

A LA FISCALIA ESPECIAL CONTRA LA CORRUPCIÓN

Y LA CRIMINALIDAD ORGANIZADA

SOL SÁNCHEZ MAROTO, ... en mi condición de Coportavoz de Izquierda Unida Madrid, Diputada de la Asamblea de Madrid y Portavoz adjunta del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid En Pie

ISABEL SERRA SÁNCHEZ, ... en mi condición de Diputada de la Asamblea de Madrid y Portavoz del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid En Pie Y **CARLOS SÁNCHEZ MATO**, con DNI 50441912-Z en mi condición de Responsable de políticas económicas de Izquierda Unida y domicilio a estos efectos en la calle Ocaña 94, 5º Derecha de Madrid (28047), ante esa FISCALIA en representación de Izquierda Unida

Y

DON CARLOS SÁNCHEZ MATO, ... , ante esa FISCALIA en representación de Izquierda Unida

comparecen y **DICEN:**

Que mediante el presente escrito venimos a **interponer DENUNCIA contra los responsables de los hechos que a continuación se dirán, por la presunta comisión de un delito DE PREVARICACIÓN ADMINISTRATIVA REGULADA EN EL ARTÍCULO 404 DEL CÓDIGO PENAL, COHECHO REGULADO EN EL ARTÍCULO 419 DEL CÓDIGO PENAL Y MALVERSACIÓN DE CAUDALES PÚBLICOS REGULADA EN EL ARTÍCULO 432** así como cualquier otro delito que aparezca en el transcurso de la investigación de los hechos que se denuncian, a

los efectos de que esta Fiscalía pueda investigar los mismos y actuar, en consecuencia, como mejor proceda en Derecho contra:

Josep Borrell Fontelles, Rafael Arias Salgado, Francisco Álvarez Cascos, Magdalena Álvarez Arza, José Blanco López, Ana María Pastor Julián, Íñigo Joaquín de la Serna Hernaiz, José Luis Ábalos Meco, [Miguel Corsini Freese](#), [José Salgueiro Carmona](#), [Antonio González Marín](#), [Enrique Verdeguer Puig](#), [Gonzalo Jorge Ferre Moltó](#), Juan Bravo Rivera, Isabel Pardo de Vera, Salvador Victoria Bolívar, Francisco González Rodríguez, Emilio Cebamano Jarreta, Antonio Béjar González, Esperanza Aguirre Gil de Biedma, Ignacio González González, Alberto Ruiz Gallardón Jiménez, Ana Botella Serrano, Concepción Dancausa, Juan Antonio Villaronte, Ramón Escribano Méndez, Antonio González Marín, Teófilo Serrano Beltrán, Pablo Vázquez Vega, así como contra cuantas personas más resulten responsables en los hechos objeto de la presente denuncia.

Todos y todas han contribuido en diferente medida a incrementar las plusvalías de empresas privadas a costa del patrimonio público.

I. RELACIÓN CIRCUNSTANCIADA DE LOS HECHOS

1. Introducción

En 1967 se construyó la estación en Chamartín, en una zona de complicado y difícil acceso y sin integración con el entorno. Los terrenos aledaños entre la Avenida Pío XII y el Paseo de la Castellana adquirieron mucha importancia y protagonismo inmobiliario. Ya desde inicios de la década de los 90 se planteó de forma pública la necesidad de la ampliación y la modernización de la estación.

La empresa pública RENFE, dependiente del Ministerio de Fomento, aprobó el 2 de marzo de 1993 la convocatoria del concurso público para "el desarrollo urbanístico del recinto ferroviario de Chamartín". Se trata del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", también conocido como "Operación Chamartín". Se propuso la reordenación de todo el espacio ferroviario, incluyendo nuevos desarrollos inmobiliarios que financiarían tanto las obras ferroviarias como el desarrollo de una trama urbana que eliminara la barrera física que supone la playa de vías para la conexión entre los distritos al este y al oeste.

RENFE y el Ministerio de Fomento concibieron en 1993 la Operación Chamartín, como la primera actuación urbana en España que se desarrollaría a través de una concesión a un operador privado. La gestión del operador incluiría la negociación de la recalificación urbanística (usos y edificabilidad), redacción del planeamiento, resolución de problemas patrimoniales del suelo, urbanización y comercialización de las parcelas o edificios.

Hasta ese momento este tipo de operaciones se habían desarrollado por juntas de compensación privadas (AZCA, etc.) o por el sector público mediante consorcios (PVF) o sociedades públicas (Bilbao, Oviedo, etc.). Las concesiones para usos urbanos se habían desarrollado en puertos (Barcelona con el [WTC](#) y [Maremagnum](#)) pero sin desafectar el suelo como dominio público. Sin embargo en Chamartín se planteó la desafectación del suelo y su posterior concesión a un operador urbanístico para que pudiera vender parcelas o arrendar el suelo o edificios construidos. El concesionario cobraría un canon fijo en obra ferroviaria y un canon variable que era un porcentaje de los beneficios que obtuviera por las ventas o arrendamientos.

Al frente del Ministerio de Fomento, de quien depende la empresa pública que se encarga de gestionar las infraestructuras ferroviarias del Estado, estaba Josep Borrell.

El concurso concesional tuvo lugar en 1993. Se presentaron cuatro propuestas conformados por grupos empresariales de significativa importancia y encabezados por el Banco Bilbao Vizcaya (BBV), Rock-Sisf, Vallehermoso y Argentaria. Los criterios de evaluación que Renfe debía valorar en la adjudicación iban ligados a la solvencia de la oferta, la mejora del servicio ferroviario, el volumen

de inversión, la capacidad técnica, la resolución de los conflictos jurídicos de la operación y la oferta económica.

La propuesta del BBV, la más importante técnicamente, fue descartada por no asumir riesgo financiero, ya que exigía la entrega de los terrenos libres de cargas jurídicas; es decir, Renfe debía ocuparse de las expropiaciones. La solvencia fue el motivo de la desestimación de la oferta de Rock-Sisf dado que este grupo sólo tenía 10 millones de pesetas de capital propio. La solvencia económica estaba asegurada, por el contrario, en las ofertas presentadas por Vallehermoso, el BBV y Argentaria.

Fue el modelo de gestión financiera lo que inclinó la balanza hacia la empresa Unitaria, perteneciente al Grupo Argentaria, que para desarrollar la operación se transformó en DUCH S.A (Desarrollos Urbanísticos de Chamartín S.A) y posteriormente lo haría en DCN S.A (Distrito Castellana Norte). Además de Argentaria a través de su sociedad inmobiliaria Unitaria, participaron como socios en esta etapa inicial la constructora San José, la banca pública europea Európolis Invest España y la inmobiliaria Procisa.

La oferta proponía, no la compra de los terrenos, sino una cesión por 75 años a cambio de la construcción de la sede central de Renfe en un edificio de 22.000 metros cuadrados y la concesión del 53% de los beneficios brutos.

El contrato de adjudicación de la concesión se firmó en 1994. El 28 de octubre de ese mismo año, el Consejo de Administración de Renfe resolvió la convocatoria a favor de Unitaria, empresa inmobiliaria del banco público Argentaria y la constructora San José. **Con ellos se firmaría un año después, en 1994, el primer**

contrato de la operación, en el que se fijarían las bases de una cesión de terrenos públicos que dura ya 25 años.

Argentaria fue una [entidad bancaria pública española](#), creada mediante la absorción del Banco Exterior de España, Caja Postal de Ahorros, Banco de Crédito Local, Banco de Crédito Agrícola y Banco de Crédito Industrial. En 1999 y ya presidida por Francisco González, terminaría integrándose en el grupo [BBVA](#).

El primer contrato firmado entre la adjudicataria y RENFE incluía 3 elementos clave para la adjudicación:

- **La prioridad era ampliar y renovar la Estación de Chamartín**
- **El pago se efectuaría con un canon fijo y uno variable en función de las plusvalías que DCN obtuviera. Es decir, sobre el beneficio que DCN obtuviera le abonaría a Renfe el 53%.**
- **DCN asumía los riesgos económicos que podía conllevar una recalificación del suelo al pasar de suelo ferroviario a urbanizable. Sobre todo hacía referencia a los derechos de reversión, es decir, a las posibles reclamaciones que pudieran hacer los antiguos propietarios del suelo por cambiar su uso.**

Con motivo de la aplicación de directivas económicas de la [Unión Europea](#), el Estado debía abrir la red ferroviaria a la competencia, por lo que se dispuso una nueva legislación para el sector ferroviario (LSF, o Ley 39/2003 del Sector Ferroviario), que entró en vigor el [1 de enero](#) de 2005. Ese día la [Entidad pública empresarial](#) «[Renfe Operadora](#)» se separaba de RENFE y ésta a partir de ese momento comenzó a llamarse «[Administrador de Infraestructuras Ferroviarias](#)» (ADIF). Las funciones de la antigua compañía quedaban repartidas entre las dos nuevas entidades:

- Renfe Operadora, que se encarga del transporte de mercancías y pasajeros, en régimen de competencia con otras empresas. También realiza el mantenimiento y fabricación de material ferroviario, participando en importantes proyectos nacionales e internacionales.
- ADIF, que gestiona vías, estaciones, comunicaciones, etc., cobrando un canon a las empresas usuarias de la red, entre ellas a Renfe Operadora.

Es ADIF la empresa pública que se subroga en el contrato inicial.

El contrato inicial al que hemos hecho referencia ha ido transformándose en las sucesivas renovaciones del contrato hasta la última en el pasado mes de diciembre de 2018 y es evidente que la operación que se contempló inicialmente nunca se hizo. Pero en lugar de anularse el concurso y convocar uno nuevo, al que se pudieran presentar otras empresas con otros planes, la Administración lo renegoció hasta en cinco ocasiones y los tres elementos básicos en la adjudicación fueron desapareciendo en las consecutivas renovaciones del contrato. Y lo realmente llamativo es que las condiciones a las que se llegaron son tremendamente parecidas a las que el BBV ofertó en el año 1993 y que Renfe no consideró adecuadas.

2. Condiciones del contrato inicial

El contrato que da el pistoletazo de salida a la llamada Operación Chamartín se firma el 29 de julio de 1994. **El contrato recoge la cesión de suelo público de un total de 625.000 metros cuadrados.**

La adjudicataria se comprometía a conseguir un Plan General, que debía aprobar el Ayuntamiento de Madrid, en el que se fijase una edificabilidad, capacidad de urbanización del suelo, de 825.000 metros cuadrados.

Por esta concesión administrativa se determinó un pago fijo y otro variable. El canon fijo eran obras que DUCH, ahora DCN, tenía que realizar y respondía al sentido original de la operación: remodelar las instalaciones ferroviarias. En concreto, se estableció que Adif percibiría en especie 17.120 millones de pesetas (102 millones de euros) de infraestructuras de urbanización y mejoras del servicio ferroviario; un edificio de oficinas valorado en 2.640 millones de pesetas (15,9 millones de euros) y la mejora de la estación de Chamartín, por otros 15 millones de euros. La prestación monetaria la fijaba el canon variable: Renfe se llevaría el 53% de todos los beneficios antes de impuestos que originara la operación.

Para ello, **Renfe obligaba a la empresa privada a no revender los suelos a terceros y terminar todas las obras que se estimaba durarían 15 años**, a constituir una empresa con un único orden social, a presentar un Plan de Actuación y ordenación que determinara el suelo a construir y a nombrar a un auditor externo para controlar el canon variable.

3. Evolución de los contratos

A lo largo de los años, el terreno afectado se llegó a triplicar, el porcentaje sobre los beneficios se rebajó primero al 20% y después se cambió por un pago fijo. Y muchas otras cláusulas del acuerdo, que eran favorables al Estado, se cambiaron hasta

convertir esa explotación conjunta en una venta de más de un millón de metros cuadrados; una enorme cantidad de terreno sobre el que ningún otro promotor inmobiliario ha podido presentar ofertas.

Tres años después de firmar el primer acuerdo, en 1997 –al año de llegar al poder el Partido Popular y con Francisco González ya en Argentina–, se firma la primera de las cinco renovaciones. Al frente del Ministerio estaba **Rafael Arias Salgado, el ministro de Fomento de la primera etapa de José María Aznar. En esa renovación se decide ampliar la superficie a 1,85 millones de metros cuadrados: tres veces más de lo que contemplaba el acuerdo inicial.**

Contrato y ministro	Beneficios para el Estado (%)	Precio (mill. €)	Terreno vendido	Total construido	Detalle
1º (1994) Josep Borrell (PSOE)	53%	134	625.000 m ²	870.000 m ²	No se puede revender y las indemnizaciones a los antiguos propietarios los paga la constructora
2º (1997) Rafael Arias Salgado (PP)	20-50%	167	1.850.000 m ²	1.125.000 m ²	No se puede revender y las indemnizaciones a los antiguos propietarios los paga la constructora
3º (2002) Francisco Álvarez Cascos (PP)	26%	210	1.952.844 m ²	2.050.486 m ²	No se puede revender y las indemnizaciones a los antiguos propietarios los paga la constructora
4º (2009) José Blanco (PSOE)	0%	984	1.952.844 m ²	2.060.257 m ²	Posibilidad de revender y las indemnizaciones a los antiguos propietarios los paga el Estado
5º (2015) Ana Pastor (PP)	0%	984	1.952.844 m ²	2.060.257 m ²	Posibilidad de revender y las indemnizaciones a los antiguos propietarios los paga el Estado
6º (2018) José Luis Ábalos (PSOE)	0%	984	1.167.022 m ²	1.485.304 m ²	Vía abierta a revender los terrenos y las indemnizaciones las paga el Estado

Cinco años después, ya con Francisco Álvarez Cascos al frente de Fomento, se volvió a ampliar la superficie 100.000 metros cuadrados más, hasta los 1.953.000 metros cuadrados. Una superficie que se mantuvo hasta 2018. La llegada de José Luis Ábalos al Ministerio de Fomento ha reducido la superficie que se va a vender a 1,2 millones de metros cuadrados. Es decir, en la última renovación se reduce la edificabilidad global, pero a base de subirla en aquellas zonas de mayor rendimiento económico. En definitiva, se reduce la edificabilidad con respecto a la anterior renovación pero aún con eso, la edificabilidad es ahora un 71% superior a la que se fijó en 1994 y se blinda el rendimiento económico para la empresa adjudicataria ya que, es evidente para cualquier observador que los nuevos derechos otorgados suponen más beneficio económico por metro cuadrado. El Ayuntamiento de Madrid sometió en septiembre de 2018 a Aprobación Inicial en Junta de Gobierno la propuesta de Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana. La ordenación urbana, dice la ley, debe estar subordinada a las necesidades de la ciudad y no puede estar vinculada a contratos o acuerdos. En este caso, el Ayuntamiento de Madrid ha vendido como acuerdo el proyecto para la Operación Chamartín, bautizado ahora como Madrid Nuevo Norte, y ha iniciado la modificación de la tramitación para que quede ajustada al contrato entre Renfe y DCN.

La superficie afectada, la edificabilidad o el precio por la venta del suelo no son los únicos aspectos en los que ha mutado el contrato original. **Otras cláusulas que han cambiado mucho son**

las que afectan al pago de los posibles derechos de los reversionistas, los antiguos dueños de esas parcelas. ¿Quién pagará estas indemnizaciones si los tribunales les dan la razón a los antiguos propietarios? En el primer contrato –el que se ganó por concurso– era el banco quien asumía esos posibles pagos a los reversionistas. En el último acuerdo, un cuarto de siglo después, es Adif quien tendría que pagar.

La empresa pública que gestiona las infraestructuras ferroviarias del Estado perseguía con este concurso "completar y modernizar" las instalaciones de la estación de Chamartín y mejorar sus accesos. Así se establece en la primera cláusula del convenio que recoge este objetivo como la "finalidad básica y global del proyecto", así como integrar el recinto ferroviario en su entorno urbano de acuerdo con los requerimientos del planeamiento urbanístico, "para resolver la actual falta de integración, todo ello con la debida salvaguardia del prioritario servicio ferroviario".

25 años después esa "finalidad básica" no se ha podido desarrollar. Adif asegura que no existía tal necesidad. "La urgencia en la renovación total de la estación de Chamartín solo ha surgido recientemente con motivo de la implantación sucesiva de los servicios de alta velocidad, la necesidad de renovar la cabecera norte de las líneas de Red Convencional y, sobre todo, con la próxima entrada en servicio del nuevo túnel Atocha-Chamartín".

Además de todo lo anterior, la adjudicataria se ha beneficiado de la reducción del coste de las infraestructuras que tiene que acometer en un 26 %. El Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) de 2015 que aprobó inicialmente el Ayuntamiento de Madrid gobernado por Ana Botella, el mismo día de la firma del Acuerdo

de Bases, rebajaba el coste de las obras de urbanización e infraestructuras de 1.924 millones de euros en el proyecto de 2011 a 1.341 millones de euros en el proyecto de 2015. Esto supone una rebaja total del coste de infraestructuras del 30,3 %.

Ese cambio tiene una incidencia directa en el valor de los terrenos que espera adquirir Distrito Castellana Norte, ya que cuanto menor sea el coste de las obras de urbanización e infraestructuras que deben pagar los propietarios de terrenos según el plan urbanístico, mayor es el valor de los terrenos sin urbanizar que les pertenecen. Este resultado se deriva del procedimiento de tasación de terrenos establecido en la Ley del Suelo y Valoraciones.

Pero no se limita el efecto a lo indicado hasta ahora porque las sucesivas renovaciones han supuesto el traslado del riesgo de construcción de las infraestructuras singulares a las Administraciones Públicas lo que supone una clara ventaja económica para la empresa privada.

El convenio urbanístico firmado en 2015 entre DUCH, Adif, el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma de Madrid establece que las Administraciones Públicas se harán cargo de la ejecución de determinadas obras financiadas por los propietarios de terrenos hasta un importe máximo. El convenio de 2011, en cambio, establecía que estas obras las pagarían y ejecutarían los propietarios.

En particular, el Ayuntamiento de Madrid asume la ejecución de los Nudos Norte y de Fuencarral. El Canal de Isabel II asume la ejecución de obras referidas a sus instalaciones. Adif asume la ejecución de la losa de cubrimiento de vías. El importe de las obras se valora en 547,4 millones de euros, que sería la cantidad

máxima a financiar por los propietarios. En el caso de que superaran ese coste, el exceso deberían asumirlo las distintas Administraciones Públicas. De este modo la responsabilidad de construcción de infraestructuras singulares y sus riesgos asociados se trasladan a las Administraciones Públicas respecto a lo establecido en 2011.

Hay además dos casos singulares. Las sentencias del TSJM de 21 de junio y 8 de noviembre de 2013 anularon el proyecto de 2011 y establecieron que la Conexión entre Tres Olivos y Las Tablas, así como la prolongación de la línea de Metro, no podían costearla los propietarios, porque dan servicio a la ciudad y no al ámbito. En el convenio de 2015 desaparece la mención a la primera de las infraestructuras. La ejecución de la línea de Metro sería responsabilidad de la Comunidad de Madrid y sería financiada por DCN hasta un importe máximo de 137,9 millones de euros.

Otra de las mejoras que ha conseguido la adjudicataria ha sido la obtención de una mayor flexibilidad para la ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior, pues se pasa de 2 a 6 unidades de ejecución. El proyecto de 2015 divide los terrenos de la operación en 6 unidades de ejecución, en vez de las 2 que tenía el proyecto de 2011. Esto permite desarrollar porciones de terreno más pequeñas según un plan de etapas más acomodado a los intereses de los promotores.

Tanto los PPRI como los planes de etapas de 2011 y 2015 fueron propuestos por DUCH-DCN, lo que resulta normal en desarrollos urbanísticos con "iniciativa de planeamiento" privada, como establece el Plan General de Ordenación Urbana en el caso de la operación Chamartín.

Por tanto, lo que concede el Ayuntamiento a DUCH-DCN es corregir su proyecto de 2011 y aprobar otro con un plan de etapas que le permita ir desarrollando poco a poco los terrenos, atendiendo antes a los que dan más beneficios y dejando para después los que le resultan menos interesantes.

En el contrato inicial, además, se estableció que la empresa (DCN) no podría transferir a terceros esos terrenos. Es decir, que no podría revender nada hasta que finalizara todo el desarrollo ferroviario y urbanístico, que actualmente se calcula que durará 20 años. Esa cláusula también ha desaparecido en las sucesivas renovaciones contractuales. Después del Acuerdo de Bases de 2015 la adjudicataria puede revender los terrenos y derechos que obtiene de Adif. El Acuerdo de Bases de 2015 establece la modificación de la cláusula undécima del Texto Refundido del Contrato de 2009 que decía:

“Hasta la aprobación del proyecto de reparcelación y del proyecto de urbanización, DUCH deberá mantener bajo su titularidad el 75 % de los suelos y aprovechamientos adquiridos del ADIF y/o RENFE-Operadora”.

El Acuerdo de Bases propone en la cláusula octava “una nueva redacción para sustituir a la contenida en la estipulación undécima del Contrato para regular los actos de disposición de los terrenos y aprovechamientos hasta la aprobación de los proyectos de reparcelación y de los proyecto de urbanización de cada unidad de ejecución” que permita “actos de disposición de terrenos y aprovechamientos sin sujeción a ninguna limitación porcentual”.

En principio esto querría decir que se elimina la obligación de que DUCH mantenga el 75 % de propiedad de suelos y derechos adquiridos de Adif hasta la aprobación de los proyectos de reparcelación y urbanización. Sin embargo, subsistiría lo establecido en la cláusula 11ª.2, que decía que debía mantener la propiedad al menos del 50 % hasta finalizar la urbanización.

Por tanto, el Acuerdo de Bases de 2015 significaba para DUCH la posibilidad de revender terrenos y aprovechamientos obtenidos de Adif pasando del 75 % de la propiedad al 50 %. Le permitía revender un 25 % de los derechos de la concesión.

Sin embargo, en realidad obtuvo mucho más, ya que la Modificación del Contrato de 2018 establece finalmente en su cláusula 11ª que “DCN podrá realizar toda clase de actos de disposición de terrenos y aprovechamientos sin sujeción a ninguna limitación porcentual”, sin que tenga que mantener ninguna cuota de propiedad hasta la finalización de la urbanización. Esto significa que en 2018 la empresa privada ha conseguido que el contrato le permita revender terrenos y derechos sin límite.

Si recordamos cómo han variado históricamente estas limitaciones tenemos:

- 1) Que en el documento de Adjudicación de 1994, en la cláusula 8ª.2 se decía que “la Adjudicataria realizará el desarrollo urbanístico e inmobiliario completo del proyecto”. Es decir, que DUCH tenía que hacer las obras de urbanización y edificación.

- 2) Que en el Texto Refundido del Contrato de 2009 en su cláusula 11ª “se elimina la obligación de edificar los terrenos objeto del contrato prevista en la Cláusula 8ª.2 del Documento de Adjudicación y se sustituye” por la obligación de mantener un 75% de la propiedad hasta la aprobación de los proyectos de reparcelación y urbanización y, a partir de entonces, el 50 % hasta finalizar la urbanización. Por tanto, “tras la ejecución material del proyecto de urbanización, DUCH podrá disponer libremente de la totalidad de los terrenos y aprovechamientos adquiridos”, lo que quiere decir que DUCH no tiene que desarrollar la edificación y se le permite vender la totalidad cuando acabe la urbanización.

- 3) En la Modificación del Contrato de 2018 “DCN podrá realizar toda clase de actos de disposición de terrenos y aprovechamientos sin sujeción a ninguna limitación porcentual”, de modo que puede revender todos los terrenos y derechos adquiridos desde el primer día, sin necesidad de mantener cuotas de participación ni en la fase de urbanización ni en la de edificación.

Otro elemento de indudable importancia que ha supuesto una clara mejora para la adjudicataria es la obtención de nuevas facilidades para el pago del suelo a un plazo de 20 años y a un interés muy bajo. El Texto Refundido del contrato firmado en 2009 entre Adif y DUCH, hasta entonces vigente, establecía un calendario de pago por los terrenos que debía realizarse en 5 años. El Acuerdo de Bases de 2015 establece que será en 20 años

con un interés del 3 %, facilitando la adquisición a la empresa privada.

Todas las ventajas obtenidas en los sucesivos procesos de renegociación del contrato inicial han supuesto para Distrito Castellana Norte una reducción del consumo de capital en un 40 %. Dado que DCN es filial de BBVA que es una entidad bancaria sujeta a la normativa internacional en cuanto a requerimientos de capital. Es decir, BBVA tiene una obligación de tener un capital mínimo (dinero puesto por los accionistas) para hacer frente a los riesgos que afronta por sus operaciones (préstamos, participaciones en empresas como DCN o posesión de bienes inmuebles por ejemplo). Los ratios de capital se calculan dividiendo los fondos propios entre los activos ponderados por riesgo (APR) de cada entidad. Este concepto siempre es inferior al activo total, y da un peso mayor a elementos con más riesgo (como crédito promotor, inversión en bolsa o créditos al consumo) y muy bajo o nulo a otros como deuda pública o créditos a grandes empresas. Esto es lo que se conoce como "consumo de capital". Los grandes bancos como el BBVA tienen sus propios modelos internos de cálculo de posibles riesgos (que se han mostrado erróneos durante la crisis) pactados con el Banco de España.

Por lo que indican las cuentas anuales de DCN y confirma el acta en cuestión, **las ventajas obtenidas por parte de la empresa reducen los riesgos para la misma y minoran por tanto el capital mínimo que la entidad tiene que tener.** De forma indirecta mejora la situación del banco porque tiene más solvencia por ejemplo

cuando se hacen los test de estrés. Se entiende fácilmente que si DCN pagará en más tiempo, no soportará el riesgo de determinadas contingencias judiciales o no tendrá que acometer determinadas infraestructuras, debe reservar menos capital.

Cuando el consumo de capital se reduce un 40% para una empresa, el beneficio se multiplica. Ponemos un ejemplo ilustrativo:

	Antes de la mejora de consumo de capital	Después de la mejora del consumo de capital	Variación
Capital	100	60	-40%
Beneficio	20	20	0%
% Beneficio	20%	33%	67%

En definitiva, la mejora del consumo de capital en un 40% supone un incremento del beneficio del 67%.

El resultado de todas las modificaciones ha permitido la mejora de un proyecto que la propia adjudicataria consideraba de un beneficio más limitado hasta convertirlo en uno claramente lucrativo que gozará de una rentabilidad del orden del 17 %.

Como resultado de las negociaciones con las Administraciones y Empresas Públicas se ha conseguido que acepten y aprueben modificaciones del proyecto y del convenio de 2011 propuestas por DCN, antes DUCH, dirigidas a:

- 1) **Facilitar el pago de la empresa por la adquisición de terrenos y derechos de edificación, de 5 a 20 años.**

- 2) **Rebajar los costes de urbanización e infraestructuras (de 1.924 a 1.341 millones de euros), lo que aumenta directamente el valor de los terrenos que adquiere la empresa privada.**
- 3) **Limitar el riesgo privado respecto a la ejecución de urbanización e infraestructuras trasladándose a las Administraciones Públicas, consiguiendo que sean ellas las que ejecuten las obras y estableciendo un importe máximo a pagar por los propietarios de terrenos, de modo que asuman los sobrecostes las Administraciones.**
- 4) **Permitir una ejecución del desarrollo por etapas más acomodada a los intereses privados.**
- 5) **Permitir la reventa de terrenos y derechos de manera que DUCH pueda financiarse con ello y limitar sus riesgos trasladándose a terceros.**

Y como resultado de estas conquistas Distrito Castellana Norte, antes DUCH, espera que los cambios en el proyecto y el convenio consigan que el desarrollo, que no juzgaban rentable para sus accionistas anteriormente, les reporte una rentabilidad del 17 % anual.

No se trata de especulaciones de esta Acusación Popular. La propia empresa adjudicataria Distrito Castellana Norte se enorgullecía de las "las extraordinarias mejoras e incuestionables ventajas para la Sociedad" en referencia a la negociación.

En concreto, hace hincapié en las siguientes mejoras:

Se refirió seguidamente el Presidente a las extraordinarias mejoras e incuestionables ventajas para la Sociedad que representaba el Acuerdo de Bases alcanzado respecto al Texto Refundido del contrato que será objeto de modificación en el documento de desarrollo de las Bases sometidas hoy a la ratificación del Consejo. Mejoras y ventajas que, en líneas generales, vienen conectadas con un Proyecto de desarrollo urbanístico técnica y económicamente viable y acorde con la legalidad vigente y el planeamiento general, en el cual, sin detrimento de la calidad de la actuación urbanística, --que asimismo se mejora de manera notable respecto al anterior Plan Parcial--, se lleva a cabo una importante reducción de los costes de la inversión necesaria para su ejecución con la consiguiente repercusión sobre la tasa de rentabilidad. En particular, se refirió a las siguientes mejoras:

- Facilidad para el pago del suelo a 20 años, a interés muy bajo.
- Reducción del coste de las infraestructuras en un 26%.
- Traslado del riesgo de construcción de las infraestructuras singulares a las AAPP.
- Mayor flexibilidad para la ejecución del PPRI, pues se pasa de 2 a 6 unidades de ejecución.
- Eliminación de limitaciones a la transmisibilidad de suelos y aprovechamientos por parte de DUCH.
- Reducción del consumo de capital en un 40%.
- Recuperación de un Proyecto antes inviable, con una rentabilidad del orden del 17%

4. ¿Por qué motivo no se ha vuelto a realizar la licitación?

Un informe jurídico de Renfe reclamó ya en 2001, hace 18 años, romper el contrato para la Operación Chamartín con Distrito Castellana Norte, la empresa privada formada por BBVA y la constructora San José, que tiene la concesión de los terrenos desde 1994.

El informe se realiza tras el análisis de una propuesta de renegociación de los acuerdos de DUCH con RENFE, lo que motiva la reconsideración exhaustiva de la relación entre ambos agentes desde la adjudicación del proyecto.

En el año 2001 los acuerdos formalizados entre RENFE y DUCH se plasmaban en el Documento de Adjudicación de 1994, en el que la Operación Chamartín se entendía como un desarrollo urbanístico sobre 625.000 m² de suelo perteneciente a RENFE, y el Documento de Adecuación de 1997, en el que la superficie de actuación se amplió a 1.300.000 m².

Se recuerda en el mismo que los motivos por los que la oferta de las empresas constituyentes de DUCH ganó el concurso realizado en 1993 fueron:

- El estudio jurídico destinado a solventar los problemas de desafectación de los bienes de dominio público, lo que se valoró como garantía frente a los riesgos de ese tipo de actuación.
- Realizar un compromiso económico no condicionado a la evolución de la problemática jurídica o a las negociaciones con Administraciones Públicas, lo que se valoraba como un nivel de compromiso muy elevado con los intereses de RENFE.
- Se recuerdan asimismo los términos de la concesión realizada a DUCH en 1994, por un plazo de 99 años, y su objetivo: “realizar las gestiones necesarias ante las Administraciones Públicas competentes en materia urbanística, Comunidad y Ayuntamiento de Madrid, para obtener una nueva clasificación y calificación urbanística de los terrenos que, previa desafectación de los mismos o de parte de ellos, permitieran el desarrollo de una actuación inmobiliaria. El canon a satisfacer a RENFE por el otorgamiento de esta concesión, serviría a esta Entidad para acometer la mejora de las infraestructuras ferroviarias y el resto de los fines públicos que constituyen su objeto estatutario”.

Los incumplimientos más graves que según los contratos formalizados hasta 2001 determinarían la resolución serían:

a) Falta de presentación de un Plan de Ordenación de la Actuación que contemple previsiones de ejecución de las infraestructuras ferroviarias, junto con los contenidos básicos de las propuestas de ordenación, que determine las parcelas que fueran a resultar innecesarias para el servicio ferroviario. Debía presentarse una vez aprobado el Plan General, en 1997 y en 2001 todavía no existía, lo que suponía perjuicios para RENFE:

a.i) La ampliación de la superficie de actuación y la falta de determinación de los terrenos a desafectar propició la aparición de recursos judiciales que exigían el reconocimiento de derechos de reversión en la práctica totalidad de los terrenos, lo que constituía un riesgo económico muy serio para RENFE. El informe denuncia que DUCH no había ofrecido solución al problema de los derechos de reversión, uno de los objetivos del concurso del que resultó adjudicataria, proponiendo que RENFE asumiera en solitario y a su costa el importe. Tampoco había evaluado el coste económico de la cuestión ni la eventual imposibilidad de revertir los terrenos, generándose indemnizaciones sustitutorias. Además había surgido la denuncia de que DUCH sí había reconocido derechos de reversión a la Compañía de Jesús, lo que podía afectar negativamente a RENFE.

a.ii) No se podía desarrollar el ámbito APE 05.27 que sí contaba con planeamiento de desarrollo, porque debía conectarse con el APR 08.03 a través del Plan de

conjunto, paralizando las posibilidades de desarrollo urbanístico.

- a.iii) Incumplimiento de la obligación de DUCH de tener como único objeto social el desarrollo del Proyecto, no más tarde de 3 meses después de la firma de la Adjudicación. La empresa se capacitó para emprender todo tipo de negocios inmobiliarios e incluso constituyó una sociedad mixta con ALSA, sin comunicárselo a RENFE, para explotar el intercambiador de autobuses que habría de establecerse en el APE 05.27, haciéndole la competencia. RENFE entendía que la actuación de DUCH en sus contactos con Administraciones y privados había sido opaca y reacia a informar de cuestiones relevantes que le afectaban. El incumplimiento se corrigió en 2001, pero el informe reseña que en las sucesivas propuestas de DUCH siempre se ofrecía como contrapartida adquirir, previo desembolso, un 10% del capital social de esa compañía.
- a.iv) DUCH se había comprometido satisfacer como canon fijo un nuevo edificio de oficinas de RENFE antes de ocho años contando desde la aprobación del planeamiento general. El plazo finalizaría en 2005 y ya se entendía en 2001 como de imposible o muy difícil cumplimiento, ya que todavía había que hacer una Modificación del Plan General y no había planeamiento de desarrollo aprobado.
- a.v) Se añaden además una serie de consideraciones sobre la incapacidad de DUCH para negociar con las

Administraciones Públicas y conseguir los objetivos de la operación que pretendía RENFE, precisamente para lo que había sido contratada:

(a.v.1) A pesar del tiempo transcurrido no ha sido aprobada en firme la edificabilidad en los suelos del APR 08.03, pendiente de una Modificación del Plan General. Las gestiones de DUCH no han agilizado ni hecho más efectivos los procedimientos de planeamiento o desarrollo urbanístico. Se alude al agravio de que en la Ciudad Deportiva del Real Madrid se hubiera conseguido en 9 meses para una empresa privada lo que DUCH no había conseguido en 8 años para una empresa pública. La interpretación de la CAM de la Ley del Suelo impide obtener aprovechamiento en los terrenos ferroviarios, a pesar de que la ficha del PGOUM admitía la posibilidad. El anteproyecto de Ley del Suelo de la CAM exigía un 25% de cesión obligatoria en caso de aprovechamientos para titulares afectos a dotaciones públicas. Al planeamiento de desarrollo del APE 05.27 habían impugnado el Ayuntamiento, la EMT y la CAM.

(a.v.2) DUCH no ha evitado la judicialización del Proyecto. Se reclamaban los derechos de reversión y la anulación total del procedimiento de adjudicación y ampliación a Fuencarral. También existía una reclamación de deuda tributaria (1.800 millones de pesetas) que formulaba la Hacienda de la CAM a DUCH por la liquidación del Impuesto de Transmisiones,

lo que constituía un riesgo de dar al traste con el proyecto ya que el capital social de DUCH solo era de 2.250 millones de pesetas.

En contraste, se ponen algunos ejemplos de la buena fe de RENFE hacia DUCH y de cómo ayudaba a los objetivos comunes:

- 1) RENFE se ha esforzado en adaptar la legislación urbanística general y sectorial. Ejemplo es su participación en la redacción de bases y estatutos del APE 05.27 que ha facilitado incorporar a RENFE-DUCH en la Junta de Compensación, buscando “fórmulas ágiles y creativas dentro del marco legal”.
- 2) Otra muestra de confianza de RENFE por DUCH es “haber considerado ajustado a derecho la posibilidad de ampliación a Fuencarral del objeto de la concesión”, es decir, dejar sin efecto la cláusula que podría haber terminado el contrato y, en cambio, ampliar el ámbito a más de 1.300.000 m² de suelo.

Respecto a la oferta presentada por DUCH para renegociar los acuerdos:

- Las contrapartidas que ofrece DUCH si se mantiene el aprovechamiento del Plan General están muy por debajo del valor de mercado en el mejor caso. En el peor RENFE podría llegar a perder la mayor parte de sus derechos.
- Del documento de Adecuación de 1997 se deriva una posición de indefensión para RENFE, ya que no hay plazo para desarrollar las fases del proyecto y DUCH podría

formular propuestas indefinidamente que resulten inaceptables para RENFE.

- La continuidad de la relación con DUCH supone un riesgo potencial para RENFE, que debería plantearse si resulta útil o conveniente seguir examinando nuevas propuestas.

Como perjuicios para el interés público derivados de los incumplimientos de la concesión se mencionan:

- El coste de oportunidad que representaba el retraso del inicio de la actuación respecto al ciclo inmobiliario, cuya valoración superaba los 4.300 millones de pesetas.
- La imposibilidad de adecuar a la demanda la Estación de Chamartín y el resto de las infraestructuras ferroviarias vinculadas, de modo que las actuaciones habían tenido que posponerse o supeditarse a la Operación. No existían expectativas de plazo para emprender las obras del edificio y las instalaciones.
- Todos los riesgos y perjuicios económicos se habían trasladado a RENFE, de modo que DUCH optimizaba sus beneficios y minimizaba los riesgos asumidos en su oferta, "actuando en el mercado como un mero "detentador de suelo"".
- Los aprovechamientos otorgados por el PGOUM resultaban exiguos y el desarrollo inmobiliario nulo frente a otros de la zona que ya estaban en obras o tenían planeamiento de desarrollo aprobado.

- El resultado de los procedimientos judiciales sobre reversión de terrenos podía devenir en la resolución de la concesión.

Puesto que las administraciones solo pueden conceder el uso privativo del dominio público si se deriva algún beneficio para la colectividad, no apreciándose, debía exigirse la resolución de la concesión.

Las indemnizaciones a las que debía enfrentarse DUCH por la resolución de la concesión debido a sus incumplimientos se calculaban aproximadamente en 27.000 millones de pesetas, lo que excedía con mucho el capital social de la compañía (2.250 millones).

El informe concluye que:

- 1. La concesión no ha alcanzado los fines públicos que se perseguían con ella: integración urbana del recinto ferroviario y la generación de recursos para mejorar infraestructuras.**
- 2. Los fines no se han conseguido tras 7 años y no se ve plazo razonable para hacerlo.**
- 3. El contraste con otras iniciativas urbanísticas del entorno, la falta de reconocimiento de aprovechamientos en los suelos de RENFE, los riesgos asociados a las reversiones, la negativa de DUCH a afrontar el problema y ofrecer una contraprestación justa por los terrenos hace que “la presencia de la adjudicataria en el Proyecto (...) resulte en sí misma y en la actualidad un obstáculo para el desarrollo de la actuación, incompatible e inconveniente para los intereses públicos”.**

- 4. La falta de consecuencias para DUCH de mantener la concesión provocan una situación “que podría definirse como de acaparamiento o inmovilización indefinida y gratuita de dos millones de metros cuadrados de suelo urbano en una de las zonas de mayor valor potencial de Madrid”.**
- 5. DUCH ha incumplido sus compromisos en diversas materias, especialmente en los plazos para presentar los instrumentos imprescindibles de ordenación de la actuación.**
- 6. En consecuencia, RENFE ha hecho llegar a la Secretaría de Estado del Ministerio de Fomento su voluntad fundada de resolver la concesión.**
- 7. RENFE entiende que hay que resolver la concesión y reclamar los perjuicios causados por DUCH, evitando perjuicios a terceros.**

El informe jurídico de 2001 demuestra tres cuestiones importantes en torno a la Operación Chamartín:

- A. La motivación de la Operación es realizar un negocio inmobiliario para la financiación de infraestructuras de RENFE basado en la recalificación de terrenos y evitando los riesgos legales de privatizar el patrimonio público, contratándose para ello a una empresa que debía asumir esos riesgos y convencer a las Administraciones competentes para realizar las modificaciones legislativas y de planeamiento urbanístico que resultaran necesarias para el objetivo.

- b. Han existido incumplimientos flagrantes de los términos de la concesión, denunciados por RENFE, aconsejando la resolución de la misma.

- c. El alargamiento de la relación concesional ha evitado la exigencia de indemnizaciones a la empresa adjudicataria que la hubieran hecho quebrar de inmediato, resultando responsables sus socias mayoritarias (BBVA y San José). Así, los 27.000 millones de pesetas que podían reclamarse en 2001, ajustadas por el IPC y transformadas a euros serían unos 228,80 M€ de 2018.

En definitiva, el Informe alerta de un "grave perjuicio a los intereses públicos", se detallan una larga serie de "graves incumplimientos" por parte del banco y la constructora y se plantea romper el contrato y volver a sacar la concesión a concurso como mejor fórmula para "preservar los intereses públicos".

Ante semejante situación de parálisis durante siete años, Renfe concluía en el informe que lo que estaba pasando en los terrenos de la Operación Chamartín era una "acaparación o inmovilización indefinida y gratuita de dos millones de metros cuadrados de suelo urbano en una de las zonas de mayor valor potencial de Madrid".

Pero el informe jurídico no se tuvo en cuenta y los incumplimientos de DUCH fueron ignorados. Apenas un año después, Renfe renovó de nuevo el contrato, con modificaciones más ventajosas para BBVA y la constructora San José.

5. Precio de venta del suelo público transmitido por Adif a DCN

La cláusula sexta del convenio (página 16) establece que el precio es de 984.225.200 euros, a los que hay que sumar los 67.493.718 euros que vale la cesión de suelo que DCN hace a ADIF para promover vivienda protegida. Esto hace un total de 1.051.718.918 euros. Por otro lado, la cláusula quinta (página 10), a su vez, dice que la edificabilidad en los suelos transmitidos a DCN suma 1.485.304 m². Por tanto, haciendo una sencilla división, resulta que el precio de repercusión, es decir, el precio al que compra DCN cada m² de edificabilidad prevista es 708,08 €/m². La misma cláusula quinta establece que el suelo que vende Adif y que genera aprovechamientos urbanísticos tiene una superficie de 1.167.022 m². Dividiendo el importe que recibe Adif por la superficie de suelo se obtiene un precio de venta de los terrenos de 901,20 €/m², claramente inferior al de 1.137,22 que dice Adif públicamente.

Y ¿cuál es el precio real de la zona?

Para poder calcular dicho precio, es necesario recurrir a la documentación de la Modificación del Plan General. Los informes valoraban todos los terrenos de la operación (sin urbanizar) en 3.739,2 millones de euros, siendo la edificabilidad total de 2.657.313 m² construibles y la superficie total generadora de aprovechamiento de unos 2.100.431 m² de suelo. Haciendo nuevamente simples divisiones tenemos que el precio de repercusión por el que DCN puede vender cada m² de edificabilidad prevista es de 1.407,13 €/m², casi el doble que los 708,08 €/m² que pagará por la compra, de modo que obtendrá el

terreno público a mitad de precio. E igualmente el precio de cada m2 de suelo generador de aprovechamiento será de 1.780,21 €/m2, otra vez casi el doble de los 901,20 €/m2 por los que vende Adif.

El Estudio Económico Financiero, sometido a información pública por el Ayuntamiento de Madrid en el trámite de la Modificación del Plan General para dar el visto bueno a la operación, dice que el precio de mercado en la zona es 1.400 €/m2.

O sea, que **se mire como se mire Adif vende sus derechos de edificabilidad o la superficie de sus terrenos por la mitad del precio de mercado de la zona.**

Adif recibe por la compra 984.225.200 euros. Sin embargo, en los cálculos erróneos que publicaron a modo de justificación incluían 261 millones más, al añadir al precio real los intereses. Y es que, para el abono de ese importe, Adif concede a DCN un préstamo a 20 años. Es como si alguien compra una casa por una cantidad y dice que el precio es esa cantidad más los intereses que le cobra el banco. En realidad, aquí estamos ante una situación surrealista: la empresa pública, que soporta una deuda enorme, le hace un préstamo a una empresa cuyo accionista mayoritario es el BBVA. Además, como se ha dicho, recibe el equivalente a unos 67,5 millones de euros en especie (parcelas edificables para 100.000 m2 residenciales para vivienda protegida).

Es de mucha pertinencia volverse a preguntar cuándo se fijó el precio de compra-venta. En el acuerdo de adjudicación del año 94, el precio incluía una cantidad fija (17 mil millones de pts.) y una variable: el 53% de las plusvalías resultantes. Fue en 2009 cuando Adif y DCN fijaron los 984,2 millones de euros actuales.

Por lo tanto, el precio no ha sido el mismo desde el año 1993 con lo que se ha producido un cambio (otro más) en elementos sustanciales del contrato inicial. Pero sí se puede colegir que el precio actual fijado en la modificación de 2009 es claramente lesivo para la empresa pública y produce un quebranto en el patrimonio público.

6. Otras consecuencias negativas para el patrimonio público de los contratos realizados

DUCH y posteriormente DCN es titular de una Concesión Administrativa sobre el recinto ferroviario de "Estación de Chamartín", tal como consta en la Inscripción 3ª de la Finca 14.210 en el Registro de la Propiedad nº 29, con una superficie de 684.783 m² y otra Concesión Administrativa sobre el recinto ferroviario de Madrid-Fuencarral, tal como consta en la Inscripción de la Finca 17.408 del Registro de la Propiedad nº 29 de Madrid, con una superficie aproximada de 1.230.000 m². Totalizan ambas una superficie de 1.914.783 m².

El Ayuntamiento de Madrid tiene conocimiento de esa Concesión Administrativa. La condición de concesionario de DUCH-DCN de los terrenos de la Operación Chamartín, es conocida por el Ayuntamiento de Madrid por varias circunstancias:

a) Por la incorporación, el 17 de noviembre de 1997 de DUCH SA, en su condición de “concesionaria de los derechos que pudieran existir sobre los suelos” al Consorcio Urbanístico Prolongación de la Castellana de Madrid, del que formaba parte el Ayuntamiento de Madrid. Consta en la página 2 del documento del expediente 711/2008/26955.

b) Consta en el expediente 711/2008/26955 de la Gerencia Municipal de Urbanismo, relativo al Convenio para la Gestión y Ejecución del Plan Parcial de reforma Interior del APR 08.03 “Prolongación de la Castellana”

c) Consta en el expediente 711/2009/21952 de la Gerencia Municipal de Urbanismo, relativo al Convenio para la Gestión y Ejecución del Plan Parcial de reforma Interior del APR 08.03 “Prolongación de la Castellana”

El Catastro debería haber inscrito dicha Concesión Administrativa

El Real Decreto Ley 1/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, en su Artículo 9 reproduce textualmente el Artículo 3 de la Ley 48/2002. En su artículo 10 dice que “Los titulares catastrales tienen el deber de colaborar con el Catastro Inmobiliario, suministrándole cuantos datos, informes o antecedentes resulten precisos para su gestión, bien sea con carácter general, bien a requerimiento de los órganos competentes de aquél conforme a lo reglamentariamente establecido. La presunción establecida en el

artículo 3 no aprovechará al titular catastral que incumpla dicha obligación.” Y en sus artículos 11, 12, 13 y 14 reproducen las obligaciones de declaración y comunicación que tienen, respectivamente, los titulares y notarios y registradores que señalaba la Ley 48/2002 en sus artículos 2 y 4.

Según la legislación vigente, una Concesión Administrativa es objeto de pago de IBI.

El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, señala en su Artículo 6 que es hecho imponible del IBI la titularidad de los siguientes derechos: “a) De una concesión administrativa sobre los propios inmuebles o sobre los servicios públicos a que se hallen afectos. b) De un derecho real de superficie. c) De un derecho real de usufructo. d) Del derecho de propiedad.”

Y añade que “La realización del hecho imponible que corresponda de entre los definidos en el apartado anterior por el orden en él establecido determinará la no sujeción del inmueble urbano o rústico a las restantes modalidades en el mismo previstas.”

Exactamente la misma redacción tiene el Artículo 2 de la Ordenanza Municipal del Impuesto de Bienes Inmuebles del Ayuntamiento de Madrid.

Asimismo, el Artículo 9 del Real Decreto Ley 1/2004 de la Ley del catastro, con la modificación de la Ley de 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado, repite los derechos que constituyen el hecho imponible del IBI pero con un orden distinto ya que ordena el Derecho de propiedad delante de la Concesión Administrativa. Sin embargo, no existe el párrafo que excluye la aplicación de los restantes supuestos cuando uno de ellos esté por delante en ese orden, tal como está en la Ley de Financiación de Haciendas Locales y en la Ordenanza Municipal del IBI. Por tanto, en este caso, la ordenación solo tiene carácter enumerativo y no supone ninguna prelación excluyente al pago por otros derechos.

Los terrenos del ámbito pagan IBI.

Una consulta informal, y verbal, a un funcionario de la hacienda municipal sobre porqué de ese impago del IBI, fue contestada diciendo que la causa de que no cobren el IBI a DUCH, es que no está aprobado el proyecto de reparcelación.

Sin embargo, de los 3,2 millones de m² de superficie que tiene el ámbito del Plan Parcial de Reforma Interior del ámbito APR 08.03, DUCH-DCN tiene la concesión administrativa de 1,9 millones de m² procedentes de RENFE.

El resto de los propietarios pagan al Ayuntamiento de Madrid IBI por importe de 2,2 €/m² de suelo, independientemente de lo que corresponde a construcciones, en su caso. Y, ello, con

independencia de si está aprobado, o no dicho proyecto de reparcelación.

Todo el suelo del ámbito tiene la misma calificación urbanística, por lo que, todo el suelo del ámbito debe estar afectado por el pago del mismo IBI. Por consiguiente, **DUCH-DCN debería pagar, como concesionario, un IBI equivalente a unos 4,3 millones de euros al año.**

Según denuncia realizada el 14 de febrero de 2014 por Don Jesús Espelosín ante el Ayto.de Madrid que DUCH-DCN no paga, como titular de una CONCESIÓN ADMINISTRATIVA de sus 1,9 millones de m², lo mismo que pagan el resto de los sujetos del Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) en el mismo ámbito del APR 08.03. Eso supone el impago de 4,3 millones de euros anuales. **Esta circunstancia fue comunicada a la Agencia Tributaria de Madrid y a la Concejala de Hacienda Doña Concepción Dancausa.** También se solicitó a la Gerencia Regional del Catastro que corrigiera este inscribiendo la CONCESIÓN ADMINISTRATIVA de DUCH-DCN en el ámbito del APR 08.03. Le informa, con fichas y planos, de todas las fincas que constituyen la CONCESIÓN ADMINISTRATIVA.

Sin embargo, no consta actuación positiva ni por parte de la Gerencia Regional del Catastro de Madrid ha inscrito la CONCESIÓN ADMINISTRATIVA, ni por parte de Distrito Castellana Norte que sigue sin pagar el IBI al Ayuntamiento de Madrid sin que este haya sido reclamado.

7. Colusión de intereses y puertas giratorias

Las actuaciones claramente lesivas para el patrimonio público se acompañan de prácticas claramente irregulares. Algunos de los encargados de negociar el contrato con DUCH por parte de una empresa pública se incorporaron al consejo de administración.

En el caso de DUCH nos encontramos con 2 casos singulares:

- **Juan Antonio Villaronte Martínez que fue el firmante, por parte de Renfe del contrato de 1997 mediante el cual se triplica el suelo incluido en la Operación Chamartín y que, años después de esta firma, se incorporó al Consejo de Administración de DCN durante 1 año:**

Nombre	Cargo	Nombramiento	Cese
OBRAS CAMINOS Y ASFALTOS SA	Apoderado	20/08/2007	
ASOCIACION FERROVIARIA MEDICO FARMACEUTICA DE PREVISION SOCIAL	Consejero	25/09/2002	
ASOCIACION FERROVIARIA MEDICO FARMACEUTICA DE PREVISION SOCIAL	Vocal consejero	08/01/2001	
ASOCIACION FERROVIARIA MEDICO FARMACEUTICA DE PREVISION SOCIAL	Consejero		25/09/2002
SANATORIO DEL VALLE SL	Vocal consejero	31/03/2000	
SANATORIO DEL VALLE SL	Consejero		07/08/2009
TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES SA	Vocal consejero	28/09/2000	
TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES SA	Vocal consejero	17/02/2000	
TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES SA	Consejero		11/08/2004
IBERRAIL SPANISH RAILROADS SA	Vocal consejero	29/01/2001	11/07/2006
IBERRAIL SPANISH RAILROADS SA	Consejero		04/04/2005
TRANSFESA GLOBAL LOGISTIC SA	Consejero		11/08/2004
TRANSFESA ACTIVA SA	Consejero		11/08/2004
DISTRITO CASTELLANA NORTE SA	Consejero	30/07/2002	08/07/2003
COMERCIAL DEL FERROCARRIL SA	Presidente	13/11/1998	26/02/2002
COMERCIAL DEL FERROCARRIL SA	Vocal consejero	13/11/1998	26/02/2002
BILBAORIA 2000 SA	Consejero		15/02/2000

Según informaciones periodísticas y fuentes judiciales y de la investigación, Juan Antonio Villaronte, director general de operaciones de RENFE en su momento, estuvo vinculado a la defensa del BBVA en la operación mercantil de intento de toma de control de la entidad por parte de Sacyr Vallehermoso. En concreto, fue el autor del envío de 230 mensajes de móvil, el 19 de febrero del 2008, a 109 personas. El ex alto directivo de Renfe, que ocupó el cargo entre 1999 y 2004 durante el mandato del Partido Popular, fue

nombrado por el ex vicepresidente del Gobierno Francisco Álvarez-Cascos, también llamado a declarar ante el juez en noviembre del 2008. Villaronte tuvo que acudir al juzgado número 1 de Madrid para comparecer. Primero tuvo que declarar ante la brigada de investigación tecnológica y después ante el juez. En su última comparecencia se negó a dar datos adicionales. Sí trascendieron dos cosas. Una, que la duración del envío fue de 45 minutos. Segundo, que fueron 230 SMS debido a que el mensaje era excesivamente largo - excedía los 130 caracteres-, con lo que hubo que partirlo en dos. En su declaración, Villaronte dejó entrever que recibió el mensaje del propio Álvarez-Cascos. Entre los que recibieron el SMS de Villaronte figuran el ex presidente de Renfe Miguel Corsini y directivos de compañías como Constructora Pirenaica, Cantera de Cuarcita de Ciñeras o Construcciones Ferroviarias, todos posibles proveedores de Sacyr. Llamativamente también se lo hizo llegar a Luis Janini Tatay, director de servicios en la constructora. La explicación de Villaronte por este último envío fue que quería transmitir al interesado lo que "se estaba difundiendo de la compañía en que él trabajaba y se tomaran medidas".

- **Idéntica situación tiene Ramón Escribano Méndez que fue firmante como Director General de Infraestructuras de Renfe del contrato de 2002 con DCN. Desde el año 2000 estaba incorporado en su consejo de administración.** El presidente de RENFE entonces era

Miguel Corsini Freese.

Nombre	Cargo	Nombramiento	Cese
COMERCIAL DEL FERROCARRIL SA	Apoderado mancomunado solidario	15/01/2008	
COMERCIAL DEL FERROCARRIL SA	Apoderado	27/05/2005	
COMERCIAL DEL FERROCARRIL SA	Apoderado	24/02/2005	
COMERCIAL DEL FERROCARRIL SA	Apoderado mancomunado solidario	05/07/2007	15/01/2008
COMERCIAL DEL FERROCARRIL SA	Vocal consejero		13/11/1998
ENAJENACION DE MATERIALES FERROVIARIOS SA	Vocal consejero	11/12/2000	
ENAJENACION DE MATERIALES FERROVIARIOS SA	Apoderado	14/12/2000	04/06/2004
ENAJENACION DE MATERIALES FERROVIARIOS SA	Presidente	11/12/2000	18/06/2002
ENAJENACION DE MATERIALES FERROVIARIOS SA	Consejero		18/06/2002
DISTRITO CASTELLANA NORTE SA	Vocal consejero	22/06/2000	
DISTRITO CASTELLANA NORTE SA	Consejero		08/07/2003
BILBAORIA 2000 SA	Consejero	15/02/2000	
TRENMEDIA SA	Apoderado	25/05/2006	15/03/2011
TRENMEDIA SA	Consejero	30/12/2005	15/12/2010
GIJON AL NORTE SA	Consejero	12/02/2003	18/02/2004
INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE SME MP SA	Consejero	09/05/2003	16/07/2004
INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE SME MP SA	Vocal consejero	15/11/1999	08/09/2000

II. CONCLUSIONES

El artículo 128 de la Constitución Española afirma que “toda la riqueza del país en sus distintas formas y sea cual fuere su titularidad está subordinada al interés general” y “reconoce la iniciativa pública en la actividad económica”. Asimismo, el artículo 47 promulga el “derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada” y la obligación de los poderes públicos de crear las condiciones necesarias “para hacer efectivo este derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación”.

La subordinación de la riqueza al interés general es un principio rector del urbanismo incorporado a la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid (art. 3.1.b) para garantizar “la utilización sostenible del territorio y la cohesión social”. La misma ley establece los sistemas de ejecución pública del planeamiento (art. 131) y los instrumentos de intervención en el uso del suelo, en la edificación y en el mercado inmobiliario (título V).

Sin embargo, los principios e instrumentos de actuación pública en materia de urbanismo fueron dejados a un lado cuando se han llevado a cabo los distintos desarrollos planteados en la Operación

Chamartín, vinculados a la privatización del suelo público a través del acuerdo firmado entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la empresa Distrito Castellana Norte (DCN). Se ha sustituido la defensa del interés general por el particular. La Operación Chamartín, rebautizada como “Madrid Nuevo Norte” en el último acuerdo presentado a la opinión pública, nació en los años 90 bajo el gobierno estatal del PSOE como una iniciativa pionera de privatización de los derechos urbanísticos sobre suelo público, de modo que los derechos de RENFE (hoy ADIF) se cedieron por concurso a la antigua Argentaria (hoy BBVA). La operación serviría para urbanizar 311 hectáreas del norte de Madrid y financiar a la administración del Estado. Durante 20 años, con una mayor intervención de los gobiernos del Partido Popular, el bloqueo de la Operación tuvo mucho que ver con las negociaciones entre agentes públicos y privados para decidir cómo se repartía *el pastel*. A través de distintas modificaciones la Operación se hizo cada vez más especulativa: en 1997, cuando el mercado pedía viviendas, la Operación se concibió como un desarrollo principalmente residencial pero sin contemplar vivienda social. En 2002 se multiplicó la edificabilidad un 75% para aumentar las posibilidades de negocio y financiar más obras públicas de todas las Administraciones. En 2011, tras el estallido de la burbuja inmobiliaria, se fue reconvirtiendo en distrito de negocios con viviendas de lujo, alejándose por completo de las necesidades reales de la ciudad y la situación social de sus habitantes. Con la prolongación de la crisis, la última propuesta de la empresa concesionaria al gobierno municipal del PP, de 2015, buscaba mejorar la rentabilidad privada de la operación rebajando los costes de construcción y “flexibilizando” la

posibilidad de construir viviendas u oficinas según lo fuera demandando el mercado.

Pero eso no es delito punible en el ámbito del Derecho Penal.

Tampoco lo sería que una gran cantidad de suelo, hoy propiedad de la empresa pública ADIF, pasará a manos privadas y se empleará en su mayoría para dos finalidades: construir un gran centro de oficinas de negocios de máxima categoría y viviendas de lujo. Deshacerse del patrimonio público para construir más oficinas en Chamartín, la zona que lidera el ranking regional de atracción de viajes por motivos de trabajo (más de 120.000 al día), y viviendas que costarán más de 5.000 € por metro cuadrado (2,5 veces más que las protegidas de precio básico) es exactamente lo contrario a garantizar" la utilización sostenible del territorio y la cohesión social" y a trabajar por "hacer efectivo" el derecho a la vivienda. Este planteamiento va en contra los principios fundamentales que deberían regir el desarrollo de las ciudades y la actuación de los entes públicos en nuestra sociedad.

Pero si puede ser constitutivo de diferentes figuras delictivas que las Administraciones Públicas de ámbito estatal transfieran derechos sobre suelo a un agente privado que termina beneficiándose de las plusvalías que obtendría con una recalificación realizada por otra Administración pública, en este caso, de carácter local.

Y que todo esto, se inicia hace 25 años con la firma de un contrato que fue el resultado de un proceso de concurrencia pública que concluyó con la adjudicación a la mejor oferta. Se supone que la mejor oferta fue la de Argentaria porque todo el proceso ha sido secreto. Los detalles de la adjudicación y los sucesivos contratos

firmados y renovados han sido ocultados de manera sistemática hasta fecha reciente en que la publicación por parte de un medio digital (El Diario.es) ha confirmado los peores presagios que se adivinaban para cualquiera al que le preocupe el buen uso del dinero público.

Porque la enorme cantidad de suelo que transmitirá Adif a Distrito Castellana Norte (DCN), formada por la constructora San José y BBVA, se venderá a 769 euros por cada metro cuadrado. Supondrá un ingreso de 984 millones de euros para el gestor público de infraestructuras ferroviarias por los 1,27 millones metros cuadrados enajenados. Según los expertos del sector inmobiliario, es la mitad del precio de mercado por el que se han vendido otros solares en el mismo ámbito. No hay que ir muy lejos para comparar ya que el mismo Adif subastó una parcela en el municipio de San Sebastián de los Reyes y obtuvo por la misma 1.500 euros por metro cuadrado.

Renovación tras renovación, los sucesivos contratos han reducido las cargas urbanísticas a las que tenía que hacer frente la empresa adjudicataria endosando las mismas a las Administraciones Públicas. Solamente el Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) de 2015 que aprobó el Ayuntamiento de Madrid gobernado por Ana Botella, el mismo día de la firma del Acuerdo de Bases, rebajaba el coste de las obras de urbanización e infraestructuras de 1.924 millones de euros en el proyecto de 2011 a 1.341 millones de euros en el proyecto de 2015.

La deficiente gestión no se queda ahí. Porque el importe de la venta lo pagará el consorcio privado en “cómodos plazos” de 20 años con un modesto recargo del 3% anual.

Para abundar más en el expolio para el patrimonio público, el importe final a percibir por parte de la empresa pública podría ser inferior si la urbanización de la losa con la que se cubrirán las vías es más costosa de lo inicialmente previsto o si se produjeran costes derivados de tener que abonar a los propietarios originales de los terrenos un importe adicional al que recibieron cuando se les expropió para el uso actual. De hecho, la normativa vigente en el momento del nacimiento de este desarrollo urbanístico les reconoce el llamado derecho de reversión que no dudemos que pelearán en los Tribunales y que minoraría lo que finalmente recibiría Adif.

La historia reciente nos ha ido demostrando que, cuando desde Administraciones Públicas se beneficia de manera ilícita a una empresa privada, siempre es a cambio de algo. No debería descartarse que la obsesión en mantener un contrato lesivo para los intereses generales tenga alguna relación con el cobro de comisiones ilegales o con la financiación de partidos políticos relacionados con esta dañina operación.

¿Cómo se puede explicar que, a lo largo de los últimos 25 años, se haya triplicado el terreno vendido por parte de Renfe y luego ADIF y se hayan cambiado varias de las cláusulas clave, la mayoría a favor de la empresa adjudicataria?

¿Cómo se puede explicar que Adif venda a DCN 1,27 millones metros cuadrados a la mitad del precio de mercado por el que se han vendido otros solares en el mismo ámbito?

¿Por qué motivo en el primer contrato, Renfe –luego Adif– se quedaba con el 53% de los beneficios antes de impuestos, un porcentaje que después bajó al 20% y más tarde se eliminó a

cambio de un pago fijo sin convocar un nuevo concurso público? Las plusvalías se estiman en unos 6.000 millones de euros por lo que revertiría, con el primer contrato, más de 3.100 millones a Adif. Ahora se conforman con 984 millones habiendo incluido el triple de suelo a la operación.

¿Cómo puede explicar que ADIF financie al consorcio privado la operación de venta de terrenos en “cómodos plazos” de 20 años con un modesto recargo del 3% anual?

¿Quizá estos son los motivos por los que se ha impedido el acceso al expediente y a la documentación asociada a la concesión durante 25 años?

Cualquier propietario de suelo privado tiene derecho a venderlo. Incluso tiene derecho a venderlo mal. Hasta regalarlo podría un dueño no hábil o no preocupado por su patrimonio. Pero ningún propietario de suelo público puede disponer del mismo prevaliéndose de cualquier situación derivada de su relación personal con éste o con otro funcionario público o autoridad para conseguir una resolución que le pueda generar directa o indirectamente un beneficio económico para sí o para un tercero. El suelo público que se está transmitiendo a un precio extremadamente barato es de todas y todos y el quebranto no es precisamente menor.

Durante 25 años el contrato que da origen a la Operación Chamartín entre Renfe (luego posteriormente Adif) y el socio privado, DUCH primero y actualmente DCN (Distrito Castellana Norte) cuyos accionistas son el banco BBVA y la constructora San José, ha permanecido secreto. También han estado lejos del

análisis y escrutinio público las sucesivas renovaciones de que se produjeron en 1997, 2002, 2009, 2015 y 2018.

El periódico digital eldiario.es publicó el pasado día 27 de diciembre de 2018 una serie de documentos que han permitido analizar los sucesivos contratos, seis en total, desde el primero de 1994 hasta el último de 2018. A raíz de la difusión pública y de la solicitud oficial de acceso a la documentación, se concertó entrevista para el análisis de la documentación que obra en poder de Adif. Pero por parte de la empresa pública en el último momento se impidió el análisis de la misma el 20 de febrero de 2019 a las diputadas **Sonia Farré** y **Eva García Sempere**, autorizadas por el Congreso de los Diputados, más la diputada **Sol Sánchez Maroto** y los concejales madrileños **Carlos Sánchez Mato** y **Rommy Arce**.

La obstrucción del ejercicio de sus funciones parlamentarias es un ejemplo claro más del intento de ocultar una actuación que los documentos desvelados muestran ya que es gravísima. De hecho, los representantes de la soberanía popular tienen acceso, o deberían tenerlo pues no es un secreto oficial aunque lo parezca, a esa documentación.

Posteriormente, Distrito Castellana Norte, filial del BBVA, dio orden de destruir el pasado 24 de junio pasado una serie de dispositivos informáticos (en concreto dos discos duros y 19 soportes CD). Actualmente el juez de la Audiencia Nacional Manuel García-Castellón investiga si en ese material se encontraba documentación relacionada con los contratos entre el comisario Villarejo y BBVA pero **según DCN “el material no tiene relación con**

el caso” y el proceso de destrucción de documentación está relacionado con la publicación de información sobre la Operación Chamartín en un diario digital (eldiario.es) “A raíz de la filtración en eldiario.es del acta de un consejo de DCN de 2015, se decidió reforzar los procedimientos de seguridad en el tratamiento de la información de la compañía y del consejo. Se estableció una política de eliminación de soportes físicos (USB, discos duros, etc.) que no pueden ser utilizados en los ordenadores corporativos e implementando como único sistema para compartir información SharePoint, dada su trazabilidad”. Según la firma, también se implantó “la herramienta Diligent como única para el acceso y tratamiento de la información del consejo, sin que sea posible la extracción de la información y/o documentación desde tal aplicación”

Según ha publicado el diario EL PAÍS, los soportes destruidos fueron entregados supuestamente por el propio presidente Antonio Béjar y trasladados por un empleado de Distrito Castellana Norte a la firma Normadat el 24 de junio de 2019. La empresa Normadat certificó que recibió los nueve kilos de material ese día y los destruyó al día siguiente, fecha en la que se recogieron los restos. Además, Normadat ha entregado a la policía la factura que certifica el trabajo realizado y la destrucción total del material.

Más allá de la posible relación de parte de la documentación destruida con el caso Villarejo y su relación con el BBVA y de que los firmantes del presente escrito desconozcamos qué puede haber sido objeto de destrucción en concreto, es evidente que hay una relación entre la petición y la publicación de documentación ante las graves irregularidades detectadas en la Operación Chamartín y esta actuación destinada a eliminar

posibles indicios de actuación criminal por parte de la sociedad beneficiaria de las ventajas conseguidas de las Administraciones Públicas.

El quebranto de fondos públicos de las partidas que tienen una cuantificación económica posible ascendería al menos a 2.780 millones de euros.

Hecho	Detalle	Importe estimado (millones €)
Modificación de precio	Del 53% de los beneficios antes de impuestos a 984 millones	2.117
Rebaja costes de urbanización	De 1.924 a 1.341 millones de euros	583
Impago IBI de la concesión	Los derechos adquiridos deberían haber devengado IBI. No se le ha cobrado	80
TOTAL ESTIMADO MILLONES €		2.780

A esto hay que añadir elementos que actualmente tienen difícil cuantificación y que han supuesto modificaciones que podrían también suponer quebrantos futuros.

Hecho	Detalle
Incremento de metros cuadrados del ámbito	De 625.000 a 1.167.022 metros cuadrados
Modificación plazo de pago	De 5 a 20 años
Modificación de riesgos y sobrecostes	Antes empresa privada, ahora Administraciones Públicas
Modificación etapas de ejecución	De 2 a 6 unidades de ejecución
Modificación permisos de reventa de derechos y terrenos	Antes no se podía revender, ahora sí

Todos estos hechos podrían tener trascendencia penal y por ese motivo se dan las condiciones para que se ponga en conocimiento y a la consideración de esta Fiscalía, una vez practique las diligencias de investigación que estime oportunas ya que podrían ser encuadrados en los delitos de prevaricación administrativa y malversación de caudales públicos de los artículos 404 y 432 del Código penal, cometido en régimen de continuidad delictiva (art. 74 del Código penal) así como cualquier otro delito que aparezca en el transcurso de la investigación.

Y los responsables serían los firmantes de los distintos instrumentos jurídicos, esto es,

- 1) Josep Borrell Fontelles (Ministro de Obras Públicas y Transportes 1991-1996)

- 2) Rafael Arias Salgado (Ministro de Fomento 1996-2000)
- 3) Francisco Álvarez Cascos (Ministro de Fomento 2000-2004)
- 4) Magdalena Álvarez Arza (Ministra de Fomento 2004-2009)
- 5) José Blanco López (Ministro de Fomento 2009-2011)
- 6) Ana María Pastor Julián (Ministra de Fomento 2011-2016)
- 7) Íñigo Joaquín de la Serna Hernaiz (Ministro de Fomento 2016-2018)
- 8) José Luis Ábalos Meco (Ministro de Fomento desde 2018)
- 9) [Miguel Corsini Freese](#) (Presidente de Renfe 1996-2004)
- 10) [José Salgueiro Carmona](#) (Presidente de Renfe 2004-2005)
- 11) [Antonio González Marín](#) (Presidente de Adif 2005-2012)
- 12) [Enrique Verdeguer Puig](#) (Presidente de Adif 2012-2013)
- 13) [Gonzalo Jorge Ferre Moltó](#) (Presidente de Adif 2013-2016)
- 14) Juan Bravo Rivera (Presidente de Adif 2016-2018)
- 15) Isabel Pardo de Vera (Presidenta de Adif 2018 a la actualidad)
- 16) Francisco González Rodríguez (Presidente Argentaria 1996-2000 y Presidente BBVA 2000-2018)
- 17) Emilio Cebamanos Jarreta (Presidente de DUCH y firmante del Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011)
- 18) Antonio Béjar González (Presidente de DUCH y firmante de la modificación Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011 realizada en 2015)

- 19) Ana Botella Serrano (Alcaldesa de Madrid y firmante de la modificación Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011 realizada en 2015)
- 20) Concepción Dancausa (Concejala de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid)
- 21) Esperanza Aguirre Gil de Biedma (Presidenta de la Comunidad de Madrid y firmante del Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011)
- 22) Ignacio González González (Presidente de la Comunidad de Madrid y firmante de la modificación Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011 realizada en 2015)
- 23) Alberto Ruiz Gallardón Jiménez (Alcalde de Madrid y firmante Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011)
- 24) Salvador Victoria Bolívar (Presidente de Canal de Isabel II y firmante de la modificación Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011 realizada en 2015)
- 25) Juan Antonio Villaronte Martínez (Director general de operaciones de RENFE y firmante del contrato de 1997 con DUCH-DCN)
- 26) Ramón Escribano Méndez (Director General de Infraestructuras de Renfe y firmante del contrato de 2002 con DUCH-DCN)
- 27) Teófilo Serrano Beltrán (Presidente de Renfe Operadora y firmante del Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011)

28) Pablo Vázquez Vega (Presidente de Renfe Operadora y firmante de la modificación Convenio urbanístico 08.03 de 10/11/2011 realizada en 2015)

RENFE y posteriormente ADIF por la parte pública y las sociedades privadas DUCH S.A y Distrito Castellana Norte (DCN), participada por BBVA y Constructora San José posteriormente, han firmado en los últimos 25 años sucesivos contratos para la enajenación y posterior desarrollo urbanístico de la Operación Chamartín. **Las condiciones han ido variando hasta el último firmado el pasado mes de diciembre. Si algo ha quedado claro es que las sucesivas renovaciones han permitido hacer un gran negocio privado a costa de lo público. No lo decimos solo nosotros. También lo denunciaban informes jurídicos de RENFE que aconsejaban, ya en 2001, la resolución de un convenio tan lesivo para los intereses generales.**

Pero eso no ocurrió. No solo no se canceló sino que se fueron incrementando las regalías que, con el patrimonio de todas y todos, se han otorgado a DCN.

Fijar la venta de suelo público a DCN en 984 millones de euros, la mitad del valor de mercado, supone que ADIF deja de ganar 1.000 millones de euros en las circunstancias de mercado actuales pero sería el doble el quebranto si se hubieran mantenido las condiciones del contrato inicial. Además se les concedió un ventajoso plazo de 20 años para pagar con un recargo de del 3% anual y eso se traduce en un grave perjuicio económico para el Estado. La información sacada a la luz permite ver que además las Administraciones Públicas (ADIF, Ayuntamiento de Madrid y

Comunidad) asumen la responsabilidad en la construcción de infraestructuras singulares y sus riesgos asociados. Y eso supondrá una nueva factura millonaria a cargo de los presupuestos públicos. Y, por si fuera poco, debe ser también el Estado el que corra con el riesgo del pago de indemnizaciones ante reclamaciones de los propietarios originales de los terrenos expropiados cuando estos pasen a ser urbanizables.

Para beneficiar la operación el suelo se clasifica como urbano en el plan general a pesar de que se trata de 300 Has sin urbanización que necesitan importantes infraestructuras de conexión, eludiendo aplicarle las determinaciones que permiten, en suelo urbanizable, destinar el 50% de las viviendas edificables a algún régimen de protección pública. Para aumentar la edificabilidad, a demanda de DUCH SA, se aprueba una nueva Ley del Suelo de la CAM (Ley 9/2001) que, modificando la legislación anterior, posibilita la generación de un incremento de 735.000 m² edificables, al permitir que se contabilice el suelo calificado como Sistema General (la playa de vías) como suelo que genera aprovechamiento. Para reducir las cesiones de suelo, que prevé la Ley 9/2001, se modificó la misma a los 6 meses de aprobarla mediante una disposición transitoria en la Ley 14/2001, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid que establece que las cesiones para redes generales son "no exigibles en suelo urbano hasta la revisión o primera formulación del planeamiento general".

Los hechos anteriormente descritos podrían ser constitutivos de un delito de prevaricación administrativa, cohecho y malversación

de caudales públicos al haberse infringido los artículos 404, 419 y 432 del Código Penal

Artículo 404.

A la autoridad o funcionario público que, a sabiendas de su injusticia, dictare una resolución arbitraria en un asunto administrativo se le castigará con la pena de inhabilitación especial para empleo o cargo público y para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo por tiempo de nueve a quince años.

Artículo 419

La autoridad o funcionario público que, en provecho propio o de un tercero, recibiere o solicitare, por sí o por persona interpuesta, dádiva, favor o retribución de cualquier clase o aceptare ofrecimiento o promesa para realizar en el ejercicio de su cargo un acto contrario a los deberes inherentes al mismo o para no realizar o retrasar injustificadamente el que debiera practicar, incurrirá en la pena de prisión de tres a seis años, multa de doce a veinticuatro meses, e inhabilitación especial para empleo o cargo público y para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo por tiempo de nueve a doce años, sin perjuicio de la pena correspondiente al acto realizado, omitido o retrasado en razón de la retribución o promesa, si fuera constitutivo de delito.

Artículo 432

1. La autoridad o funcionario público que cometiere el delito del artículo 252 sobre el patrimonio público, será castigado con una pena de prisión de dos a seis años, inhabilitación especial para cargo o empleo público y para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo por tiempo de seis a diez años.

2. Se impondrá la misma pena a la autoridad o funcionario público que cometiere el delito del artículo 253 sobre el patrimonio público.

3. Se impondrán las penas de prisión de cuatro a ocho años e inhabilitación absoluta por tiempo de diez a veinte años si en los hechos a que se refieren los dos números anteriores hubiere concurrido alguna de las circunstancias siguientes:

a) se hubiera causado un grave daño o entorpecimiento al servicio público, o

b) el valor del perjuicio causado o de los bienes o efectos apropiados excediere de 50.000 euros.

Si el valor del perjuicio causado o de los bienes o efectos apropiados excediere de 250.000 euros, se impondrá la pena en su mitad superior, pudiéndose llegar hasta la superior en grado.»

Por lo expuesto,

SUPLICO que se tenga por presentado este escrito y la documentación que se acompaña, se sirva admitirlo, darle trámite y practicar las diligencias de investigación que estime oportunos y, de confirmarse los mismos, proceda a ponerlos en conocimiento de la autoridad judicial.

En Madrid, a 30 de julio de 2.019

Fdo

Fdo

ANEXOS

Documentos

- 1) Documento de “Adjudicación”, del 29 de julio de 1994
- 2) Documento de “Adecuación”, de 1 de octubre de 1997
- 3) Documento de “Actualización”, de 4 de diciembre de 2002
- 4) Documento de “Adaptación”, de 23 de junio de 2009
- 5) Documento de “Adaptación”, de 23 de junio de 2009
- 6) Acta de Consejo de Administración de DCN de 30 de enero de 2015
- 7) Borrador de documento de Modificación no extintiva, en negociación previa a la firma del 28 de diciembre de 2018
- 8) Informe Jurídico de Renfe para la Resolución, de 25 de junio de 2001
- 9) Convenio urbanístico APR 08.03 de 10 de noviembre de 2011
- 10) Modificación del Convenio urbanístico APR 08.03 de 2011 realizada en 2015
- 11) Modificaciones Plan Parcial TOMO I - 12364 – 12569
- 12) Modificaciones Plan Parcial TOMO I - 12570 – 12774
- 13) Modificaciones Plan Parcial TOMO I - 12775 – 12961

- 14) Instancia de denuncia a la Agencia Tributaria de Madrid por impago de IBI
- 15) Instancia de denuncia a la Concejala de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid por impago de IBI
- 16) Denuncia a la Gerencia Regional del Catastro de Madrid