

Un juez avala la venta de preferentes porque los clientes tenían estudios

Admite que Bankia no les informó de sus pérdidas pero no cree demostrado el dolo

J. NIETO / Valencia

Un juez de Valencia ha rechazado una demanda por preferentes al considerar que los clientes tenían los suficientes estudios para conocer el alcance del producto financiero que estaban adquiriendo. Pese a que en la sentencia se reconoce que la entidad no informó debidamente sobre su estado financiero, el juzgado prima otros criterios y falla que no da lugar a la devolución de 50.000 euros por parte de Bankia. El fallo no es firme y los demandantes pueden recurrir ante la Audiencia Provincial de Valencia.

Los hechos se remontan al año 2005 cuando los clientes empezaron a invertir en productos de Bancaja. Primero, según la sentencia, adquirieron 15 títulos de participaciones preferentes por

valor de 9.000 euros. En años posteriores continuaron comprando productos de Bancaja pese a que «el test de conveniencia» sólo se hizo a uno de los cotitulares «sin darles información (...) salvo decirles que el producto tenía mayor

El juez considera que con una firma de los cotitulares, el contrato es legal

rentabilidad» por lo que solicitaron al juzgado «la nulidad de los contratos de suscripción de participaciones, por error o por dolo, con condena de la demanda a restituir» los 50.000 euros.

En cambio Bankia se opuso «a todas esas pretensiones, rechazando principalmente que hubiese incumplido sus obligaciones o que no hubiese informado a los demandados, así como que los actores hubiesen incurrido en error y que la demandada haya procedido dolosamente para obtener el consentimiento de los demandantes».

El juzgado tiene en cuenta que uno de los cotitulares tenía estudios superiores y que «los productos en los que solían invertir sus ahorros en depósitos o plazo fijo, cuentas de ahorro, planes de seguro y similares» incluso en otras entidades bancarias. Por tanto, cree que tenían formación suficiente para saber lo que compraban.

El juzgado matiza que «puede tener un criterio respecto a la complejidad del producto a que se refe-

Los criterios del juzgado

> El juzgado considera que los responsables de la entidad de la oficina demandada dieron la información que tenían en ese momento y que no hubo dolo para engañar a sus clientes.

> Los demandantes pidieron la devolución de los 50.000 euros invertidos que canjearon por acciones de Bankia sin que la oficina les ofreciera los balances de pérdidas.

> Los estudios superiores de uno de los cotitulares ha sido clave porque tenía formación para saber lo que compraba.

ría el contrato, las participaciones preferentes, e incluso sobre el proceder de algunas entidades especialmente las antiguas Cajas de Ahorro, en la comercialización de esos productos financieros», pero señala que «con esta sentencia se trata de resolver el caso concreto y, como se ha explicado, es necesario acreditar tanto el error como el dolo, teniendo la carga de probar ambos elementos la parte demandante, prueba que no ha tenido lugar».

Además, como los documentos están firmados por uno de los codemandantes considera que los contratos no se pueden anular. «Es más, aun admitiendo que algunos de los productos se suscribieron únicamente por uno de los demandantes, tampoco consta que actuara sin autorización de su esposa, pues del conjunto de lo relatado lo que se desprende es que hay una ratificación de lo hecho» por parte del marido. «No puede entenderse demostrado ni que los demandantes incurrieran en error, ni que la demandada actuara de forma dolosa para obtener el consentimiento de los clientes en la firma de los contratos», concluye.

La nueva vía sur de acceso al puerto de Castellón permitiría ahorrar 40 millones

El Consell asegura que se reducirá el tiempo de ejecución de obras pero no aventura cuánto

JANDRO ROURES / Castellón

La nueva propuesta de trazado para el acceso sur ferroviario al puerto de Castellón que la Conselleria de Infraestructuras, la Diputación de Castellón y los cuatro ayuntamientos implicados han planteado al Ministerio de Fomento supondrá un ahorro económico cercano a los 40 millones de euros, según estimaciones de la Administración autonómica a las que ha tenido acceso EL MUNDO. Fuentes de la Conselleria también han precisado que habrá una reducción de tiempos en cuanto a la ejecución del proyecto aunque no han sabido cuantificar el ahorro temporal que supondrá.

Los datos que maneja el departamento de Isabel Bonig estiman, en un análisis muy inicial, que la nueva propuesta de acceso ferroviario sur no alcanzará una inversión superior a los 100 millones mientras que la propuesta inicial, que fue sacada a exposición pública por el Ministerio de Fomento rondaba los 138 millones de euros. Un ahorro de casi 40 millones de euros que permitirá una ejecución menos prolongada en el tiempo, según las mismas fuentes, debido a que se suprime una parte de la plataforma

por el hecho de que el acceso ferroviario se quede en una única vía y no en dos -ida y vuelta- como estaba proyectada por Fomento.

El pasado 16 de octubre la Conselleria y la Diputación, junto con los consistorios de Castellón, Vila-real, Burriana y Almassora consensuaron una propuesta de trazado para el nuevo acceso sur al puerto de Castellón que rebajara «el impacto sobre el territorio, el coste de la inversión y el tiempo de ejecución». El escrito remitido a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento persigue que se ejecute, una vez finalizado el plazo de exposición pública y alegaciones, «un trazado

La nueva propuesta supondrá una menor ocupación de terreno e impacto visual

en planta similar al de la solución centro, que es la que finalmente Fomento ejecutará, pero en vía única, con un perfil longitudinal deprimido que reduzca el impacto visual de es-



Dársena sur del puerto de Castellón, con los accesos en obras. / JUAN MARTÍ

ta infraestructura y con el encaje a la vía general solamente partiendo de su lado oeste, para cruzar por debajo de la misma». Entienden las administraciones firmantes de la propuesta que «la solución en su conjunto es la más adecuada, ya que es la de menor impacto territorial y la que precisa una menor ocupación de suelo» significando una «solución» que «es la que mejor resuelve la problemática global del acceso».

Ahora sólo queda que Ferrocarril

les acepte dicha propuesta y que replantee todo el proyecto para la elaboración de la Declaración de Impacto Ambiental previa a la licitación y adjudicación. En principio, los plazos que barajaba la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento eran que el puerto de Castellón quedará conectado con el Corredor Mediterráneo en 2016. Una fecha que, en principio, era difícilmente viable teniendo en cuenta que todavía queda un largo pro-

ceso de trámites antes del inicio de las obras.

De hecho, y como desveló EL MUNDO el 14 de abril, Fomento pretendía aplazar la vía al puerto al año 2018 condenándolo a ser el último en conectarse a la red europea de ferrocarriles. Así lo desveló al alcalde de Castellón, Alfonso Bataller, en una reunión celebrada el pasado mes de abril. El objetivo es aprovechar el consenso logrado para reducir su cuantía e impacto sobre el territorio.