

El Tribunal de Cuentas destapa sobrecostes de 7.600 millones en las obras de 13 estaciones del AVE

Los auditores critican el escaso grado de ejecución de las actuaciones, un 30% de media

Las obras para construir 13 estaciones del AVE en otras tantas ciudades españolas acumulan un sobrecoste de 7.637 millones de euros, según desvela un informe del Tribunal de Cuentas hecho público este jueves. La fiscalización alerta de que el coste de los convenios urbanísticos llevados a cabo por las llamadas Sociedades públicas de Integración del Ferrocarril, conocidas por las siglas SIF, se ha incrementado un 186%. El coste inicial de esos convenios era de 4.102 millones de euros y a finales de 2016 el Tribunal de Cuentas ha calculado que ya alcanzaba los 11.738 millones de euros.

El informe analiza las SIF de 13 capitales españolas: Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. Para financiar la llegada de la alta velocidad ferroviaria a estas ciudades se suscribieron convenios entre las distintas Administraciones y se crearon sociedades instrumentales, llamadas SIF, con participación al 50% de la Administración central (a través de Adif), 25% de la autonómica y 25% de la local. La infraestructura ferroviaria y las actuaciones urbanísticas (soterramiento, construcción de parques, pasarelas o parkings en la zona) se iban a financiar con el aprovechamiento urbanístico de los terrenos liberados de su uso ferroviario.

Pasados entre 8 y 18 años de su constitución, el coste de esos convenios ha crecido en 7.637 millones de euros, debido principalmente a las modificaciones de los proyectos iniciales. El Tribunal de Cuentas denuncia que estos proyectos se describieron en los convenios de forma genérica. Todos los convenios han resultado deficitarios, señala el informe. Tanto es así que se ha tenido que liquidar la SIF León Alta Velocidad, firmar adendas para no ejecutar actuaciones pendientes de inicio en Zaragoza, firmar un nuevo convenio en Valladolid, acordar nuevos convenios en Gijón y Alicante, la demora de actuaciones en Vitoria, Palencia, Almería y Cartagena, etc.

Ejecutado solo el 30%

Otra de las cosas que desvela el Tribunal de Cuentas en su fiscalización es el grado de ejecución que presentaban las actuaciones en las 13 ciudades: del 29,4% de media. Dentro de esta cifra hay grandes diferencias. En los convenios de Almería, Murcia, Vitoria y Cartagena no se llegó ni al 2% de ejecución de las cantidades previstas. En cambio, en Zaragoza se rozó el 87%. Salvo esta ciudad y Logroño (57%), ninguna de las actuaciones contempladas en los convenios alcanzaron el 50% de lo previsto.

El mayor incremento del coste con respecto al cuantificado inicialmente es del de Barcelona, con un 547% de subida. Frente a los 335 millones de euros previstos en el convenio inicial, a finales de 2016 esa cantidad había subido ya hasta los 2.167 millones. Para entonces las obras de la estación de Sagrera, en la capital catalana, estaban prácticamente paralizadas desde 2014 como consecuencia de las irregularidades detectadas en la ejecución, que investigó la Fiscalía y posteriormente un juzgado. Las empresas encargadas de la construcción de la estación de la Sagrera están acusadas de cobrar de más.

Alicante (396%) y Cartagena (282%) son las otras dos ciudades con grandes incrementos. En cambio, Almería (30%), Vitoria (27%) y Palencia (30%) son las que menos subida experimentaron. Coinciden con convenios con bajo grado de ejecución.

No es necesario soterrar las vías

En sus recomendaciones, el Tribunal de Cuentas pide a las Administraciones que analicen la situación en que se encuentra cada SIF y que, decidan, según los casos, su disolución o, en todo caso, la modificación de los convenios para ajustar el coste de los proyectos

inicialmente previstos a las disponibilidades financieras de las sociedades.

Los auditores aseguran también que, debido al elevado coste de integrar el ferrocarril en las ciudades mediante el soterramiento de las vías, sería aconsejable que el Ministerio de Fomento valorara otras alternativas. El soterramiento, señalan, no es imprescindible para garantizar un buen servicio,ni la funcionalidad de la red ferroviaria. El informe también recomienda a Fomento que, en adelante, elabore planes de financiación con criterios realistas, pensando en el corto y medio plazo y no solo en una generación de plusvalías urbanísticas de realización incierta.

El Ministerio de Fomento presentó unas alegaciones al informe, que vienen recogidas en la publicación. Las firma el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pedro Saura, que recuerda que los planes de negocio de las SIF fracasaron por culpa de la crisis inmobiliaria y la ralentización en la ejecución de las actuaciones por falta de recursos. Saura asegura también que el anterior Gobierno empezó en 2017 a modificar los convenios para dotarlos de una financiación realista.

Fuente: *El País*