

## Nota de prensa de AHT Gelditu ante la malversación de fondos en la línea TAV

---

AHT GELDITU! ELKARLANA :: 07/05/2014

El Tribunal Vasco de Cuentas Públicas ya reconoció ilegalidades en los contratos de obras en la Y vasca del año 2010

### **Introducción**

Ayer la Guardia Civil detuvo a 9 personas y realizó 11 registros en Madrid y Barcelona en el marco de una operación por presuntas irregularidades en la contratación de las obras de la línea de alta velocidad Madrid- Barcelona. Al parecer la investigación se centra en los trabajos de construcción comprendidos entre 2008 y 2012. y se está investigando a la empresa constructora Corsan-Corviam. Dicha constructora trabaja en cuatro tramos de la llamada «Y vasca». Son los tramos Tolosa-Hernialde 1, Zizurkil-Andoain 2, Amorebieta/Etxano-Lemoa 3 y Elorrio-Atxondo 4 (Ver notas al final del texto).

La obra del AVE que une Madrid y Barcelona puede ser catalogada según diversos expertos como un pésimo ejemplo de gestión presupuestaria, dado que en ella tuvieron lugar desvíos de 2.144 millones de € sobre lo adjudicado. Para unir Madrid y Barcelona, el Estado presupuestó 7.550 millones de €, pero la obra se adjudicó por 6.822 millones de €. Tras años de obras el coste final fue de 8.966 millones. Es decir, un sobrecoste de 2.144 millones sobre lo adjudicado. Por tanto, la media de desvío de costes con respecto a la adjudicación fue del 31%. En una obra que iba a costar 10,9 millones el kilómetro al final terminó suponiendo 14,4 millones de euros.

### **Denuncia**

1. Desde la Coordinadora contra el TAV, AHT Gelditu! Elkarlana, consideramos que durante décadas la construcción de líneas de alta velocidad, una de las mayores obras de infraestructura, ha supuesto uno de los mayores negocios para las elites políticas y empresariales del estado español. De hecho la actual situación económica tiene mucho que ver con la desafortunada política del hormigón, los pelletazos urbanísticos unidos a ella y la construcción de infraestructuras faraónicas de nula rentabilidad económica y social. En los últimos años hemos asistido a una completa desacreditación social, económica y judicial, de la construcción de las líneas de alta velocidad; de hecho hemos podido comprobar toda una serie de informes de tribunales económicos y de cuentas en los cuales se ponen de manifiesto ilegalidades en las tramitaciones de las obras, irregularidades en los contratos, sobrecostes en las obras y desviaciones presupuestarias. Si el Tribunal Vasco de Cuentas Públicas ya reconoció ilegalidades en los contratos de obras en la Y vasca del año 2010, fue el Tribunal Superior de Madrid el que sentenció la ilegalidad de la obra del TAV en Navarra al tener caducadas las Declaraciones de Impacto Ambiental.

2. Fue el caso Bárcenas el que puso en evidencia algo que muchos ya intuíamos: la connivencia entre determinadas elites políticas y grandes constructoras del cemento. Al parecer durante tiempo se han adjudicado contratos en grandes obras públicas a cambio de fuertes sumas económicas. Al hilo de esto queremos poner de manifiesto que al existir

tantos actores en la construcción del TAV (Gobierno Español, Gobierno Vasco, Gobierno Navarro, Unión Europea, ADIF, ETS y una extensa lista de empresas constructoras y administrativas) es realmente difícil alcanzar a saber las dimensiones del gran reparto del pastel que ha supuesto la construcción de las líneas de alta velocidad en la península.

3. La construcción del Tren de Alta Velocidad ha estado ante todo caracterizada por su falta de transparencia, su opacidad informativa y la negación del debate social. En todo momento el proyecto se ha ido desarrollando a espaldas de la sociedad: se ha negado la palabra a los pueblos afectados, no se han respetado los resultados de distintas consultas populares en torno al TAV realizadas tanto en la CAV como en Navarra, y a día de hoy con más énfasis que nunca la sociedad desconoce el estado real del proyecto del TAV en la CAV y en Navarra, desconocemos las cuentas reales del mismo, no sabemos a cuánto asciende los gastos realizados en la obra, no sabemos lo que nos costará finalmente y desconocemos cuánto ha devuelto el Estado en virtud de sus compromisos de financiación económica.

4. Queremos recordar que el actual contexto de fuerte crisis está demostrando las grandísimas dificultades del gobierno español para llevar adelante el proyecto del TAV tal y como se aprobó en sus inicios. Y por otra parte el altísimo gasto económico del TAV está suponiendo no solo un aumento de la deuda y el déficit, sino que se está conformando como una gran hipoteca a soportar en las próximas décadas. Insistimos en que año tras año se dilapidan en esta obra cientos de millones de euros en un contexto de fuertes recortes sociales, donde las necesidades más urgentes en materia de sanidad o prestaciones sociales sigue sin poder garantizarse. Por todo lo anterior pedimos a los gobiernos vasco y navarro que cuanto antes se debe paralizar el proyecto del TAV. Hasta el momento ya se han gastado en el mismo alrededor de 2200 millones de euros y sin embargo todavía faltan por gastar alrededor del 60% del presupuesto total del proyecto (6000 millones). Por ello entendemos que la situación del TAV es la propia de un proyecto en crisis permanente. A esto hay que añadir que el gobierno francés ha aplazado la construcción del TAV al menos hasta 2032, y que el propio proyecto del TAV puede quedar aislado en cuanto a las conexiones en alta velocidad tanto por el Norte como por el Sur, dado que desde Fomento no terminan de pronunciarse con claridad sobre esta cuestión. Se van realizando así tramos aislados de "vía muerta", evidenciando el fracaso de la planificación del TAV y la gran incertidumbre e improvisación que rodea a esta gran infraestructura.

#### **Notas:**

1. El tramo Tolosa-Hernialde, de 3,8 kilómetros, fue adjudicado por el Gobierno de Patxi López en 2010, con un contrato de 104,7 millones de euros. La obra corresponde a una UTE que la firma investigada conforma con otra empresa.

2. El tramo Zizurkil-Andoain, de 4,97 kilómetros, tiene un precio de 180 millones de euros e Isolux Corsán-Corviam es parte de una UTE que le une a otras cuatro importantes empresas constructoras.

3. El tramo Amorebieta/Etxano-Lemoa, de 3,45 kilómetros de longitud, le fue adjudicado en 2009 con un presupuesto de 59,5 millones de euros.

4. El tramo Elorrio-Atxondo tiene una adjudicación de 45,7 millones para 2,6 kilómetros y la empresa Corsan-Corvian es la socia mayoritaria de una UTE más amplia.

---

<https://eh.lahaine.org/nota-de-prensa-de-aht-gelditu-ante-la-ma>