

Las comisiones de Juan Carlos I por el Ave del Desierto las pagaremos entre todos

REBECA QUINTÁNS :: 11/06/2020

La situación de futuro de Renfe es crítica gracias a la operación del Ave del Desierto que Juan Carlos I negoció para llevarse una comisión

El desafecto por el modelo de jefatura del Estado que representa la figura de Juan Carlos I está en sus momentos más altos. Pero aún estará peor cuando se llegue a comprender del todo el coste para el conjunto de los españoles, afectos y desafectos, de sus chanchullos.

No es porque la Fiscalía del Tribunal Supremo haya abierto una investigación sobre sus actividades después de su abdicación, en 2014, ni porque vaya a clarificarnos nada. Hay muy poco que esperar de unos tribunales que sólo han actuado a remolque de los juzgados suizos, y que más parecen querer "delimitar o descartar" la relevancia penal de los hechos, como la propia Fiscalía informaba en su comunicado al respecto; es decir, quitarle hierro al asunto.

Pero todo parece indicar que, tanto las investigaciones judiciales en Suiza, como las periodísticas en Inglaterra, Bélgica o Francia, van a continuar, completando la narración de de cómo se forjó y dónde se esconde la fortuna secreta de Juan Carlos I. Es un tema demasiado goloso para cualquier periodista de investigación, salvo que sea español... En ese caso la cuestión carece de interés, y casi que resulta comprensible, teniendo en cuenta la nula receptividad de las grandes empresas informativas de ámbito estatal por estos trabajos, que dejarán dormidos en un cajón para no hacer sangre en el ya malogrado prestigio de la Casa Real.

La prensa española sabe más de lo que dice, como Felipe. Pero se calla si puede algo que más pronto que tarde acabará saliendo a luz: que la comisión de 100 millones de dólares que la monarquía saudí pagó a Juan Carlos nos va a costar a todos un ojo de la cara. De hecho, según un cálculo moderado, no serán menos de 1.000 millones de euros. Veamos cómo:

En 2008, los saudíes pagaron a Juan Carlos 100 millones para que este "conseguidor" de lujo hiciese su magia con un descuento de varios cientos de millones en la construcción del Ave del Desierto, a cargo de un consorcio de empresas españolas. Esos 100 millones son los que investiga la fiscalía suiza. Fueron depositados en una cuenta del banco privado Mirabaud, correspondiente a una fundación domiciliada en Panamá, llamada Lucum, de la que Juan Carlos era titular y en la que Felipe VI figuraba como heredero directo. De esa cuenta, Corinna Larsen recibió -en 2012, después de su salida de España, tras el escándalo de Botsuana-, una generosa "donación" de 65 millones de dólares, en una cuenta domiciliada en las Bahamas, por lo que también está siendo investigada en Suiza.

El abaratamiento impuesto al consorcio de 12 empresas en su presupuesto de obra no fue lo

único que supuso algo más que una merma en sus beneficios: también tuvieron que pagar una comisión de entre un 2 y un 3% de la contrata (de 6.736 millones de euros), que se repartieron dos comisionistas al acecho: la profesional 'Madame' Zanganeh, encargada de corromper a las autoridades y funcionarios de Riad responsables de la adjudicación; y Juan Carlos I, encargado de poner el cazo porque sí, también ante los adjudicatarios. Todavía se sabe poco de esta parte de la historia, desvelada por Corinna en las famosas cintas del comisario Villarejo.

Con tanto recorte, en el momento de la adjudicación (en octubre de 2011), el consorcio español ya tenía que saber que las cuentas no cuadraban. En cuanto empezaron las obras el presupuesto comenzó a «desviarse», llegando a duplicarse lo establecido en algunos tramos.

A mayores, la chapucera planificación no tuvo en cuenta, entre otras cosas, las tormentas de arena del desierto, que dejaban enterrada las vías. Los retrasos en la entrega de la obra por esta causa llevaron incluso a que el régimen saudí amenazara al consorcio español con suspender la concesión en 2014, si no era capaz de cumplir los plazos establecidos en el contrato inicial. Después de muchas negociaciones el gobierno saudí aceptó en 2016 una primera ampliación en las obras de 14 meses y 150 millones de euros; y otra en mayo de 2018, que supuso otros cuatro meses de margen y 210 millones de euros adicionales. Pero no fue suficiente.

A finales de 2019 la tensión entre la parte contratante, el grupo público Saudi Railway Organization (SRO), y la contratada, el consorcio español Al Shoula, se disparó. Todavía había servicios que no se habían estrenado y un montón de problemas por resolver, por lo que los saudíes dejaron de pagar, y las empresas españolas se quejaban de la acumulación de facturas que empezaban a ver imposible cobrar. Después de que la empresa saudí dejara de abonar las últimas certificaciones por trabajos realizados, había unos 75 millones de euros en facturas vencidas.

Adivinen sobre cuál de las empresas del consorcio iban a recaer todas las pérdidas: sí, sobre la parte pública, Renfe y Adif.

En febrero de este año, la IGAE (Intervención General de la Administración del Estado, que pertenece al Ministerio de Hacienda) reveló que el "margen negativo" de Renfe de 2012 a 2018 en Arabia Saudí debido a sobrecostes y otros imprevistos ascendía a 150 millones. En la construcción de los talleres, por ejemplo, Hacienda indicaba que, «tras las modificaciones habidas», el sobrecoste había subido un 56%; o, lo que es lo mismo, que se había maquillado el presupuesto inicial con una «rebaja» del 44% para conseguir el contrato, y al final el coste adicional lo iba a pagar la empresa pública.

Todo parece indicar que Renfe sabía que perdería dinero desde el minuto uno, al presentar una oferta en el apartado de los talleres inferior al presupuesto consignado por la propia Renfe en este capítulo, en el informe elaborado por su departamento de Fabricación y Mantenimiento.

Aparte de las pérdidas en las obras, la empresa pública es también la encargada de operar el servicio en los próximos 12 años, una responsabilidad que asumió por contrato con los

saudíes con unas previsiones falseadas. El proyecto inicial estimaba la disparatada cifra de 60 millones de usuarios al año, que tuvo que ser revisada en 2018 por la consultora de Países Bajos Royal Haskoning y ahora las previsiones no apuntan a más de 20 millones.

No habrá un acuerdo para que los 12 miembros del consorcio español asuman de forma solidaria las pérdidas que se produzcan en la explotación del servicio. La constructora OHL -de Villar Mir, amigo íntimo de Juan Carlos, hoy ya retirado y reemplazado por su yerno, el compiyogui de Felipe VI, López Madrid- aduce que ellos ya han cumplido con su parte del trabajo y se lavan las manos. No han sido capaces de dar una solución técnica para evitar que la arena se siga depositando en las vías y le pasan el muerto a Adif y Renfe al entender que son ellos los que deberán asumir el coste de mantenerlas limpias.

La situación de futuro de Renfe es crítica gracias a la operación del Ave del Desierto que Juan Carlos I negoció por debajo de su presupuesto real para llevarse una comisión, y que sus amigos se encargaron de construir chapucestamente a cambio de otra comisión. Las pérdidas esperadas a medio plazo se calculan, en el escenario más optimista, en unos 1.000 millones de euros, una «derrama» que iremos pagando todos a través de nuestros impuestos.

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/las-comisiones-de-juan-carlos