Irregularidades y fraude: delitos en la Ampliación del Puerto de Gijón

MIGUEL ÁNGEL LLANA :: 30/05/2014

La Oficina Europea Antifraude reclama a la Autoridad Portuaria 250 millones de los Fondos de Cohesión y revocar la financiación de 530 millones

En diciembre de 2010 la Oficina Europea Antifraude (OLAF) abrió la investigación sobre las irregularidades cometidas por la Autoridad Portuaria de Gijón como responsable de los trabajos realizados. El informe no solamente no acepta el 43% de aumento, 250 millones, sino que dadas las irregularidades y/o fraude en la gestión de la Ampliación, considera revocable la financiación de 530 millones de la obra. El informe no menciona la demanda de 350 millones presentada por la UTE adjudicataria con la Autoridad Portuaria.

El informe de 341 páginas solo es farragoso en apariencia, en resumidas cuentas se trata de poner negro sobre blanco para ver cómo la Autoridad Portuaria aceptó unos aumentos descomunales en el precio de la piedra suministrada y, por otra parte, dirigió los trabajos sin control alguno de los camiones que entraban ni del tipo o calidad de la piedra ni en los m3 o toneladas suministradas, además de otras irregularidades no menos graves relacionadas con los concursos, las adjudicaciones y los sobrecostes.

Ninguna de las instituciones locales, autonómicas o estatales tal parece que hasta ahora no se han enterado del desmadre y del despilfarro millonario denunciado por la OLAF, cuando, por otra parte son tan estrictos y rigurosos al aplicar los recortes sociales dictados por la UE.

La persona jurídica investigada es la “Autoridad Portuaria de Gijón” por ser la beneficiaria del proyecto financiado con los Fondos de Cohesión, responsable de su gestión y con poder para adjudicar y contratar la obra de la Ampliación. Los incumplimientos, las irregularidades y el fraude denunciado en el informe se ciñen a lo que afecta a los Fondos de Cohesión y llega a la conclusión de que, teniendo en cuenta los indicios de las graves irregularidades y/o fraudes detectados, la OLAF considera que es factible la recuperación total de la ayuda concedida, 247,5 millones de euros, el 55% de lo subvencionado.

Los hechos no parece que sean solo al comienzo de la obra, sino antes, durante el período previo a la adjudicación. Sin embargo, en marzo de 2010, la Fiscalía de Gijón decidió archivar lo relativo al procedimiento de adjudicación de la contratación pública, ya que no encontró ninguna infracción penal en dicha adjudicación, dice el citado informe.

El inicio

El 22 de diciembre de 2004 se aprueba la obra con un importe máximo de 450 millones, subvencionable hasta el 55%. La empresa adjudicataria, la UTE Dique Torres (Dragados, FCC, SATO, FPS y Alvargonzáles Contratas, SA), obtuvo de la Autoridad Portuaria un precio más elevado de la piedra, de modo que el coste de la Ampliación, en marzo de 2008, pasó de

450 a 715 millones de euros, más IVA, aunque la Comisión Europea no aceptó la financiación de este incremento.

Durante el proceso de investigación de la OLAF, la empresa adjudicataria, la UTE Dique Torres, le denegó el acceso a su contabilidad y documentos fiscales. Teniendo en cuenta que la UTE fue creada expresamente para ejecutar este proyecto, esta negativa constituye una grave violación del Reglamento Europeo 2185/96, relativo a los controles y verificaciones in situ contra los fraudes e irregularidades.

Adjudicación a dedo

Analizada la información recibida y los controles in situ, el informe añade que se han producido varias irregularidades, incluso fraude, en el desarrollo del proyecto. No se han respetado ni las Directivas de la UE ni las españolas sobre la contratación pública de este tipo de obras. Se trata de la violación de los principios de no discriminación y de transparencia. Es decir, contratación y adjudicación a dedo, a lo que hay que añadir las graves deficiencias en los sistemas de gestión y de control que debiera haber llevado a cabo la Autoridad Portuaria.

A pesar de estar estipulado en el proyecto, según el informe, es imposible determinar la cantidad de materiales empleados en la obra, porque solamente se seleccionaban algunos camiones para su pesaje a la entrada del Puerto, para el resto se sacaba una media.

También se han detectado indicios de falsa información de la empresa adjudicataria, la UTE Dique Torres, respecto al número de transportes de materiales efectuados, algunos camiones registrados para los transportes efectuados por otras empresas no fueron identificados por éstas últimas como pertenecientes a su flota.

Las canteras y la piedra

Contrariamente a las informaciones dadas por la Autoridad Portuaria, el precio de la piedra suministrada por las canteras de Tudela Veguín no se correspondía con el precio del proyecto, es más, no existía ninguna contraprestación económica por la extracción de dicha piedra y de esto la Autoridad Portuaria sí estaba enterada -al menos de lo extraído en la cantera Peña María- porque uno de sus representantes firmó el contrato acordado entre Tudela Veguín y la UTE Dique Torres el 11 de enero de 2006.

También son contradictorias las informaciones facilitadas por la Autoridad Portuaria respecto a la explotación de la cantera La Hoya, iniciada en 2005. Ya que, el 23 de junio de 2005, un año antes de la firma del contrato tripartito entre la Autoridad Portuaria, la propietaria de la cantera de Aboño y la UTE Dique Torres, ésta, la UTE adjudicataria, había firmado un contrato con Tudela Veguín para extraer de sus canteras 18.000.000 toneladas, (ampliadas a 24.100.000 tn el 17 de marzo de 2009) sin contraprestación económica alguna. Sin embargo, y a pesar de estar firmado el contrato sin contraprestación, transcurrido más de un año, la Autoridad Portuaria acuerda y firma con la UTE Dique Torres el precio de la piedra a 7,30 Euros/m3. Esto solo era el principio, porque todavía queda una nueva y astronómica modificación, de 7,30 euros/m3 pasaría a 18,22 y 26,34 euros/m3, según el tipo de piedra. Es decir, multiplican por 2,5 y por 3,6 su precio.

Esta modificación no fue aceptada y la OLAF añade que no comprende cómo la Autoridad Portuaria firma un incremento de 250 millones de euros invocando un aumento en el precio de la piedra cuando, como hemos visto más arriba, la UTE Dique Torres, ya tenía firmado un contrato para extraer hasta 24 millones toneladas, alrededor del 75% del total, sin contraprestación económica alguna.

Propuesta de la OLAF

El informe de la OLAF concluye proponiendo que dada la gravedad de las irregularidades detectadas y que la UTE adjudicataria no autorizó el acceso a los apuntes contables, la OLAF considera que las autoridades españolas deberían revocar todas las cantidades subvencionables destinadas a la Administración del Puerto Gijón, es decir, los 530 millones de euros además de recuperar la totalidad de lo ya pagado por el Fondo de Cohesión, 198 millones de euros y, por supuesto, no pagar los 49,5 millones que aún tiene pendientes.

En el ámbito penal español, añade el informe, la Ley sobre subvenciones 38/2003 establece que el período de prescripción es de 4 años, mientras que el Código Penal, en lo relativo a la malversación y fraude contra la UE, fija de 1 a 4 años de prisión y multas del 100% al 600%, con un plazo de prescripción limitado a 5 años.

Pero a pesar de todo lo dicho, la adjudicataria de la obra, la UTE Dique Torres, tiene interpuesta una demanda de 350 millones de euros contra la Autoridad del Puerto de Gijón por modificaciones del proyecto y sobrecostes.

Las autoridades y las instituciones

El 11 de enero de 2011 fue inaugurada la Ampliación de el Puerto por el ministro de Fomento, José Blanco, y por el presidente de Asturias, Álvarez Areces. Se trataba de hacerse la foto porque ninguna de las infraestructuras imprescindibles en cualquier puerto habían sido construidas, ni siquiera presupuestadas: grúas, pórticos, viales, servicios, instalaciones, nada.

Los mayores tráficos registrados en la pasada década han sido de unos 20 millones de toneladas al año. El mineral de hierro y el carbón para la siderurgia y las térmicas acaparaban más del 90%.

El interés de la Ampliación estaba en realizarla. En ningún momento era de esperar que pudiera tener utilidad alguna cuando el puerto existente estaba y sigue estando infrautilizado y cuando la tendencia del tráfico de ambos graneles es a la baja. La Ampliación está muerta.

En resumen

Aquí no ha pasado nada, no parece haber responsable alguno, todo sigue igual, las declaraciones habidas hasta el momento han sido para el auto aplauso o para elogio del buen trabajo realizado y para negar el contenido del informe, todo ello ante el silencio de los organismos e instituciones responsables del seguimiento, control y buen fin de tanto dinero.

Ante hechos tan alarmantes hemos de mantener, cómo no, la presunción de inocencia de las personas e instituciones responsables, como si cuando llueve, aunque sea a cántaros, hubiéramos de mantener, a toda costa, la presunción de si llueve o no.

La Haine
www.asturbulla.org

---

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/irregularidades-y-fraude-delitos-en-la-a