

Corría el año 2019 y Renfe licita el suministro de 31 trenes de ancho métrico (antes Feve), así como su mantenimiento durante 15 años. El cálculo era tener los trenes en marcha en cuatro años y han pasado ya siete.

A mediados de 2020, con dos propuestas sobre la mesa, el Presidente de Renfe compromete con su firma la adjudicación a la empresa vasca CAF en 162.245.898 millones de euros.

En los pliegos de condiciones se establecían, entre otras condiciones, unos gálibos de GEE10 y GED10, de imposible cumplimiento técnico en las vías antiguas existentes. La pregunta inmediata es la siguiente: ¿Nadie reparó en la condición de imposible cumplimiento, ni Renfe, que elaboró los pliegos, ni la empresa que se presentó a la licitación y resultó adjudicataria? Resulta raro de creer. Pensemos que otros licitadores pudieran no concurrir por observar este extremo.

Dice el Tribunal de Cuentas en su reciente informe de fiscalización de dichos contratos, que dicha imposibilidad material era causa de resolución del contrato, pero no se hizo, se optó por seguir con un contrato que no se ajustaba a la realidad y que estaba vicado.

La cadena de falsedades, opacidad e ilegalidades es abundante en

# De trenes, túneles y cosas raras

## La cadena de falsedades y opacidad en el suministro de nuevos convoyes

todos estos años. En ninguna reunión de las múltiples habidas entre Renfe y la empresa adjudicataria, nunca se trató de los gálibos del lote 1, el de los 31 trenes que no entran por los túneles, y en cambio sí se trató en el lote 2, de 6 trenes Alpinos. Resulta raro. En noviembre de 2020, cuando aún no se había formalizado el contrato, se compartió entre Adif y la empresa CAF una carpeta «resumen de los gálibos» señalando la imposibilidad de circular por las líneas de ancho métrico (RAM), pero pese a todo, al mes siguiente se formaliza el contrato.

Es oportuno señalar que el adjudicatario ya había realizado anteriores trenes para estas vías (trenes de las series 2700), luego sabía que los gálibos recogidos en los pliegos no eran asumibles. Es raro.

Desde enero de 2013 Renfe asumió los servicios de viajeros y mercancías de Feve y Adif se encargaría de las infraestructuras ferroviarias y explotación de la red. Parece de sentido común la consulta a los archivos y al histórico de contrataciones a la hora de esta-



MERCEDES FERNÁNDEZ

blecer unas condiciones realistas y no de imposible cumplimiento.

Existe una Orden de 2015 (Orden FOM/167/2015) que establecía en dos fases las condiciones a seguir. Primero, una autorización, condiciones y requisitos de los vehículos ferroviarios, y en segundo lugar, que el tren o trenes fuesen compatibles con la ruta a circular. Y la autoridad ferroviaria responsable de la seguridad no comprobaban el cumplimiento de los requisitos esenciales ni la integración segura en la circulación de la red, Renfe nada pidió. Es raro.

En febrero de 2021 se extiende el rumor acerca del incumplimiento en determinados puntos del gálibo y Renfe pidió explicaciones a Adif, pero el contrato no se

resuelve... En septiembre de 2021 Renfe informó a la empresa CAF en una reunión con varios participantes, que habría que introducir el denominado «método comparativo» que no es otra cosa que copiar los modelos existentes.

Resulta importante destacar que en febrero de 2021 se abonó por parte de Renfe del 10% del importe total, más de 16 millones de euros, supuestamente para adquirir por parte de la empresa las materias primas necesarias para la construcción, pero nada se compró. Entre tanto, la Ministra de Economía, Sra. Calviño afirmó con rotundidad, al igual que la de Transportes, que no se había gastado ni un euro. Falso.

En enero de 2023 saltó el escándalo de los despachos a la opinión pública, con respuestas parlamentarias anteriores a esta fecha, negándolo todo. Al mes siguiente, encuentro en el Ministerio con los Presidentes de Asturias y Cantabria, que poco seguimiento hicieron del fiasco de los trenes, y se promete una auditoría, faltaría más, y más trenes.

Hasta septiembre de 2024, es decir 20 meses después de la gran puesta en escena, de enfados, reproches y ofertas, no se modifica el contrato y se pospone la entrega de los trenes a finales del 2028. Eso sí, el 27 de enero de 2025 se abonó el 10% de la diferencia y supuso 1.383.780 más IVA y el 100% del importe acordado por los trabajos de reingeniería 4.212.480. Se recordará que se acordó ampliar el número de trenes en 7 unidades más, pero dicha ampliación no se formalizó hasta febrero de 2025 y un aumento de 37.184.577 más IVA. Dos años después de cacarearlo en el «Acuerdo de la Castellana».

Demasiadas cosas raras, demasiado tiempo robado a los asturianos y muy pocas explicaciones en un procedimiento no ajustado a derecho y que debió tener la consecuencia de resolución del contrato. Y lo que tuvo fue un modificado de casi 20 millones de euros, un 11,93% más.

No nos contaron ni una verdad, lo que sí es verdad es que la nefasta ministra Raquel Sánchez disfruta de un buen destino al frente de Paradores y Nadia Calviño presidiendo el Banco Europeo de Inversiones, el mismo que prestó 150 millones para comprar los trenes. Ya se sabe que mentir siempre tiene recompensa por parte del Sr. Sánchez. ■