

Adif se arma para una macrocausa contra el cártel de la electrificación

🔗 Cincodias.elpais.com

🕒 5:52 Minutos leídos

📄 1232 Palabras

🌐 ES

Javier F. Magariño Madrid - 20 MAY 2025 - 05:15 CEST

El Ministerio de Transportes está en puertas de una [batalla judicial sin precedentes](#) contra algunos de sus grandes contratistas. El motor principal de la inversión pública, Adif, se prepara para reclamar el daño patrimonial por la actuación de una docena de compañías en cártel para repartirse licitaciones públicas de electrificación de las líneas ferroviarias convencionales y de alta velocidad. Las adjudicaciones a ese grupo (líneas aéreas de contacto, catenarias, alimentación eléctrica, subestaciones, equipos electromecánicos, etcétera) alcanzaron los 1.200 millones de euros repartidos en más de 250 contratos.

El administrador de la infraestructura ferroviaria va a pedir dos informes periciales a un asesor externo con los que cuantificar el volumen económico de las demandas que se avecinan. El alcance económico de esta causa se antoja millonario a la vista de que Adif empleará hasta 725.000 euros para pagar estos peritajes.

Fue la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) quien sacó a la luz, en marzo de 2019 (expediente S/DC(0598/2016), [todo un entramado ideado para el reparto de contratos](#)). El supervisor de la competencia sancionó con 118 millones a un grupo en el que figuraban Alstom, Siemens, filiales de ACS (Cymi, SEMI y Electren, las dos primeras traspasadas a Vinci en 2021), Comsa, Inabensa, Elecnor, Indra, Fuenteblandor-Telice, y Delejour-Citracc. Para la reputación de Adif fue todo un mazazo y su dirección en ese momento prometió acciones legales para reclamar el daño a las arcas públicas.

Posteriormente se supo de un cártel que entre 2002 y 2017 se repartió licitaciones de suministro, instalación y mantenimiento de equipos de seguridad y comunicaciones en un [fraude masivo que fue sancionado por la CNMC](#) y que afectó a más de 80 licitaciones por un total de 4.140 millones. Y la Comisión también sancionó un tercer caso en 2022 en el que las seis mayores constructoras del país habrían alterado la competencia en licitaciones de obra civil entre 1992 y 2017. Este último caso se zanjó con [una multa total de 203 millones](#) y su judicialización.

Sobre el asunto de la electrificación, Adif ha esperado a la confirmación [por parte de la Audiencia Nacional](#) de gran parte de los hechos sancionados por la CNMC. Tras la ola de impugnaciones por parte de las compañías señaladas, la justicia ordinaria confirmó a lo largo de 2024 la existencia del cártel a través de 13 sentencias. En algunos casos, eso sí, rebajo las penas económicas impuestas por la CNMC.

Las empresas sancionadas vulneraron el primer artículo de la Ley de Defensa de la Competencia por el que "se prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional". También se las acusó de contravenir el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la UE, que vela por la competencia en el mercado interior. Desde Competencia se puso de manifiesto que las infracciones supusieron un sobre coste en los precios de adjudicación, lo que da derecho a Adif a reclamar una indemnización. La Ley de Enjuiciamiento Civil obliga a que las demandas incluyan la cuantía reclamada y su justificación en el escrito inicial.

Adif tiene abierto un proceso para elegir una firma especializada en este tipo de valoraciones, excluyendo a cualquiera que haya reclamado en los últimos cinco años contra sus intereses. También quedan fuera los despachos de abogados que hayan tenido relación con las integrantes del cártel.

El fraude contra Adif y Adif Alta Velocidad se demostró en trabajos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas de alta velocidad, y de mantenimiento de líneas de tren convencional. El grupo que preside Pedro Marco de la Peña va a pedir un informe por cada empresa adjudicataria y dos finales, uno para el cártel de la alta velocidad y el otro para el de la red convencional. A través de este trabajo cuantificará el daño recibido contrato a contrato. El perito deberá revisarlos, establecer una metodología para cuantificar los daños (basado en la guía de la CNMC), analizar datos de mercado, realizar los informes y defenderlos ante el tribunal.

Fraude en tres actos

La CNMC investigó durante tres años a las compañías del cártel de la electrificación, concluyendo con la millonaria sanción y la petición de una prohibición de acudir a contratos públicos. Una de las consejeras de la sala de Competencia, Pilar Canedo, realizó un voto particular al percibir como “claramente insuficientes” las penas. Además de repartirse el trabajo, las multadas motivaron una reducción de la competencia en los concursos públicos, con el consiguiente encarecimiento de la contratación de Adif.

Un primer cártel fue a por 24 concursos por 837 millones para la construcción y mantenimiento de la electrificación del AVE. Los proyectos salieron a licitación entre abril de 2008 y marzo de 2016, y la práctica más común fue el denominado acuerdo Micro-Macro. Las empresas afrontaban los concursos en varias UTEs y la ganadora se aseguraba un margen (Micro) y compartía una parte de la producción y margen de beneficio prefijado con las perdedoras (Macro). Estas últimas acudían a esas licitaciones, según fundamentó la CNMC, con ofertas “no ganadoras para simular concurrencia competitiva”.

El segundo cártel actuó durante 14 años (mayo de 2002 a noviembre de 2016) en la electrificación del tren convencional. A sus manos fueron 173 licitaciones, de un mínimo de 239. Las integrantes se repartieron 134 millones, según el expediente de la CNMC. Su *modus operandi* se basaba en lo que denominaban el ranking: sortear el orden de las adjudicaciones de los contratos de Renfe (posteriormente Adif, tras la segregación de ambas empresas públicas) para el mantenimiento de subestaciones eléctricas en líneas convencionales. Los que aparecían como perdedores disfrutaban a partes iguales de un 6% sobre la cifra de contratación.

Aún hubo una tercera treta, entre 2013 y 2015, con Alstom e Indra como actores, a las que se sumó posteriormente Elecnor. La CNMC habló de firmas que podían justificar su concurrencia en UTE por contar con tecnologías complementarias, pero llegaron a compartir contratos “de menor cuantía o complejidad”. Una de ellas presentaba una oferta ganadora y la otra lo hacía acompañando. El pacto, que fue efectivo en contratos por 84 millones, era que la adjudicataria ofrecería trabajo a su aliada como subcontrata.

Fue Alstom la que activó la investigación en mayo de 2016, reconociendo ante la CNMC una posible infracción contra la Ley de Defensa de la Competencia. Fue por un acuerdo para la manipulación y reparto de un proyecto de electrificación y electromecánica ferroviarios promovido por Acciona. El supervisor registró distintas sedes corporativas en julio y pidió documentos a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Un año después contaba con indicios suficientes para abrir el expediente sancionador.

Sobre la firma

[Javier F. Magariño](#) Es redactor de infraestructuras, construcción y transportes en Cinco Días, donde escribe desde junio de 2000. Ha pasado por las secciones de Especiales, Cinco Sentidos, 5D y Compañías siguiendo la información de diversos sectores empresariales. Antes fue locutor de informativos en la Cadena Cope, además de colaborar en distintos medios de Madrid.

[Mis comentarios](#) [Normas](#) Rellena tu **nombre y apellido** para comentar [completar datos](#) [Suscríbete en El País para participar](#) [Ya tengo una suscripción](#)

Más información



Renfe, Iryo y Ouigo esperan un recorte en los cánones de Adif para acercarse a beneficios

Javier F. Magariño | Madrid



La UE esgrime el modelo de la alta velocidad española para abaratar los grandes corredores europeos

Javier F. Magariño | Madrid

Archivado En

- [Empresas](#)
- [Adif](#)
- [Comsa](#)
- [ACS](#)
- [Indra](#)
- [Siemens](#)
- [Alstom](#)
- [Tren alta velocidad](#)
- [Transporte ferroviario](#)
- [Ministerio de Transportes](#)
- [CNMC](#)