

Infraestructuras

# FGV debe pagar 372 millones a finales de año por las mejoras en líneas y trenes

La deuda a corto plazo ha obligado a Ferrocarrils de la Generalitat a pactar una demora con los grandes proveedores como Vossloh o Iberdrola - Los débitos a largo plazo de la empresa ferroviaria suman otros 445 millones de euros

L. B. B. Valencia | 18.10.2009 | 04:03

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) está con el agua financiera al cuello. La empresa acumula una "deuda vencida" de 372 millones de euros que, en teoría, debería abonar el próximo 31 de diciembre de 2009, según han admitido fuentes de la empresa a Levante-EMV. A esta cantidad debe sumarse la deuda a largo plazo por los préstamos que tiene suscritos la mercantil ferroviaria valenciana que ascienden a 445 millones de euros más. En total, la friolera de 817 millones de euros (135.937 millones de las antiguas pesetas).

Aunque la cantidad que más preocupa a los gestores de la mercantil pública, tal como se manifestó en el último consejo de administración, es la que denominan "la deuda vencida" de 372 millones que deberían satisfacer a finales de año. Ante esta situación, la empresa ha optado por "intentar pagar a los pequeños proveedores y retardar un poco más el abono a las grandes empresas", según confirma FGV. Las mercantiles que han construido los nuevos trenes y tranvías, Vossloh y Bombardier, son los principales acreedores de FGV, quien admite haber pagado una pequeña cantidad a ambas empresas pero aún debe abonarles "más de 300 millones de pesetas".

Iberdrola es otra de las compañías suministradoras con las que FGV se ha retrasado en el pago. "Pero se han mantenido conversaciones con los responsables de Iberdrola y no corre peligro el servicio de electricidad ni en las estaciones, ni en la circulación", responden desde FGV al ser interrogado por las cartas de impago del recibo de la luz que han recibido algunas estaciones de metro, en las que se advierte del inminente corte de suministro. "Es posible que haya llegado alguna de estas cartas", admiten desde la empresa ferroviaria. Y aunque la situación financiera que atraviesan no es la ideal, justifican que "toda la inversión se ha destinado a ejecutar las ampliaciones de la red de metro en Valencia y Alicante, a renovar el parque móvil y al Plan de Modernización de la Línea 1 de Metrovalencia" que, por el contrario, debería haber ejecutado la Conselleria de Infraestructuras, tal como recomienda desde 2002 el Síndic de Comptes.

Desde Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana se confía en sofocar parte de la deuda con la autorización de un préstamo de 90 millones, aprobado por el pleno del Consell este verano que, admiten, "aún no se ha formalizado".

La gestión del transporte público ya es, de partida, deficitaria. FGV siempre pierde más que gana. Y esta situación no se remedia ni con las aportaciones de la Generalitat. Desde hace años la empresa ingresa poco más de la mitad de lo que gasta. En 2007, el presupuesto de explotación calculaba que recaudaría unos 54,6 millones de euros frente a los 98,4 millones de "gastos operativos" que debe invertir para garantizar el servicio de transporte público en Valencia y Alicante, lo que revelaba un "déficit operativo (el anual) de 43,8 millones de euros". La cifra aumentaba hasta los 85,7 millones (si se suman los remanentes de años anteriores). Ese año se pidió a la Generalitat que aportara 44,8 millones a FGV como compensación del servicio público que presta.

El Síndic censura desde 2002 que el Consell centrifugue el coste de las obras

El Síndic de Comptes constata, y censura, año tras año que la conselleria responsable del transporte público utiliza a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) como auténtica pantalla para contratar las obras de ampliación de las líneas de metro para evitar que la deuda compute a la Generalitat. La primera vez que el Síndic de Comptes destapó estas maniobras para centrifugar la deuda fue en 2002, al informar sobre la auditoría pública de las cuentas del año 2000. Desde entonces, y a pesar de las continuas advertencias del Síndic, la deuda ha ido incrementándose hasta alcanzar los 817 millones de deuda a corto y largo plazo admitida por FGV.

La situación es anómala porque el cometido legal de FGV es explotar las líneas, no construirlas, según han advertido los sucesivos informes del Síndic de Comptes, por lo que la ejecución de las inversiones "excede el objeto social de la entidad (en referencia a FGV)". Por ello, año tras año, la compañía ferroviaria valenciana ha debido recurrir a continuos préstamos (con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) o con entidades privadas, a través del Instituto Valenciano de Finanzas).

En el último informe de fiscalización de FGV elaborado por la Sindicatura de Cuentas, el de 2007, el auditor de la Generalitat ya instaba a la compañía a "agilizar las gestiones para la firma del contrato-programa que dé cobertura a las necesidades financieras de Ferrocarrils de la Generalitat".