

FGV creará empresas mixtas para mantener los trenes y explotar las líneas

El Consell justifica que Adif, Renfe, Madrid, Cataluña y Canarias ya recurren a estas mercantiles e incluso baraja que FGV opte a concesiones en otras comunidades y países como Panamá

L. B. B./f. J. B. Valencia/alicante | 20.10.2009 | 02:00

?

La Conselleria de Infraestructuras confirmó ayer que en el "nuevo modelo de gestión" de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) se recurrirá a las empresas privadas mediante la creación de empresas mixtas y contratos por régimen de concesión. Desde el departamento que dirige Mario Flores aseguran que "no existe ni "externalización" ni privatización" por el rechazo que crea en los sindicatos ferroviarios que han llegado a convocar huelgas en contra de estas previsiones. Pero la realidad es que se confiará a empresas privadas asuntos como el mantenimiento de trenes y la explotación de nuevas líneas de metro.

La desmesurada deuda que ahoga a FGV (372 millones vencerán el 31 de diciembre de 2009 y debe otros 445 millones a largo plazo) es la principal causa por la que se recurre a las empresas mixtas y las concesiones porque no se pueden endeudar más pero necesitan "seguir ampliando líneas y dando un buen servicio", justifican desde la Conselleria de Infraestructuras de quien depende FGV.

El titular del departamento, Mario Flores, confirmó ayer en Alicante la información adelantada por Levante-EMV: Una empresa privada gestionará los 7 km de la línea 2 del tranvía que conectará Alicante, la Universidad y Sant Vicent del Raspeig a partir de 2011. El tramo ha costado 100 millones de euros y está llamado a ser una de los más rentables por los puntos neurálgicos que comunica. Flores justificó esta decisión en la necesidad de ir dando entrada a la iniciativa privada en la gestión de FGV para que la empresa pública pueda acceder a concesiones de transporte en el resto de España y en otros países como Panamá.

En el caso de Alicante la línea ya está construida por lo que la empresa se encarga de aportar los trenes, el personal y mantener la línea. La conselleria considera que esta medida "permitirá a la Administración utilizar más eficazmente sus recursos o dedicarlos a nuevas iniciativas". Y precisa que se elegirá a las firmas que ofrezcan mayor "calidad, precio, eficacia y seguridad. A la misma empresa le interesa porque aumentará el flujo de viajeros y la concesión será más rentable".

La Conselleria de Infraestructuras defiende que ella será "la que decide, a quién se concede la concesión, si ésta se renueva, si debe suspenderse, en qué condiciones se presta. Y en ningún caso las condiciones básicas de seguridad en la circulación se prestarán en condiciones inferiores a las actuales".

En la T-2 de Valencia, el tramo desde la calle Alicante a Natzaret estará listo en 2012 y la conselleria tiene previsto repetir el esquema de Alicante. Pero el tramo que se ha de construir por el centro de la ciudad, con tuneladora, supondrá una inversión astronómica que tendrá una adjudicación complicada porque los pliegos de concesiones no evitan riesgo económicos a las empresas, según se quejan las constructoras.

Sobre las empresas mixtas, desde FGV se escudan en que otras operadoras como Renfe han recurrido a esta fórmula. La operadora de Fomento "creó en 2005 la marca Integria para su negocio de talleres, una filial que trabaja con asociaciones de fabricantes privados para el mantenimiento integral de trenes e, incluso, la fabricación de nuevas unidades". La empresa ferroviaria también asegura que "Transportes Metropolitanos de Barcelona gestiona la red de autobuses de su área metropolitana, la red de metro, el funicular de Montjuïc, el Tranvía Azul o el Barcelona Bus Turístico".