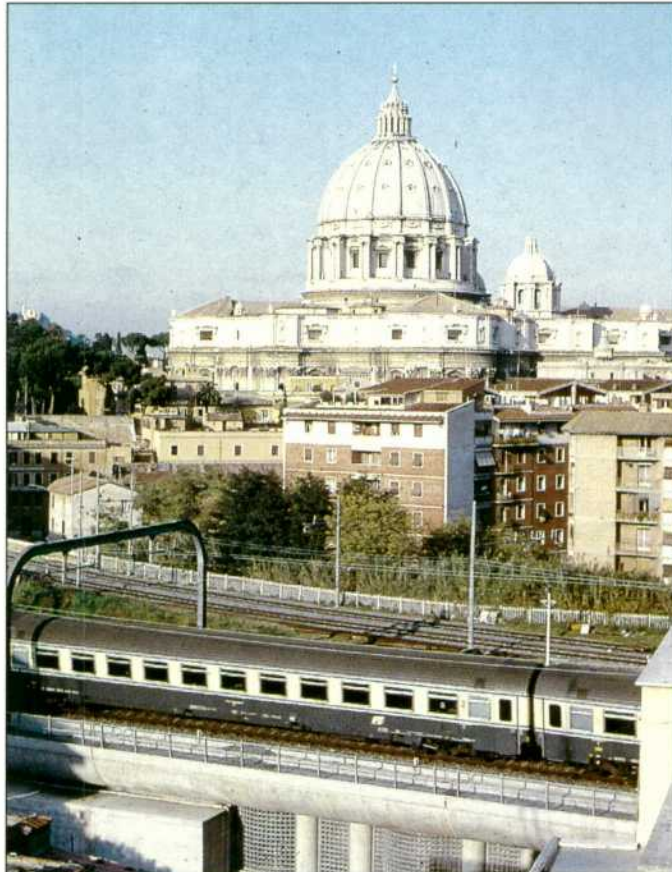


EL SECTOR PRIVADO PARTICIPA CON UN 60 POR CIENTO EN EL PROYECTO

Una sociedad mixta construirá y explotará la alta velocidad en Italia

Pioneros de la alta velocidad en Europa, con la Direttissima Roma-Floren- cia, Italia siempre se ha topado con numerosos problemas a la hora de llevar adelante sus proyectos. Esta vez, los Ferrocarriles Italianos (FS) han tomado las medidas legales necesarias para que las nuevas líneas se construyan dentro del tiempo y el presupuesto establecido. Gracias a esto, ha sido posible la creación de una sociedad participada mixta de alta velocidad, la primera de su clase en el mundo, que construirá y explotará un conjunto de líneas de alta velocidad cuyo presupuesto asciende a unos dos billones de pesetas.



Un tren Intercity, con la Basilica de San Pedro al fondo.

Yolanda del Val

Italia fue el primer país europeo, en 1970, que emprendió la construcción de una línea de alta velocidad, la famosa Direttissima, Roma-Floren- cia. Sin embargo, el atractivo proyecto pronto se encontró con problemas de planificación, dirección, de índole técnica y hasta de financiación, que convirtieron las obras en un proyecto casi faraónico, como demuestra los 22 años que ha tardado en concluirse.

Los Ferrocarriles Italianos (FS) no están dispuestos a que

esto vuelva a ocurrir, y han tomado las medidas necesarias para que las nuevas líneas se construyan en el tiempo previsto y dentro del presupuesto asignado.

Por eso, esta vez, TAV, la sociedad participada público-privada encargada del proyecto, no se comprometerá a iniciar ninguna obra hasta que no esté terminado el diseño final, otorgados los permisos de construcción y establecida la financiación del proyecto. Tener todos los cabos atados y bien atados ha sido la única forma de lograr que el sector

privado participara con un 60 por ciento en el proyecto, y que el Estado italiano aportara el 40 por ciento restante. En 1991, fecha de creación de TAV, los FS otorgaron a la sociedad participada un período de concesión de 50 años para diseñar, construir y comercializar la red de alta velocidad.

En los presupuestos de 1993 y 1994, el Gobierno ya ha desembolsado más de la mitad de los fondos previstos para las líneas Turín-Milán-Floren- cia y Roma-Nápoles, mientras que en los Presupuestos de 1995 se incluirán, con toda

probabilidad, las partidas correspondientes a las líneas Milán-Venecia y Milán-Génova.

Contratistas. A raíz de la constitución de TAV, se designaron contratistas generales y se establecieron contratos llave en mano para cada tramo de la nueva línea, lo cual constituye una novedad en Italia. Cada contratista general es responsable del diseño final y de la ejecución del proyecto, y, además, se han introducido importantes penalizaciones que se aplicarán si las empresas contratistas no terminan su trabajo en el tiempo previsto.

Itaferr-SisTav, una compañía de ingeniería en la que los FS son accionistas mayoritarios, supervisará, en nombre de la compañía ferroviaria y de TAV, los proyectos elaborados por los contratistas y las obras en general. Asimismo, la firma estadounidense Arthur D Little, y la alemana DEConsult, como consultores independientes, se encargarán de asesorar en el tema de control de calidad y fiabilidad del sistema, además de realizar una comparación entre estas nuevas redes y otras de características similares en el mundo.

Los contratos firmados entre TAV y las empresas encargadas de las obras han sido examinados con lupa. En este sentido, una consultoría británica ha llevado a cabo un estudio sobre los precios de obra que han pactado ambas partes. También el Estado italiano ha examinado minuciosamente los contratos, y ha llegado a la conclusión de que se atienen estrictamente a las normas so-

bre competencia de la Unión Europea, y, además, se encuentran libres de toda sospecha por lo que a tramas coarptas se refiere.

Otro de los aspectos sobre los que se ha hecho especial hincapié son los estudios de impacto medioambiental, que han sido realizados por Italferr-SisTav. En este sentido, se ha constituido un grupo de control medioambiental formado por los ministerios implicados, autoridades locales, regionales, los FS y TAV. Este grupo tiene como objetivo cuidar de que los acuerdos alcanzados para protección del medioambiente se cumplan. Para incidir sobre este aspecto, el TAV y el Ministerio de Medio Ambiente han creado un fondo especial para asegurar una correcta protección del medioambiente, tanto en el período de construcción como de explotación de las líneas.

Salida. Tan pronto como acaben las sesiones conjuntas con todos los organismos y autoridades que participan en las obras, se comenzarán a construir los tramos Florencia-Bolonia y Bolonia-Milán. El principal problema en estos tramos se centra en la salida de Florencia y en el trazado de la línea Bolonia-Milán a la altura de Módena. De momento se ha descartado la construcción de una nueva estación subterránea en Florencia, bajo la actual estación de Santa Maria Novella, por lo que los trenes de alta velocidad utilizarían inicialmente la estación de Campo di Marte, muy cerca del centro de la ciudad. Aunque el tramo Florencia-Bolonia representa un tercio de la longitud de la línea Bolonia-Milán, la primera tardará 74 meses en construirse, mientras que la segunda se



La línea Milán-Génova descongestionará las líneas de mercancías.



completará en sólo 62 meses. Esta diferencia, aparentemente contradictoria, se debe a que el tramo Florencia-Bolonia será subterráneo, ya que más del 80 por ciento de la línea cruza los Apeninos.

Por lo que respecta a la línea Milán-Turín, cuyo diseño

final está casi concluido, el problema principal es el trazado de la línea a su paso por Novara. A pesar de los flecos que aún quedan por concretar, está previsto que las obras, que cuentan con un plazo de ejecución de cinco años, comiencen a principios de 1995. Las líneas Milán-Verona-Venecia y Milán-Génova han sufrido también cierto retraso debido a desacuerdos sobre el trazado.

En la línea Mi-

lán-Génova, por ejemplo, han surgido diferencias en torno a la salida de Génova y el trazado de algunos tramos de la línea. Todo esto ha alimentado los rumores sobre la viabilidad de estas dos líneas, a la vez que se ha puesto en duda la

intención del Gobierno de construirlas.

Sin embargo, hay que recordar que la línea Turín-Milán-Venecia es uno de los proyectos prioritarios de la Unión Europea, y, además, hay que decir en su defensa que la línea Milán-Génova es clave para aliviar la saturación de las líneas existentes de mercancías.

Los FS también se encuentran muy entusiasmados con la idea de extender la línea Venecia-Turín hasta la ciudad francesa de Lyon, tanto es así que la compañía ferroviaria italiana y la SNCF ya han realizado un estudio de viabilidad sobre esta conexión. Los FS desean que TAV participe en este proyecto con la misma fórmula que se ha utilizado -sociedad participada mixta- para la construcción de la alta velocidad en Italia.

Por lo que respecta a las líneas de alta velocidad en territorio italiano, TAV se encargará, a través de una empresa filial, de su explotación comercial, mientras que los FS explotarán y mantendrán los trenes y la infraestructura. En estos momentos ya se ha encargado una flota de treinta trenes ETR 500 al consorcio Trevi, formado por ABB Tecnomasio, Ansaldo Transporti, Breda, Fiat y Firema. Los primeros 25 trenes serán monocorriente, es decir 25 kv c.a y 3 kv c.c, y el primero estará listo para realizar el período de pruebas el próximo año.

Según los estudios realizados por los FS y los responsables de transportes, la alta velocidad en Italia será rentable. Todos los pronósticos indican que por la inversión de casi dos billones de pesetas que se realizará en la línea Turín-Milán-Nápoles, se obtendrá una tasa de retorno del 10 por ciento, y una tasa de retorno por las acciones del 16 por ciento. Se calcula que los primeros dividendos de acciones podrían pagarse en el año 2000. □