

JAPON TAMBIEN OFRECE FINANCIAR LA ALTA VELOCIDAD

Interés francés por el Madrid-Barcelona

Durante las últimas semanas, distintos grupos financieros franceses y japoneses han mantenido contactos con la Administración de cara a su participación en la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Las fuentes consultadas han destacado la solidez de las propuestas presentadas por las entidades extranjeras frente a los bancos nacionales.

Julio César Rivas

Responsables del banco francés Credit Lyonnais confirmaron a esta revista que han mantenido contactos indirectos con las partes interesadas en el proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Según estas fuentes, existe por parte de la Administración española la firme voluntad de llegar a un acuerdo lo más rápidamente posible, aunque aún están por definir muchas partes del proyecto. Sin embargo, los dos principales bancos franceses —el BNP y el mencionado Credit Lyonnais— han manifestado un gran interés en participar en la construcción de la línea, ya sea solos o en unión de socios españoles.

Para Francis Arktman, del BNP, la fórmula a adoptar podría ser un "pool" de bancos una opción ya utilizada en el trazado de Madrid-Sevilla para la presentación de avales bancarios. Este "pool", una unión temporal de empresas, crearía una sociedad encargada de la realización y gestión de la infraestructura. En opinión de F. Arktman, el método empleado para la financiación y construcción del túnel bajo el Canal de la Mancha es perfectamente válida para el caso español.

Igualmente, durante las últimas semanas un grupo inversor japonés con experiencia en este tipo de operaciones ha contactado con empresas del sector de cons-

trucción con vistas a su incorporación al proyecto. A pesar de que la participación japonesa en la construcción de la línea de alta velocidad estaba supeditada en un primer momento a la adjudicación del suministro del TAV, el volumen de negocio que supone esta obra —cerca de 400.000 millones de pesetas— parece haber captado su interés.

POBREZA DE IDEAS. Aunque hasta el momento las principales entidades financieras del país han manifestado su interés por participar en la financiación y explotación de la nueva línea entre Madrid y Barcelona, sus propuestas han carecido de la imaginación y visión que el ministerio de trans-

portes esperaba. Sólo los bancos Central y Bilbao-Vizcaya, además de la Caja de Ahorros de Madrid, han demostrado tener la capacidad de las entidades extranjeras en lo que respecta a resolución de los inconvenientes que presenta el proyecto.

En este sentido, distintas fuentes consultadas han manifestado la solidez de las propuestas que las entidades extranjeras —principalmente las mencionadas francesa y japonesa— han hecho llegar a la Administración. Otro factor a tener en cuenta es la experiencia que estas entidades tienen en la financiación de grandes obras de infraestructura de transportes, obras que exigen importantes desembolsos económicos a largo plazo.

La principal dificultad que ha encontrado el ministerio de transportes a la hora de dialogar con bancos y constructoras, ha sido la actitud que estos han adoptado respecto a las formas de participación. Esta postura es más cercana a la experiencia de las autopistas de hace 20 años, que a la realidad económico-financiera de hoy en día.

SISTEMA OBSOLETO. En opinión de un asesor de la CEMT esta visión radica en la falta de experiencia de las entidades españolas, más acostumbradas a inversiones con una rentabilidad asegurada a corto o medio plazo. Por ello existe un peligro real de que la iniciativa de esta obra se sitúe en manos extranjeras, dada la voluntad que éstas han manifestado. "El sistema bancario español tiene una mentalidad obsoleta, no es un banco europeo que trabaja con técnicas del "project-financing".

Por otra parte, según fuentes francesas, la SCNF ha realizado estudios que demuestran la rentabilidad de la prolongación de sus líneas del IGV hasta la ciudad Condal. Respecto a los planes de construcción de la línea, se corre el riesgo de retrasar uno o dos años a la espera de concretar las formas de financiación y gestión de la línea de alta velocidad. □

Los Presupuestos Generales del Estado podrían dejar paso a la iniciativa privada.

