

Crece la presencia de CAF en proyectos de financiación de transporte público

Metro de Madrid, Barcelona, Mallorca y Sevilla han sacado adelante proyectos ferroviarios con distintas fórmulas de colaboración con el sector privado para su financiación. Empresas como Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF) encabezan las primeras experiencias de arrendamiento de metros en nuestro país y prestan servicio a administraciones extranjeras para que iniciativas como el ferrocarril Buenavista-Cautitlán (México) sean viables. Un campo en el que se afianza su presencia.

La expansión de las grandes ciudades y su entorno conlleva una planificación paralela de nuevos proyectos de transporte público para mejorar las redes existentes y ampliar las conexiones a las nuevas urbanizaciones. Las administraciones se enfrentan hoy día a la necesidad de compaginar este gran desembolso con la exigencia de presentar un balance que se ajuste a los endeudamientos máximos permitidos mejorando al mismo tiempo la calidad del servicio.

Las diversas clases de arrendamiento (operating leasing, renting, B.L.T. etc.) o las concesiones (B.O.T., etc.) son fórmulas que empiezan a sustituir a la clásica inversión 100% pública. El objetivo: impulsar el transporte público, crear nuevas infraestructuras o ampliar las redes existentes y prestar un servicio de mayor calidad sin renunciar la administración al equilibrio financiero.

Colaboración público-privada

En este contexto, cada vez es más frecuente la colaboración público-privada. En nuestro país, Metro de Madrid, Metro de Barcelona, Metro de Sevilla o Mallorca, entre otros, son ejemplo de esta tendencia en la que el papel del adjudicatario es más complejo y exigente y va mucho más allá del suministro de material rodante.

Para el Director Financiero de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), Manuel Aparicio Alonso, la configuración de la financiación de un nuevo proyecto "es el área que más rápidamente crece hoy día en este sector. El cliente cada vez solicita más servicios: concesión, explotación, arrendamiento, etc.". Por este motivo, hay que disponer de sistemas y equipos de expertos que den soluciones integrales a las nuevas necesidades.

La presencia de CAF en las primeras experiencias de arrendamiento de metros en nuestro país y en varias concesiones a escala nacional e internacional ha consolidado un campo que cada día cobra más peso en la compañía. Este crecimiento se basa en la disposición de sistemas y equipos de expertos específicos para configurar la financiación más indicada. El primer paso es realizar un estudio de viabilidad exhaustivo con el que se de-



Metro de Madrid ha realizado un arrendamiento operativo a CAF con opción de compra.

termina el modelo más indicado y que más se ajusta a las características de cada proyecto. Esta configuración abarca una gran diversidad de estructuras financieras en las que CAF cuenta con una sólida experiencia, desde créditos a la exportación bajo esquema OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) o comerciales y financiación mediante Fondos de Ayuda al Desarrollo, hasta la organización integral de empresas arrendadoras o concesionarias.

Los arrendamientos —entre los que también existen diferentes modelos— o las concesiones, que incluyen procedimientos cada vez más conocidos como el denominado B.O.T. (Build/Operate/Transfer por sus siglas en inglés), casos donde la entidad privada se encarga de la construcción, operación y mantenimiento durante un determinado tiempo, etapa después de la cual la propiedad revierte de nuevo a la administración. Estas concesiones necesitan financiación privada estructurada, normalmente bajo la modalidad "Project Finance", que se basa en la capacidad del proyecto para generar flujos de caja con los que afrontar la devolución de los préstamos, en vez de hacerlo en la solvencia corporativa global del promotor. Para ello, se construye

una sociedad separada que se encarga de realizar el proyecto, hoy día conocida como SPV (Special Purpose Vehicle, por sus siglas en inglés) o "Sociedad Vehículo del Proyecto". Asimismo, el promotor del proyecto aporta parte del capital de la sociedad, que es la que se encarga de llevar a cabo los contratos con los distintos participantes (constructores, proveedores, entidades financieras, etc.).

Arrendamiento operativo

La primera de estas fórmulas que se emplea en nuestro país, arrendamiento operativo, se realizó en Metro de Barcelona en el año 2003 para la financiación de la compra de 39 trenes, la misma que se eligió en 2005 para la adquisición de otros 10. En el año 2006, para sacar adelante la mayor ampliación de Metro de Madrid, la incorporación de los 698 nuevos coches se realizó también mediante el arrendamiento a dos Sociedades de Propósito Específico (SPE) por un periodo de 17 años: Ferromóvil 3000 y Ferromóvil 9000. En el capital social de la primera participa con un 10% CAF. Aparte del capital, el resto de la financiación procede de préstamos de entidades financieras. El procedimiento consistió en crear primero la sociedad (SPE) para la compra del material móvil

—en la que la constructora también aportaba capital—. La sociedad se encarga del arrendamiento de los trenes, con opción a compra. La ventaja que presenta es que el alquiler suele producirse durante un largo periodo de tiempo y las cuotas de alquiler pagan solamente la deuda que financia el coste del material, pero no remuneran la financiación procedente del capital, lo cual reduce el coste para el operador durante el periodo de alquiler. Los aportadores de capital corren el riesgo de que el operador/arrendatario no ejercite su opción de compra al final del arrendamiento.

Otro de los recientes proyectos que se ha puesto en marcha mediante fórmulas de arrendamiento operativo ha sido el Metro de Palma de Mallorca. Para ello, un grupo de bancos y CAF creaban la sociedad "Alquiler de Metros", propietaria de los seis trenes, por un coste de 15 millones de euros, que se han alquilado a los ferrocarriles de Mallorca (SFM) por un periodo de 18 años. En esta sociedad la constructora participa con un 5%. El material móvil, construido por CAF y entregado en marzo de 2007, presta su servicio en la línea Palma-Universitat del metropolitano mallorquín, línea de doble vía y una longitud de 7,2 kilómetros.

Concesiones pioneras

Mención aparte merece Metro de Sevilla, ya que ha sido la primera vez que una concesión administrativa para construir y operar una línea de metro se adjudica a un consorcio privado. **Dragados, Sacyr, CAF, Gea21, Rus y Transportes Urbanos de Zaragoza (Tuzsa) y Transportes Urbanos de Sevilla** ganaron este concurso en 2003. CAF es la encargada del suministro de los 17 vehículos de Metro Ligero. Para tal fin, en el año 2005 Santana Motor y CAF acordaban iniciar un proyecto industrial para la fabricación de los trenes en las instalaciones de la factoría linarense.



Tren para el Ferrocarril Suburbano de México, Concesión Project Finance liderado por CAF.

Esta adjudicación ha supuesto un punto de referencia nacional, ya que ha abierto nuevas vías de contratación donde la administración ha dado prioridad a la experiencia y capacidad del sector privado.

Concesiones en el extranjero

La concesión de la primera línea del Ferrocarril Suburbano de México fue adjudicada a Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). En el proyecto se integran también como contratistas el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), **OHL, Indra, Alcatel, Elecnor e Ineco** y cuenta además con una participación mexicana del 15% en su capital. La sociedad concesionaria, Ferrocarriles Suburbanos, S.A. de C.V., se ha hecho cargo del proceso de forma integral: estudio previo de movilidad y demanda;

definición completa del proyecto, inversión necesaria, fuentes de financiación y plan de negocio para su puesta en funcionamiento.

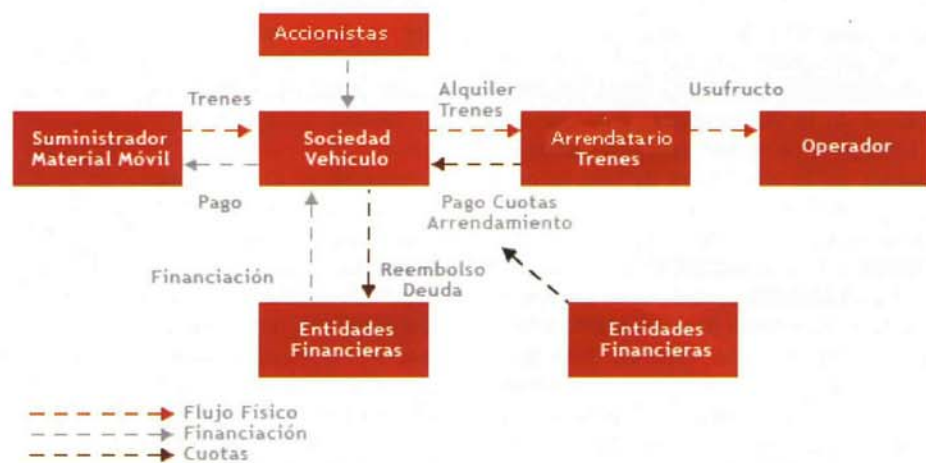
La financiación mediante deuda estructurada bajo la modalidad de "Project Finance" ha sido aportada en su casi totalidad por la banca comercial española. En agosto de 2005 se firmaba el "Título de Concesión", por un periodo de 30 años y con una inversión de 400 millones de euros, de un tramo de 26 kilómetros que discurre entre Buenavista y Cuautitlán. Tendrá siete estaciones, dos terminales y cinco intermedias, y los 20 trenes de la línea darán servicio a unos 400.000 pasajeros al día, que verán reducidos sus tiempos de desplazamiento de dos horas a sólo media hora en cada trayecto.

Se trata del primer proyecto de transporte ferroviario de cercanías masivo de pasajeros de México. Según explica Aparicio Alonso, se está terminando la construcción de la primera fase y existe opción para dos tramos más, de 20 y 17 kilómetros respectivamente.

Ventajas

Conscientes de las ventajas de contar con el sector privado, las administraciones optan cada vez más por empresas como CAF para llevar a cabo nuevos proyectos mediante fórmulas financieras que los hagan viables. De esta forma se consiguen múltiples beneficios como el aumento de las inversiones de capital privado con reducción de la inversión pública. Además, se optimizan los costes de diseño y construcción y los parámetros de eficiencia y calidad del servicio. ■

Renting



Esquema ilustrativo de las operaciones de arrendamiento operativo que realiza CAF.