

EMPRESAS



Sólo en el primer trimestre ya ha licitado contratos por 1.335 millones, importe que más que triplica (+238%) al del mismo periodo de 2013.

Adif está decidida a dar un impulso al AVE, aunque adaptando el ritmo de las obras a la falta presupuestaria. La entidad que preside Gonzalo Ferre se ha marcado el objetivo de invertir más de 4.000 millones de euros en lo que resta de legislatura para sacar adelante, al menos, las obras más avanzadas como la llegada a Zamora, la conexión entre Valladolid y León, o la conexión Antequera-

Granada. ¿Cómo piensa conseguirlos? Todas las miradas están puestas sobre la entidad, máxime cuando colea el escándalo de los sobrecostes en el Madrid-Barcelona. La fórmula, por el momento, funciona: ya ha conseguido 1.000 millones de financiación internacional en su primera, que no última, emisión de bonos y está en plena desinversión de activos

Recurre a financiación internacional y venta de ladrillo para lograr los 4.000 millones necesarios para terminar los tramos más avanzados

Adif busca dinero bajo las piedras para su 'operación AVE'

■ Nuria Díaz

"Adif no ha abandonado la construcción de ninguna línea de alta velocidad de las que estaban planificadas, lo que si se ha hecho ha sido adaptar el ritmo de las obras a la disponibilidad presupuestaria que, lógicamente, ahora es menor"-señalan fuentes del gestor ferroviario.

"Se trata de rematar líneas en las que ya se ha invertido mucho dinero, pero que no se han inaugurado"-señala una fuente del sector. Concretamente hay cerca de 14.000 millones de euros invertidos en obras de AVE sin finalizar, que necesitan todavía más capital para que puedan ser aprovechadas. Sólo en el primer trimestre ya ha licitado contratos por 1.335 millones, importe que más que triplica (+238%) a la del mismo periodo de 2013.

Hechos los cálculos pertinentes en los despachos del gestor de infraestructuras parece que 4.000 millones es la cifra mágica que en el año y medio que queda de legislatura les permitiría poder cortar la cinta en varias de las obras cuya inauguración está prevista para 2015.

Cortar la cinta

Tanto el Ministerio de Fomento como Adif, lo tienen claro: el objetivo es apostar con una mayor inversión en aquellas zonas donde las obras estaban más avanzadas (como por ejemplo en la Línea de Alta Velocidad Valladolid-Venta de Baños-Burgos) o en aquellos lugares que pueden beneficiar a un mayor número de usuarios y estimular el desarrollo económico, como es el caso del **Corredor Mediterráneo** para viajeros y mercancías.

Pero, ¿de dónde sacar los 4.000

millones en cuestión?. Por el momento, hace solo unos días y en una operación sin precedentes, Adif conseguía captar 1.000 millones de euros en su primera emisión de bonos en el mercado internacional.

4.000 millones es la cifra mágica que en el año y medio que queda de legislatura les permitiría poder cortar la cinta en varias de las obras cuya inauguración está prevista para 2015

■ Catorce líneas en construcción, en distintos estadios, desde instalación de la plataforma, a la superestructura, y algunos, en estudio. La conexión con Galicia es de los más atrasados.

En el tramo Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago de Compostela, de 482 kilómetros, están en servicio solo 84. 317 kilómetros están aún en obras y 165 en estudio. A Zamora está prevista la llegada el año que viene, pero la conexión completa entre Galicia y el centro peninsular, es decir, la conexión entre

Zamora y Ourense, en el año 2018. En la Conexión Madrid-Asturias, se apuesta por el tramo Valladolid-Venta de Baños-Palencia y León, para tenerlo listo también en 2015, pero caso aparte es la denominada Variante de Pajares, que presenta afecciones por filtración de agua en los túneles de Pajares y por deslizamientos en la zona de Campomanes, problemas para los que se está en búsqueda de solución. En algunos tramos, se ha optado por soluciones técnicas alternativa para ahorrar.

Una emisión que logró cerrar en solo dos horas y por encima de las previsiones. Colocó bonos a 10 años por valor de esos 1.000 millones de euros con un interés cercano al 3,5%, es decir, medio punto por encima de lo que el Tesoro Público paga por las obligaciones con el mismo plazo de vencimiento. Para su estreno en el parqué, se eligió la **Bolsa de Dublín**.

Ha sido la primera, pero no será la última. En total, la empresa tiene autorización del **Ministerio de Fomento** para llevar a cabo emisiones por valor de 3.000 millones este año, aunque las fechas de las pró-

ximas operaciones todavía no están cerradas. Los directivos de la empresa acaban de realizar una gira por distintas ciudades europeas para presentar la estrategia de la compañía ante inversores. Hay cierta pri-

Adif ha sacado a concurso el alquiler de la estación de Príncipe Pío en Madrid, un edificio histórico, por un periodo de cincuenta años y una renta mínima de 150.000 euros anuales

Por ejemplo, la conexión Antequera-Granada tiene prevista su puesta en servicio en 2015, utilizando parte del trazado de la línea convencional en la zona de Loja, previa adecuación de parte de dicho trazado y algunas instalaciones.

A Badajoz

La llegada a Badajoz también tiene su particular situación. Adif tiene encomendada la construcción del tramo de alta velocidad comprendido entre Navalmoral de la Mata y Badajoz, en tanto que el tramo entre la localidad

toledana de Pantoja, punto de desvío de la línea de alta velocidad de la LAV Madrid-Sevilla actualmente en servicio, se encuentra en fase de redacción. Mucho le queda al Madrid-País Vasco, donde solo el primer tramo, hasta Valladolid, están en servicio. Y, sobre todo, hay presión para poner en marcha el corredor Mediterráneo, porque será un empujón definitivo al número de viajeros. Pero el corredor tiene más de 500 kilómetros que aún están en obras o en estudio.

sa. El gestor de la red de alta velocidad ferroviaria española, cuenta con una deuda total de 12.000 millones de euros, la mayor parte (9.000 millones de euros) está suscrita con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), otros 2.000 millones son deuda bancaria y los 1.000 millones restantes corresponden al bono de 10 años emitido hace unos días.

Además, la ampliación de la red es esencial para que ADIF aumente el número de pasajeros y alcance el umbral de rentabilidad en un horizonte de cuatro o cinco años. Hasta la fecha, ADIF aún pierde unos 230 millones de euros al año con la alta velocidad. Los expertos aseguran que para conseguir el equilibrio en las cuentas debe duplicar su número de viajeros desde los 23 millones actuales.

La planificación del departamento que dirige **Ana Pastor** incluye que la Alta Velocidad llegue a lo largo de 2015 a Palencia, León, Murcia, Granada, Vigo, Zamora, Salamanca, Castellón, Cádiz, Elche o Burgos. También están previstos avances en el corredor del Mediterráneo.

A la espera queda la conclusión de los corredores que unirán Madrid con Asturias, el País Vasco, Galicia y Cantabria.

Desinversiones

Junto con la emisión de bonos, el gestor de infraestructuras tiene en marcha un programa de desinversiones. El grupo prevé poner en venta a lo largo del año un total de 1.500 inmuebles de su propiedad, que incluyen viviendas y estaciones de tren en desuso, en el marco del plan de racionalización de activos que la empresa pública desarrolla.

Del total de inmuebles a vender este año, 800 se enajenarán a través de subastas públicas y los otros 700 ofreciendo las viviendas actualmente en alquiler a sus actuales inquilinos.

Algunos de los planes en marcha son muy significativos como el concurso para el alquiler de la estación de **Príncipe Pío** en Madrid.

En diciembre del año pasado, el Ministerio de Fomento, a través de Adif, ha sacado a concurso el alquiler de este edificio histórico por un periodo de cincuenta años y una renta mínima de 150.000 euros anuales. En cuanto al precio del alquiler a abonar a Adif, se compondrá de una renta fija y una variable, ambas a ofertar por las empresas que concurren al concurso, si bien se fija "una renta mínima garantizada" de 150.000 euros al año.

Dado que el contrato de alquiler se plantea para un periodo de cincuenta años, Adif podría obtener un mínimo de 7,50 millones de euros con concesión a la iniciativa privada de la explotación del edificio durante todo el periodo.

Adif alargó un mes el plazo para la presentación de ofertas, y la resolución debe estar a punto de hacerse pública. Desde la entidad pública no lo confirman, pero fuentes del sector señalan que se han presentado dos ofertas.

Además, el pasado mes de abril **REE** ganaba la puja por su fibra óptica, una de las mayores redes de cable del país con sus 16.000 kilómetros de longitud, al presentar una oferta de 559 millones de euros, según ratificó el consejo de administración del operador ferroviario público.

Especialmente curiosa es la medida adoptada hace unos meses por la que Adif anunciaba que ofrece en alquiler un centenar de estaciones y espacios ferroviarios para rodajes de películas y series de televisión, anuncios, reportajes fotográficos o celebraciones de eventos a precios que oscilan desde 200 euros la hora hasta 5.850 euros por una jornada completa en función de la ubicación.

14.000 millones invertidos en obras sin finalizar