

Copasa se alía con InfraRed para el plan de carreteras

LANZADO POR EL GOBIERNO/ El plan privado de 5.000 millones moviliza a los grandes fondos de infraestructuras europeos. Comsa se ha aliado con la francesa Mirova.

C.Morán/A.Zanón.

Madrid/Barcelona

La constructora gallega Copasa ha alcanzado un acuerdo de exclusividad con el fondo de infraestructuras InfraRed Capital Partners para participar en el plan de carreteras con el que el Gobierno español tiene previsto impulsar una veintena de proyectos en vías de alta capacidad del país con un presupuesto de inversión de 5.000 millones de euros.

El plan se lanzará a través de contratos de concesión que requieren una fuerte aportación inicial de los adjudicatarios de los contratos. En concreto, deberán aportar el 20% para la construcción, mientras que el 80% restante procederá de la financiación bancaria y fondos de inversión y del Plan Juncker.

InfraRed gestiona y administra en todo el mundo inversiones de capital por más de 9.000 millones de dólares. Copasa es la mayor constructora gallega y uno de los contratistas líderes en el consorcio que construye y opera el tren de alta velocidad entre Medina y La Meca.

Otras constructoras han sellado alianzas con fondos de inversión. Según las fuentes consultadas, ACS ha elegido al fondo de inversión DIF. Otros viejos conocidos que analizan formar un consorcio estable son Ferrovial y Meridiam. Por su parte, Sacyr ha sumado fuerzas con el fondo de inversión Aberdeen. Acciona también ha encontrado socio financiero al aliarse con el fondo John Laing.

Más socios

Otras compañías están analizando sus opciones para participar en el plan. Globalvia quiere estar presente en el programa junto a una constructora y un socio financiero. OHL y FCC también quieren pujar, pero aún no han determinado si con socios estables o proyecto a proyecto.

El que también ha encontrado un aliado financiero es Comsa. En este caso, la compañía de la familia Miarnau se

Los fondos DIF, Aberdeen, Meridiam, John Laing y Macquarie también se han interesado



José Luis Suárez, presidente de Copasa.

Sin señales de la banca española para financiar

C.M.Madrid

El plan extraordinario de carreteras contempla una inversión de 5.000 millones sobre una treintena de actuaciones en vías de alta capacidad que suman 2.000 kilómetros. Contará con el respaldo del BEI, que participará en la financiación con un 40%. El resto correrá a cargo de instituciones financieras y un 20% lo pondrán los accionistas.

En el sector llama la atención el fuerte interés que ha generado la iniciativa entre las instituciones financieras

multilaterales como el BEI y entre los grandes fondos de inversión. Sin embargo subrayan el escaso eco que, de momento, ha despertado el proyecto entre los bancos españoles, tradicionalmente, muy ligados al sistema concesional español a través de las financiaciones de proyectos o *project finance*.

Un factor que puede asustar a la banca es el reparto de riesgos de las obras después de las nefastas experiencias en la autopistas radiales o en la concesión

del túnel ferroviario entre Figueras y Perpiñán. Los grupos interesados en el plan están preocupados con la decisión del Gobierno de trasladar al concesionario todos los riesgos, incluido el de expropiación.

Por otro lado, las empresas de tamaño menor han trasladado al Ministerio de Fomento su temor a quedarse excluidos del plan, al no alcanzar los umbrales requeridos para pujar por contratos que, de media, superarán los 100 millones de inversión.

ha aliado con el fondo francés Mirova. Comsa y Mirova alcanzaron un acuerdo en septiembre por el que la compañía española le ha vendido sus participaciones en varias concesiones de autopistas de peaje en sombra en Cataluña, el porcentaje del metro de Málaga y la gestión de varios edificios administrativos.

Azvi también se encuentra en conversaciones avanzadas para sellar un acuerdo que les permita pujar con garantías al primer concurso, que según las fuentes consultadas, será la construcción del anillo de circunvalación de Murcia. Entre las constructoras me-

dianas destaca la alianza entre Aldesa, Rover Alcisa y Ciopsa.

Además de la circunvalación de Murcia, entre los corredores susceptibles de gestionarse con un modelo de colaboración público-privada destaca la A-1, entre Madrid y Santo Tomé del Puerto, un corredor de 89 kilómetros.

La mayoría de los trabajos consisten en la modernización del trazado y ampliación de carriles. En la A-4 (Madrid-Andalucía), Fomento también ha encontrado tres corredores que reúnen condiciones para salir a concurso. El más grande es el tramo que discurre entre el límite pro-

vincial de Sevilla y Córdoba hasta Sevilla, de 105 kilómetros de longitud.

También ha identificado el tramo de autovía entre Ciudad Real y Córdoba, de 88 kilómetros y la carretera que conecta la Radial 4 con Puerto Lápice, de 71 kilómetros. En la A-5 (Madrid-Badajoz), Fomento contempla actuaciones sobre los 380 kilómetros de autovía. En la A-6 en dirección Galicia, quiere modernizar el tramo entre Adanero y Benavente, de 158 kilómetros, mientras que en la A-2 destaca el corredor entre Igualada y Martorell, de 34 kilómetros.

“Quien bien bien te quiere te hará sonreír.”

Hay un tipo de inconformismo que lo **mejora** todo.

a&g EFG International
Banca Privada
entre Socios

30 AÑOS

Espíritu
inconformista.

ayg.es