



El ministro de Fomento, José Blanco, escucha al presidente de Indra, Javier Monzón, en el acto de anuncio de la adjudicación del AVE de La Meca. PABLO MONGE

Cinco bancos avalan por 900 millones al consorcio del AVE a La Meca

La empresa adjudicataria será saudí, pero con el 88% de capital español

Bankinter, HSBC, La Caixa, Bankia y Sabadell darán un aval por 900 millones a las 12 empresas españolas que integran el consorcio adjudicatario del AVE de La Meca. Esta garantía debe ser presentada antes del día 24 de noviembre a la administración ferroviaria de Arabia Saudí SRO, como condición para hacer efectiva en esa fecha la firma del contrato por 6.736 millones.

ANTONIO RUIZ DEL ÁRBOL *Madrid*

Las autoridades de la administración ferroviaria de Arabia Saudí, SRO, han fijado la fecha del 24 de noviembre como límite para que el consorcio hispano-saudí, que la semana pasada fue elegido como ganador del proyecto de licitación del AVE de La Meca a Medina con 450 kilómetros de longitud, firme en Riad el contrato definitivo de adjudicación.

El primer paso para cumplir con el calendario que permitirá esa firma se dio el pasado viernes con el acuerdo inicial para la constitución de una empresa con capital 100% español, y en la que están representadas las doce compañías nacionales que integran el consorcio. La sociedad se creará con el nombre de Consorcio La Meca-Medina, y ayer se discutía todavía el nombre del presidente y de la empresa que, a través de esta representación institucional, encabezará el proyecto.

Junto a la constitución de esta sociedad española, la principal tarea que queda para este periodo es la formalización y presentación a las autoridades

de SRO de aval que servirá de "garantía de funcionamiento" durante los tres años que está previsto que duren los trabajos adjudicados al consorcio español y los 12 de explotación comercial de la línea.

La cuantía del aval es de 900 millones. Las garantías las dan las empresas del consorcio y el aval se constituye a través de un sindicato de bancos compuesto por Banesto, HSBC, La Caixa, Bankia y Sabadell. Este grupo de entidades se eligió mediante concurso entre dos candidaturas.

Otro trámite que ya se ha puesto en marcha es la articulación de la cobertura para los riesgos, que correrá a cargo de Cesce. Este paso debe ser autorizado en una próxima reunión de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

El siguiente hito consistirá en la cons-

Liderar la agrupación a lo largo del periodo de explotación

El debate sobre quién debe presidir el Consorcio La Meca-Medina, suscitado el viernes por Talgo y OHL, se acrecentó ayer entre los socios. Fuentes de las empresas implicadas coincidieron en apuntar a Renfe como líder del proyecto. Las principales razones que se aducen son tres. La primera, que el éxito

final de la intervención española se conseguirá, no solo en los tres primeros años de construcción de la súper estructura y el suministro de equipos, sino durante los 12 años restantes de gestión del servicio. Esa gestión es responsabilidad principal de Renfe. La segunda, que es la operadora de trenes quien se juega más

LAS CIFRAS

6.736

es la cifra en millones de euros en la que se ha fijado el precio de adjudicación de las obras del AVE a La Meca adjudicados al grupo español

27,5%

es la participación accionarial del Renfe en el consorcio español, la mayor del grupo.

titud de una empresa saudí, que será la que va a figurar oficialmente como adjudicataria de la licitación de la construcción del AVE de La Meca y, por tanto, la que firmará el contrato definitivo con SRO.

Esta empresa saudí tendrá una participación española del 88% en su capital. El 12% restante estará en manos de las constructoras locales de Arabia Al Shoula y Al Rosan.

Todavía no están definidos el reparto y la composición de los órganos de gestión de la sociedad hispano-saudí. El tema tendrá que definirse en los próximos días y antes de su constitución que deberá ser anterior al próximo 24 de noviembre

El reparto accionarial pactado por las empresas españolas dentro del Consorcio La Meca-Medina (que finalmente tendrá el 88% de la sociedad hispano-saudí) tiene dos paquetes diferenciados. El primero es de carácter público, suma el 49,9% y está integrado por Renfe, con el 27,5%; Adif, con el 21,3%, e Ineco, con el 1,1%.

El segundo paquete lo conforma el grupo de empresas privadas y suma el 50,1%. La que tiene una mayor participación es Talgo con el 16,92%. Le sigue OHL con el 7,46%; Copasa con el 5,98%; Dimetronic con el 5,22%; Indra con el 5,21%; Cobra con el 4,24%; Inabensa Imathia y Ginovert con participaciones iguales del 1,49% y finalmente Consultans con el 1,95%.

Fuentes del consorcio español dijeron que el proceso anterior a la firma, igual que la adjudicación está siendo "muy riguroso". "Las decisiones últimas las toman los saudíes, pero asesorados por técnicos internacionales elegidos entre los más competentes del sector".

UN GRAN RETO PARA UN SECTOR

CALENDARIO

La longitud del AVE de La Meca, con 450 kilómetros, es similar a la de la primera línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. Aquella obra se hizo en cuatro años y Riad ha dado a sus suministradores tres años. Bien es cierto que las obras de infraestructura, están ya muy avanzadas.

SUPERESTRUCTURA

El consorcio español se ha adjudicado el proyecto de despliegue de la superestructura: vía, instalaciones, material rodante, más 12 años de explotación comercial y mantenimiento del sistema.

OBRA CIVIL

Los integrantes del consorcio español han comprobado que el desarrollo de las obras de infraestructura entre La Meca y Medina, encargadas a un grupo franco saudí está muy avanzada. Sin embargo han indicado al contratista que solo podrán iniciar su trabajo cuando esta parte del proyecto esté concluida. A pesar de ello indica que "todavía nos quedan cosas por hacer antes de actuar sobre el terreno, tales como desarrollar el proyecto de detalle o comenzar a acopiar materiales.

MANO DE OBRA

En un momento en el que en España hay cinco millones de parados, el proyecto del AVE a La Meca aparece como una buena oportunidad. Fuentes del consorcio cifran en "miles" los trabajadores nacionales que se necesitarán en el proyecto: carpataces, oficios, etc.

GARANTE

El Adif será el garante de la calidad de la infraestructura, según han explicado las fuentes citadas. La instalación del balasto, la vía en placa, el tendido de muros de contención de arena, son trabajos conocidos en España que ahora adquieren una dimensión diferente.