

## Trenes a la carta

CAF fabricará el primer prototipo mundial de alta velocidad para anchos y redes diferentes

INMACULADA G. MARDONES 25/02/2007

El tren vuelve a estar de moda y cuando esto ocurre la compañía Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, más conocida como CAF, echa humo. En los últimos años aspiraba a que su cartera exterior de pedidos superara el 30%, pero el fuerte impulso dado a los ferrocarriles de todo tipo en España le impide aumentar ese porcentaje de su presencia en el extranjero. Aunque la compañía tiene en Bolsa un pequeño margen de su capital (el mayor porcentaje lo tiene la plantilla), el valor es el más caro y ha superado el listón de los 200 euros.

Cualquiera que recorra la antigua carretera N-1 por Beasain atraviesa necesariamente la fábrica de CAF y sus prolongados hangares donde inició hace 90 años la construcción de trenes.

Hoy ya no echan humo como los primeros. Los trenes que se montan en estas naves, que siguen siendo las más importantes de CAF, se fabrican a la carta y van desde los tranvías urbanos a los trenes ligeros, de cercanías, para medias distancias, regionales y de alta velocidad.

Según las cuentas presentadas al Consejo de Administración celebrado el último miércoles la compañía tiene una cartera de pedidos por valor de 3.315 millones de euros, con una mejora del 23%. El año pasado facturó 805,7 millones de euros, un 18% más que en el ejercicio anterior, con unos beneficios después de impuestos de 34,6 millones, un 91% más. "Ha sido un año muy bueno", reconoce un alto directivo de la compañía al repasar las cifras. "Pero hay que tener en cuenta que parte de nuestro negocio está en el mantenimiento de los trenes que vendemos en España y el resto del mundo", puntualiza.

La evolución de la cotización tampoco le ha ido a la zaga. En lo que va de año el valor ha aumentado un 40% y a punto está de alcanzar los 200 euros con algunas sorpresas en este corto recorrido. El 2 de enero cayó a 134, nada menos que un 30,9%, y el 16 de febrero llegaba a los 199. ¿Alguna explicación? "Absolutamente ninguna", aseguran en CAF.

Los trenes no son un negocio de sorpresas ni la compañía da pie para que las haya. El capital flotante en Bolsa es muy pequeño y el núcleo duro está fuertemente blindado por las tres cajas vascas (11% la guipuzcoana, un 10,8% la vizcaína y un 3% la alavesa) y la cartera social, que ostenta un 24,5% del accionariado, está en manos de 2.500 personas. "Ninguno puede vender las acciones hasta que no causa baja en la compañía. La venta es a precio de mercado y tiene que ser a los propios trabajadores, a la cartera social. "Fue una compra primada en su momento al amparo del Estatuto de los Trabajadores. Ahora se ha convertido en un fondo de pensiones para cuando llega la jubilación", comenta un directivo de CAF.

### Excelencia en Linares

Aunque Beasain sigue siendo el mayor centro productivo, la plantilla de 4.200 empleados se reparte también entre Zaragoza (800) e Irún (300) y otros emplazamientos participados, como el de Santana en Linares (Jaén) y el de Castejón (Navarra) con los gobiernos autónomos respectivos.

En Linares monta los metros de Sevilla y Málaga y los tranvías de Vélez Málaga. CAF ha llegado a un acuerdo con la Junta de Andalucía para ubicar en esta factoría un centro de excelencia para desarrollar los futuros modelos de tranvías, un medio de transporte abandonado que vuelve a imponerse como alternativa para la movilidad urbana.

De momento los pedidos estrella de su cartera son los trenes Alvia que prestan servicio entre Madrid y Barcelona a 250 kilómetros por hora, en competencia con Talgo que hasta ahora era el único proveedor de vehículos con ancho de ruedas desplazable. Esta experiencia de alta velocidad les ha permitido exportar el modelo a Turquía donde se estrenarán antes de fin de año en la línea de alta velocidad que une Estambul con la capital Ankara.

CAF se ha estrenado también como concesionaria al lograr un contrato en México para construir y explotar durante 30 años 26 kilómetros de vía urbana con siete estaciones en la cita federal. El contrato está valorado en 500 millones de euros y ha sido financiado mediante la modalidad de *Projet finance* por los bancos Santander y BBVA. La obra civil se ha subcontratado a OHL. La concesión se otorgó hace dos años y tienen la posibilidad de ampliarla a 80 años.

Esta inmersión en el desarrollo de proyectos complejos y trenes de alta velocidad (hasta hace unos años sólo