

25, 27 y 28 de febrero de 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Así será la nueva Plaza de España... EL MUNDO, 28 de febrero

Mil árboles para la plaza de España...ABC, 28 de febrero

Ocho municipios del sur piden a Fomento que reforme la A-42...ABC, 27 de febrero

Un icono arquitectónico en la aldea...EL PAÍS, 25 de febrero

Globalizar talento frente al parón interior...EL MUNDO, 27 de febrero

## MADRID

## Así será la nueva Plaza de España

- Tendrá un 50% menos de tráfico rodado y más áreas peatonales que conectarán con Madrid Río, la Casa de Campo y el Parque del Oeste
- El túnel de Bailén se extenderá hasta la calle Ferraz y se plantarán otros 1.050 árboles

MARTA BELVER MADRID

En la nueva Plaza de España de Madrid la mitad de la superficie estará despejada para la realización de «actividades cívicas», como cine de verano, mientras la otra será netamente verde y concentrará todos los árboles existentes en la actualidad junto a otros 1.050 que se plantarán. Además, se reducirá el espacio para el tráfico rodado y se ampliarán las áreas peatonales que conectarán con Madrid Río, la Casa de Campo y el Parque del Oeste.

Las obras de este céntrico enclave comenzarán a finales del año después de que la ciudadanía haya escogido a través de la consulta popular organizada por el Ayuntamiento de la capital el proyecto ganador de entre los dos que quedaron finalistas. El delegado de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, explicó ayer que los autores de la propuesta elegida —cuya identidad se conocerá hoy— tendrán un plazo de tres meses para la elaboración del proyecto y posteriormente se sacará a concurso la ejecución de los trabajos de reforma, que se harán coincidir con la reducción de carriles y ampliación de aceras en la vecina Gran Vía.

Con la rehabilitación de la Plaza de España, se prolongará el túnel de Bailén hasta la calle Ferraz y se peatonalizará el viaducto. También se incorporarán nuevos carriles bici, se



La mitad sur de la Plaza de España será un espacio netamente 'verde' con nuevas especies vegetales.

### El monumento de Cervantes dará un giro de 180° para mirar hacia el norte

### La galería comercial china subterránea se ampliará y modernizará

eliminarán los bordillos y se creará una parada de taxis subterránea con capacidad para 39 vehículos.

Entre las peculiaridades de esta rehabilitación, destaca el cambio de posición del monumento a Miguel de Cervantes. Tanto la figura del escritor como las del Quijote y Sancho conservarán su emplazamiento en el centro de este ámbito urbanístico, pero darán un giro de 180° para mirar al norte en lugar de al sur como hasta ahora.

La galería comercial china bajo la Plaza de España no sólo se mantiene, sino que ampliará su superficie. El resumen del proyecto presentado al concurso municipal es-



La superficie diáfana se destinará a la realización de «actividades cívicas».



La galería comercial subterránea tendrá un patio para mejorar la iluminación.

pecífica que sus instalaciones se modernizarán, ventilarán e iluminarán con la construcción de un patio de 240 metros cuadrados.

De los 70.450 metros cuadrados de la Plaza de España, 59.970 serán peatonales y sólo 9.305 se destinarán al tráfico rodado, mientras 1.675 estarán reservados a itinerarios ciclistas. El ámbito incorporará dos quioscos, cuatro fuentes, un circuito de ejercicios para personas mayores, mobiliario de piedra y madera y urinarios públicos.

«Aunque los dos proyectos finalistas eran muy buenos ya que resolvían las grandes necesidades para este espacio simbólico de Madrid, con la solución ganadora la ciudad gana en muchos aspectos», explicó ayer el delegado de Desarrollo Urbano Sostenible. «Gana porque va a ser más verde y, por tanto, vamos a mejorar la calidad medioambiental de este entorno, gana porque va a ser más accesible (...) y gana porque va a ser más sostenible», añadió Calvo.

La reforma de la Plaza de España plantea la «reducción drástica» de carriles en la Cuesta de San Vicente y en la Gran Vía con el objetivo de disminuir a la mitad el paso de vehículos privados. Las paradas de autobús se reubicarán para concentrarse en los puntos de mayor accesibilidad y se plantea la construc-

## PRESUPUESTO

## 45.995.585€

**Coste de las obras.** La reforma será financiada principalmente con dinero público. La mayor inversión (13 millones) será para la ampliación del túnel.

## 645.000€

**Redacción del proyecto.** Los autores de la propuesta ganadora recibirán el encargo y el presupuesto necesario para desarrollarla.

ción de un intercambiador vinculado a la galería comercial ampliada.

En cuanto a la vegetación, se parte de la premisa de que el arbolado existente es un patrimonio muy valioso que se debe conservar. Además, se incorporarán nuevas especies vegetales para configurar un escenario frondoso.

# Mil árboles para la plaza de España

► «Welcome, mother nature» es el proyecto de reforma del espacio, que será a final de año

I. S. CALLEJA  
MADRID

«Welcome, mother nature... Goodbye, Mr. Ford» será el proyecto de reforma de la Plaza de España, tras salir vencedor de un proceso participativo con 72 propuestas desde su inicio. Un total de 107.751 madrileños (el 52,19% de los votos) se han decantado por este plan en contra del «Un paseo por la cornisa», que sumó 62.056 apoyos (30,06%). Según datos del Ayuntamiento, 36.640 papeletas fueron en blanco.

Este proyecto, acorde a la premisa fundamental marcada en los pliegos, apuesta por una plaza más peatonal, verde y accesible. Como informó este periódico, la opción X (como se planteaba en la consulta) apuesta por el dominio del peatón en todo el espacio. Tal y como se detalla en su memoria, se limitará la entrada del tráfico privado conectado a la zona, actualmente algo degradada, con el Parque del Oeste. Así, se pretende conseguir una continuidad efectiva de Madrid Río con Sabatini, la plaza de España y el mencionado parque, siempre con la vegetación como núcleo central.

Entre las actuaciones para mejorar la apariencia verde y la calidad me-



Recreación del proyecto ganador para la plaza de España

dioambiental, se proyecta la plantación de más de mil árboles. Además, la estatua de Cervantes girará sobre ella misma con orientación hacia el norte. Este extremo era otra de las condiciones innegociable de la idea. Como contrapunto a la eliminación del tráfico privado, se instará una plataforma de taxis subterráneos con capacidad para cerca de cuarenta coches.

El edil de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, detalló ayer que las obras comenzarán a finales de este año, siempre que se cumplan las previsiones iniciales. Los autores del

proyecto contarán ahora con un plazo de tres meses para detallar las particularidades del plan, que saldrá a licitación en el mes de mayo.

## Polémica elección

La elección de este proyecto, así como su rival en la terna final, suscitó cierta polémica a comienzos de año porque superaron la penúltima criba sin que ninguno fuera el más votado entre los cinco candidatos. De hecho, entre «Welcome, mother nature» y «Un paseo por la cornisa» solo sumaban 571 apoyos. No obstante, ahora han

participado 206.447 personas, lo que supone un 7,6% de los 2,7 millones de madrileños mayores de 16 años llamados a las urnas en esta consulta ciudadana.

3.771 Votaron	2,2% del censo
SÍ	
2.528 Votos	67,04% de la consulta

## Hortaleza

El 2,2% decide que el parque de Felipe VI cambie de nombre

I. S. C. MADRID

Poco más de 2.500 personas (el 2,2% del censo del barrio) han decidido que el parque de Felipe VI, ubicado en el distrito de Hortaleza, pase a llamarse Parque Forestal de Valdebebas. El espacio, con 470 hectáreas, es la segunda zona verde más grande de la capital, por detrás de la Casa de Campo. En este caso también se planteó el cambio de nombre del distrito, de Hortaleza a Hortaleza-Canillas. Salió «no» con 2.473 votos (65,58%).



206.447 Votaron	7,6% del censo
SÍ	
194.084 Votos	94,01% de la consulta

## Transportes

Un billete único, a pesar de la falta de competencias

I. S. C. MADRID

La propuesta «Billete único para el transporte público» sumó un total de 194.084 apoyos, lo que supone el 94,01% de la consulta, con solo 6.474 (3,14%) en contra. No obstante, la cifra refleja que la creación de este billete ha sido votada por un 7,2% del censo global, que alcanza los 2,7 millones de madrileños. La principal reticencia que presenta esta iniciativa es que el Ayuntamiento de la capital carece de competencias para poner en marcha este billete intermodal. La elaboración definitiva está supeditada al Consorcio Regional de Transportes (CRTM), que sí está capacitado para abordar tal empresa.

83.101 Votaron	3,1% del censo
SÍ	
71.047 Votos	85,49% de la consulta

## Centro

Apoyo mayoritario a la peatonalización de la Gran Vía

I. S. C. MADRID

Las preguntas sobre la Gran Vía tuvieron un saldo positivo. La de ensanchar las aceras tuvo 71.047 votos, el 85,49% de la consulta pero apenas el 3% respecto al censo total. Se apoyó la mejora de las plazas anexas, el aumento de pasos de peatón y dar prioridad al transporte público.



ANGEL DE ANTONIO

206.447 Votaron	7,6% del censo
SÍ	
107.751 Votos	52,19% de la consulta

2.121 Votaron	0,07% del censo
SÍ	
1.914 Votos	90,24% de la consulta

## Distritos

Subir la protección de edificios en el Barrio de Salamanca

I. S. C. MADRID

La consulta, además de construir un Madrid cien por cien sostenible (184.072 votos), planteó varias cuestiones concretas para los distritos. Una de ellas es el aumento de la protección de los edificios históricos del distrito de Salamanca. Con tan solo 1.914 votos, este extremo ha sido decidido por un 0,07% del censo. La medida implica subir la protección de algunos inmuebles e incluir en el catálogo los que no están incluidos actualmente. Además, los madrileños que participaron decretaron que el centro Espacio de Igualdad de Vicálvaro pase a llamarse de Gloria Fuertes, con 521 votos (50,63%).



FIRMA FOTO



A la izquierda, la A-42 a su paso por Parla. Arriba, el tramo de la carretera susceptible de reforma

## Ocho municipios del sur piden a Fomento que reforme la A-42

► Quieren que la autovía de Toledo pase de dos a tres carriles entre Casarrubuelos y Parla

IGNACIO S. CALLEJA  
MADRID

Ocho municipios del sur de la Comunidad de Madrid (Parla, Grifón, Bares, Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, Serranillos del Valle, Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco) han solicitado al Ministerio de Fomento que reforme la A-42 (autovía de Toledo) a su paso por las localidades. El alcalde de Parla, José Luis Martínez Hervás (PP), encabeza la petición a Íñigo de la Serna, centrada en pasar de dos a tres carriles para solucionar la elevada congestión del tráfico.

Martínez Hervás envió el pasado 20 de enero una carta para concretar una cita con el ministro De la Serna. En la

misiva insta a «buscar una solución sobre la A-42» por su «abandono». Fuentes del Ministerio explicaron a ABC que pondrán fecha a la reunión y después estudiarán la propuesta.

Las localidades, que suponen una población de casi 165.000 habitantes, sostienen que la carretera no recibe ninguna mejora desde 2005. Fue ese año cuando la entonces ministra de Fomento, Magdalena Álvarez (PSOE), firmó un convenio con el alcalde de Getafe, Pedro Castro (PSOE), para soterrar la autovía en su término municipal. «Ese acuerdo paralizó cualquier iniciativa por parte del Ministerio sobre esta carretera», denuncian los gobiernos locales, que abarcan todos los signos políticos, desde el PP a las marcas municipales de Podemos.

José Luis Martínez Hervás explica que la firma, con un presupuesto de 385 millones de euros a asumir por el Ayuntamiento de Getafe, condicionó los futuros desarrollos en la vía, que deben ser sufragados por los ayunta-

mientos o las Juntas de Compensación. «Lo consideramos injusto, ya que nos abocan a no poder desarrollar ninguna actividad industrial, terciaria o comercial porque las actuaciones que nos exigen desde Demarcación de Carreteras conllevan unos importes de los cuales carecemos», dice la carta.

La propuesta de los municipios, algunos colindantes con Castilla-La Mancha, es ampliar la autovía de dos a tres carriles entre Casarrubuelos, el último pueblo madrileño, y Parla, ubicado en el kilómetro 21 de la A-42. De hecho, esta anchura es la que tiene la carretera desde ese punto hasta la capital. El principal argumento es la elevada congestión de tráfico en este trayecto.

### Congestión del tráfico

El tramo que afecta a estas ocho localidades de la zona sur presenta graves problemas de embotellamiento, según la Dirección General de Carreteras del Estado. La autovía de Toledo presenta un nivel E de congestión; el segundo más alto dentro de la clasificación, que va desde el A (el más bajo) hasta el F (el más conflictivo).

La segunda demanda trasladada a Íñigo de la Serna, aún sin respuesta, es la ampliación de las líneas C-4 y C-5 de Cercanías. La petición remite a que la primera llegue a Grifón y que la segunda conecte Humanes con esta localidad y con Illescas. Estos desarrollos, aseguran, activaría la puesta en marcha de proyecto.

### Transportes

## Nueva jornada hoy de paros parciales en Metro por la huelga de maquinistas

ENRIQUE DELGADO SANZ MADRID

Nueva jornada de paros parciales hoy en Metro de Madrid con motivo de la huelga de conductores promovida por el sindicato de maquinistas. Como ya ocurriera el pasado viernes, los paros tendrán lugar en tres franjas temporales que coinciden con los turnos de mañana, tarde y noche, respectivamente.

El primer parón se producirá entre las 6.05 y las 8.40 horas de la mañana; el segundo, entre las 13.20 y las 16.25 horas de la tarde; mientras que el tercero, de acuerdo con lo anunciado por los portavoces del Sindicato de Maquinistas de Metro (SCMM), cubrirá el periodo comprendido entre las 17 y las 19.55 horas del turno vespertino.

Los servicios mínimos rondarán el 65%, como ya ocurriera el viernes en una jornada inaugural de la huelga anunciada por los maquinistas, que en aquella ocasión no tuvo una gran incidencia entre los viajeros. De hecho, en algunas franjas hasta se redujo el número de usuarios del suburbano madrileño, donde se vivió otra paradoja: hubo momentos en los que circularon más trenes que habitualmente.

### Mejora de condiciones

• La reivindicación de los conductores de Metro para organizar esta huelga de paros parciales, que se sucederán de forma indefinida durante los próximos viernes, se centra en la mejora de su categoría laboral. Quieren dejar de ser personal «no cualificado» para alcanzar el rango de «Maquinistas de Tracción Eléctrica», con el que verían reconocidas las enfermedades derivadas de su actividad laboral. Por su parte, desde Metro creen que esta huelga se debe al despido de un conductor el pasado diciembre.

Senior Finance

## VENDA SU CASA SIN RENUNCIAR A VIVIR EN ELLA

RECIBIRÁ AL MOMENTO EL IMPORTE ÍNTEGRO

Senior Finance es la solución financiera perfecta con la que recibirá el importe íntegro del valor de tasación de su vivienda a cambio de un alquiler garantizado de por vida



“ Vender mi piso con Kategoria Senior Finance me ha permitido olvidarme de las derramas, contratar un asistente y ayudar a los míos.

Todo ello pudiendo seguir disfrutando de mi casa durante toda la vida. ”

O.P. 83 años. Barrio Salamanca

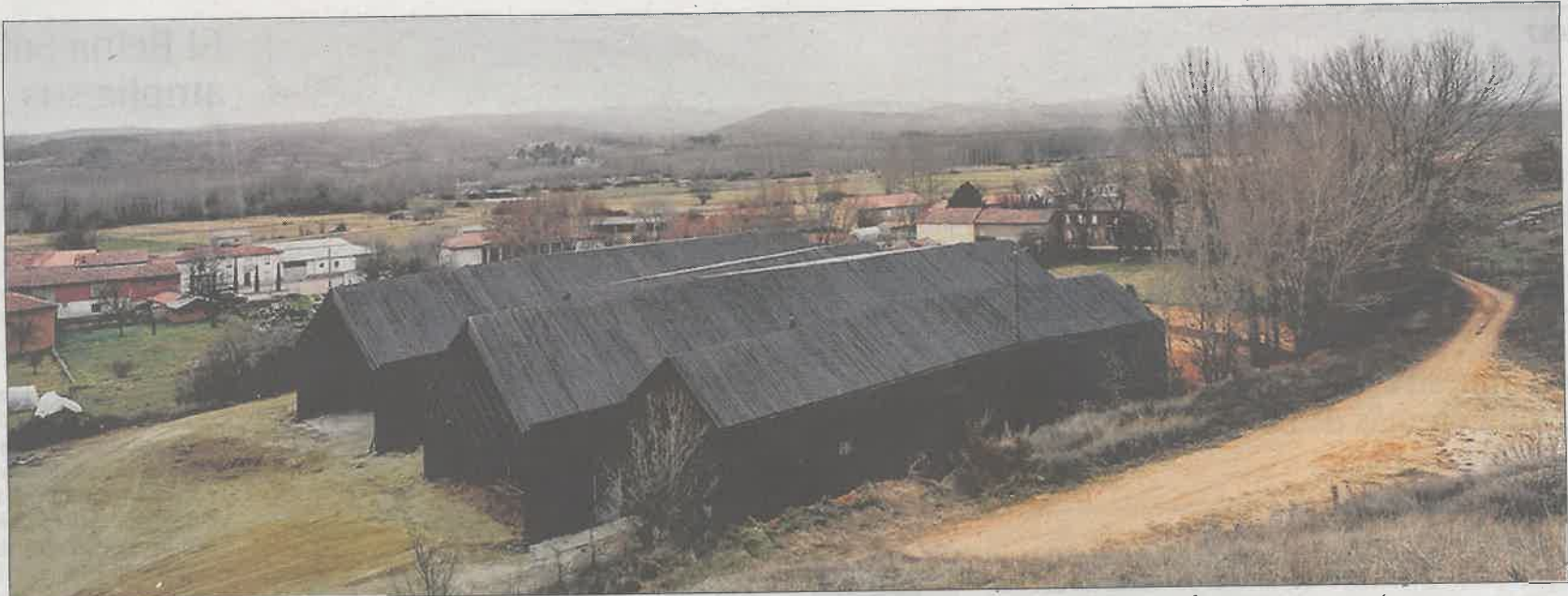


91 737 32 81

LA SOLUCIÓN A SU MEDIDA PARA QUE NADA CAMBIE  
SOLICITE CITA PRIVADA - TOTAL CONFIDENCIALIDAD

www.seniorfinance.es  
C/ Velázquez, 15, 2º Dcha.  
MADRID  
Tel.: 91 737 32 81

## CULTURA



Edificio para la Fundación Cerezales realizado por el arquitecto Alejandro Zaera, en el que se han invertido 3,5 millones de euros. / DANIEL MARTÍN

# Un icono arquitectónico en la aldea

Alejandro Zaera firma un edificio sostenible en Cerezales, el pueblo leonés de 21 habitantes donde nació el empresario de Coronita y al que legó su fortuna para crear una fundación cultural

ANATXU ZABALBEASCOA  
Cerezales del Condado

En La Cantina de Cerezales del Condado solo sirven cerveza Coronita. Es un gesto de Mari Carmen, la dueña del bar, y Maxi, el presidente de la junta vecinal. Están agradecidos por lo que Antonino Fernández (Cerezales del Condado, 1917-Ciudad de México, 2016) —el penúltimo dueño de la cervecera mexicana Coronita— hizo por su pueblo: desde arreglar la carretera a renovar tuberías. Desde ese bar, el único del pueblo, ni se ve ni se intuye el nuevo edificio de la Fundación Cerezales Antonino y Cinia. Una serie de cubiertas de alerce camuflan 2.800 metros cuadrados de espacio expositivo. Es el último proyecto de Alejandro Zaera, que en 1994, con 31 años, obtuvo fama internacional al ganar —con su entonces esposa, Farsheed Moussavi— el concurso para construir la terminal del puerto de Yokohama. El exdecano de la Universidad de Princeton ha ideado este inmueble que actualiza el arquetipo rural con su nueva socia, Maider Llaguno. El edificio sorprende por su vinculación con el pueblo, pero también por ser la antítesis de los diseños paramétricos que consagraron a Zaera. Se trata de un icono anticónico que busca camuflarse en un pueblo de 21 habitantes. “No queríamos que fuese un ovni, por eso pensamos que había que hacerlo desaparecer”, explica el arquitecto desde Princeton.

## Importa lo invisible

Eso es lo que el visitante percibe hoy. Cubiertas distorsionadas, que sofistican la arquitectura agropecuaria convencional, en las que lo más importante es invisible: el ahorro energético. Con solvencia y sin aspavientos, el edificio continúa el legado que Antonino Fernández quiso dejar a su pueblo. Era policía municipal cuando el tío de su mujer —Pablo Díez, que había fundado en México la cervecera Modelo— lo animó a emigrar. Corría

1949 y Antonino y su pareja, Cinia González Díez, se embarcaron rumbo a México. “Nunca dejó de regresar en verano”, cuenta Rosa Yágüez, presidenta de la Fundación Cerezales e hija de una de sus muchas sobrinas. Desde que se creara en 2009, la fundación ha ocupado la sede de las antiguas escuelas, las que Fernández tuvo que abandonar con 14 años. Por eso quiso recuperarlas, “pero como apenas quedan niños pensó en una fundación”. A la difusión musical, la conservación medioambiental y al arte contemporáneo —de lo más necesario a lo más sublime— se de-

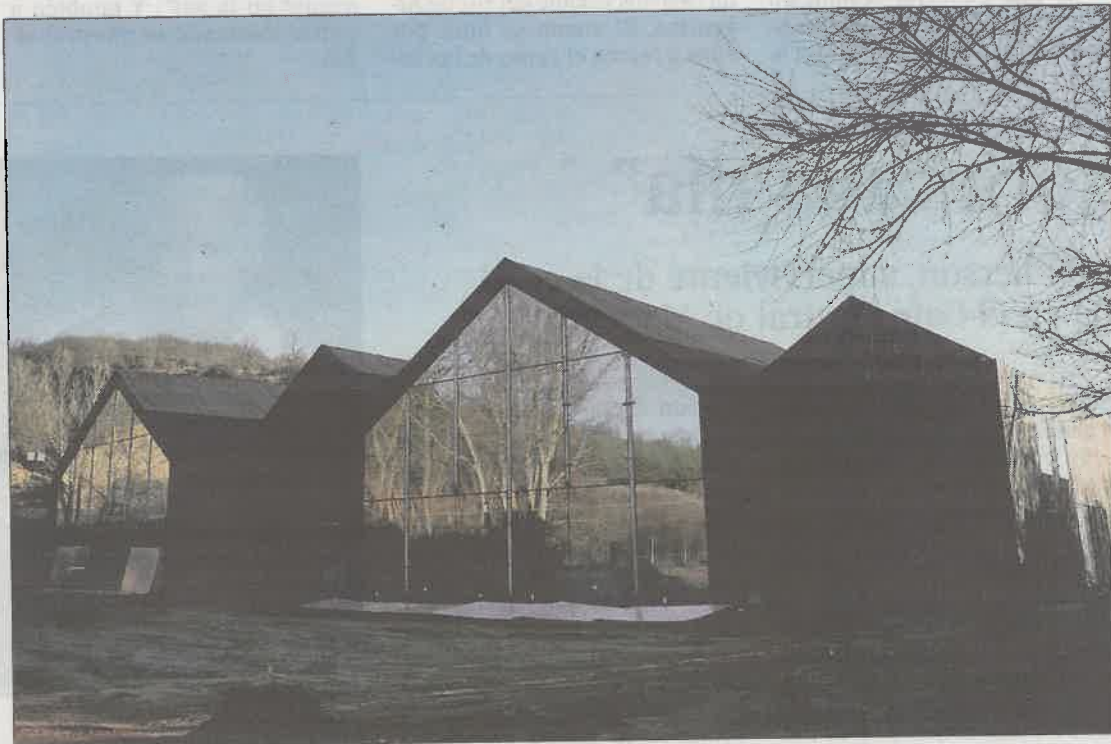
dica el legado que Fernández cedió a su pueblo en vida.

Ese altruismo, sin embargo, está detrás de una de las falsas informaciones que más ha mareado a Cerezales en los últimos meses. Cuando Fernández falleció el pasado agosto, un diario local aventuró que los habitantes del pueblo heredarían 200 millones de euros. La prensa internacional se hizo eco de esa información infundada que provocó la llegada masiva de cartas solicitando asilo y trabajo. “Lo que Antonino Fernández legó al pueblo, en vida, fue esta fundación”, aclara Rosa Yágüez. Ella y

Alfredo Puente —ambos historiadores del Arte— son los comisarios. ¿Qué les llevó a construir un edificio de 2.800 metros para un pueblo de 21 habitantes? “La voluntad de unir al pueblo con el mundo. La música, los talleres y las exposiciones son gratuitas para todos”, responde Puente.

Tras las cinco cubiertas a dos aguas con la junta interrumpida por un lucernario, hay una cuadra con tres bueyes y una vaca que constituye, dice Puente, un monumento vivo a la testarudez “y una advertencia ante la incompetencia de ciertas leyes rurales, como esa de la UE, explica, que

anima a tener cien vacas “aunque el excedente de leche esté en un limbo político” o aquella otra que prohíbe mezclar en un corral doméstico dos cerdos y un caballo. Los tres bueyes de la fundación sirven de máquina cortacésped y son fuente de abono. Tenerlos junto al edificio ilustra la vocación de dar batalla al sinsentido de tantas normas y cortapisas que obligan a la gente a abandonar el campo. “Lo rural ha vuelto a ponerse de moda. Factores como Trump y el Brexit, entre otras cosas, nos han revelado como la población urbana ha estado ignorando a la rural, que ahora, de repente, se ha rebelado virulentamente”, sostiene Zaera.



Frontal de las naves de la Fundación Cerezales. / D. M.

## Geotermia y vanguardia

Ni tiene paneles solares ni está cubierto de vegetación. Alejandro Zaera explica que “algunos arquitectos han querido parecer sostenibles y otros, serlo”. La Fundación

Cerezales Antonino y Cinia (FCAYC) tiene un equipamiento sofisticado que aprovecha el calor de la tierra. Se trata de 21 pozos geotérmicos —de 80 o 90 metros de profundidad— que lo acumulan. Sacyr industrial ganó el concurso para construirlos por ofrecer precios muy bajos. “Dijeron que les interesaba asociar su

nombre a un edificio así”. Desde la fundación pusieron la condición de que cualquier vecino en un radio de dos kilómetros pudiera conseguir el mismo precio. Hoy, un puñado de vecinos, Cristina, Gonzalo, Rosa Mari y Juan Manuel consumen menos energía porque tienen también pozos geotérmicos.

## Conciertos de jazz

Los talleres para la construcción de cerramientos vegetales —sebes— o los conciertos de jazz ilustran ese cometido de conectar aldea y mundo que se propuso Fernández. Así, no sorprende que la primera exposición en el edificio explique el trabajo de un exponente del *land art*, el artista caminante Hamish Fulton.

La relación con el lugar también justifica la fecha de inauguración del nuevo edificio, el 9 de abril, cuando regresen los veraneantes. Y la decisión de no tener ni tienda ni restaurante en la galería. “Se trata de ayudar al pueblo, no de acaparar los servicios”, continúa Puente. Pero más allá de la labor social, lo que llama la atención ante el proyecto es el rigor con el que el patronato realizó el encargo. “Teníamos claro que no podíamos gastarnos un tercio del presupuesto manteniendo el edificio, como le sucede al Musac [Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León], obra de Tuñón y Mansilla, premiado con el Mies van der Rohe. Y Puente agrega: “La sede de una fundación debe hacerla creíble. Debía ajustarse al presupuesto —3,5 millones— y ser energéticamente ejemplar si quiere actualizarse conocimientos que no deberían perderse”.

I+D

Uno de los hitos exteriores de Acciona es la construcción del doble túnel de Legacy Way, en Australia. La obra ascendió a más de 1.000 millones de euros y recibió galardones como el premio al Proyecto del Año 2015. El consorcio del que formaba parte la española puso en marcha novedosos enfoques técnicos para reducir costes, minimizar el impacto ambiental y aportar mejoras a la eficiencia.



## INTERNACIONALIZACIÓN

## Globalizar talento frente al parón interior

Con presencia en 90 países de los cinco continentes, las grandes compañías españolas de construcción han convertido el planeta en su mercado: más del 80% de la totalidad de sus proyectos proviene del extranjero

**MACARENA P. LANZAS**

El Puente de la Constitución 1812, apodado como *La Pepa*, es el segundo cruce de la bahía de Cádiz desde la orilla de Puerto Real. Con una longitud de 3.092 metros, es el más alto de España y más largo que el de Brooklyn y el Golden Gate. El proyecto, encargo del Ministerio de Fomento, fue ejecutado por Dragados (Grupo ACS) y es uno de los grandes hitos de la ingeniería española dentro de nuestras fronteras. Pero el talento español hace ya tiempo que mira más hacia fuera que hacia dentro.

Los datos así lo avalan: la cartera internacional de proyectos contratados por las 10 mayores compañías de infraestructuras españolas representa actualmente el 86% del total, ocupando así el segundo puesto mundial, sólo por detrás de China. Una situación impulsada por la sequía doméstica en una de las indus-

trias que más ha sufrido durante la crisis. En 2016, las adjudicaciones de contratos de obras públicas tocaron suelo al registrar una disminución del 43% respecto a 2015, igualando así el peor dato de la serie, ocurrido en 2013. Aunque no sólo las dificultades económicas han determinado el aventajado puesto de las compañías en el extranjero.

«La actividad internacional de los grupos españoles se inició en los 70, incrementándose a partir del año 2000. Nuestras compañías son referentes tanto por la internacionalización de su actividad, como por su liderazgo global en el diseño, construcción, financiación y operación de concesiones de infraestructuras y servicios. Lideran los rankings por inversión realizada en proyectos de concesión desde 1985 (más de 265.000 millones de dólares) y por el número de concesiones en operación», alega Julián Núñez, presidente de la Asociación de Empresas

Construtoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan).

Las firmas españolas están presentes en 90 países de los cinco continentes y cuentan con una importante representación en diversas áreas. «Destacamos sobre todo en

transporte (carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y movilidad urbana) y en infraestructuras relacionadas con el ciclo integral del agua como la energía, las telecomunicaciones, la edificación singular o la gestión de residuos», afirma Núñez.

## CLAVES PARA ENTENDER EL ÉXITO EXTERIOR

**CRISIS** Este 2017 será, nuevamente, un año complicado para el sector. En concreto, el décimo consecutivo de restricción inversora desde el inicio de la crisis. «En España hay muchos proyectos en fase de planificación que, sin embargo, no pueden salir a licitación por la ausencia de financiación presupuestaria», asegura Julián Núñez, presidente de Seopan.

**OROGRAFÍA** A pesar de que el parón nacional haya acentuado el éxito de las empresas de infraestructuras españolas en el extranjero, los expertos afirman que el sector se empezó a globalizar en los 70, incrementando su presencia a partir del año 2000, antes de la crisis. El 'know how' español se debe también, en gran medida, a la compleja orografía española, por la que se han tenido que emprender todo tipo de obras hidráulicas, de geotermia, desalinizadoras, viaductos, túneles... Así, la industria ha adquirido una especialización vital en áreas como el transporte o las telecomunicaciones.

Una especialización vital que, en parte, viene dada por la compleja orografía española, por la que se han tenido que emprender todo tipo de obras hidráulicas, de geotermia, desalinizadoras, viaductos, túneles...

Así, se han conseguido proyectos como el del Ave del desierto, el mayor contrato internacional logrado por un consorcio español. Con firmas como Renfe, Adif, Ineco, Talgo o Indra a la cabeza, en las obras que conectarán las ciudades sagradas de La Meca y Medina trabajan más de 500 españoles. Un proceso que ha sufrido tensiones por retrasos, falta de presupuesto (el grupo acordó hace unos días inyectar 150 millones de euros por sobrecostes), dificultades por llevar personal cualificado a un país con contrastes culturales y las constantes amenazas del gobierno saudí de rescindir un contrato de 6.700 millones de euros.

Además, el terreno es todo un reto: en algunos tramos, la arena es abun-

trucciones de puentes en Reino Unido o Estados Unidos.

En Sacyr, el 52% de la cartera total ya procede de la actividad exterior. Entre sus proyectos destacan la construcción del puente Pumarejo en Barranquilla (Colombia) o el hospital de Antofagasta, en Chile, que será el mayor del país y beneficiará a 350.000 personas. Su plan incluye el diseño, la construcción, el equipamiento médico, las infraestructuras tecnológicas, el sistema informático de comunicación y la explotación de servicios básicos, especiales obligatorios y complementarios durante 15 años.

## Renfe se ha presentado al concurso para ser el operador de referencia en el Ave a California

En Acciona, en 2016, la cartera internacional alcanzó un peso del 73% del total frente al 64% que suponía a finales de 2015. La compañía forma parte de un consorcio (en el que también figura FCC) que acaba de firmar la construcción de la terminal del nuevo aeropuerto de Ciudad de México. Se trata de una de las mayores obras de infraestructuras actualmente en marcha en Latinoamérica, con una inversión -en su fase inicial- de 8.330 millones de euros.

La firma está también presente en Dubai, donde construirá junto a Gransolar y la italiana Ghella la mayor planta fotovoltaica del mundo; en Australia, para levantar una planta de tratamiento de aguas residuales, al igual que en México; o en Nueva Zelanda, donde se encargará de la autopista de Puhoi a Warkworth.

dante y el viento la lanza contra la vía, lo que ha supuesto muchos quebraderos al respecto y la puesta en marcha de medidas novedosas, como tender la vía sobre placas de hormigón en lugar de sobre balasto. Un hito que se podría repetir en Estados Unidos, ya que Renfe se presentó la semana pasada al concurso para liderar la construcción del Ave a California. Su objetivo es convertirse en el operador de referencia en un proyecto de 60.000 millones de dólares.

El sector del transporte es una de las áreas punteras. FCC terminó el pasado octubre la perforación del primer tramo de túnel de la línea 5 del metro de Riad, en Arabia Saudí. El proyecto comprende el diseño y

## Las firmas destacan en telecomunicaciones, transporte, energía o gestión de residuos

construcción de tres líneas que constarán de 25 estaciones para las que serán necesarios 64,6 kilómetros de vías de metro, 29,8 de viaductos, 26,6 de vías subterráneas y 8,2 de superficie. Así, se convertirá en el mayor suburbano del mundo con un recorrido de 175 kilómetros. La firma también está llevando a cabo trabajos similares en países como Perú o Rumanía, así como cons-

Por su parte, Ferrovial Agroman ha sido seleccionada para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la transformación de la autopista I-66, por un valor de más de 3.000 millones de euros. Otro proyecto es el contrato firmado con la California High-Speed Rail Authority para llevar a cabo un tramo de 35 kilómetros de la línea de Alta Velocidad en el área de Central Valley, por un presupuesto de 407 millones de euros.

En la construcción de carreteras también destaca Globalvia, que suma a su cartera de activos estratégicos la autopista Pocahontas Parkway, en Virginia. Un hito que afianza la presencia de la compañía en EEUU. Con una longitud de 16,7 kilómetros y dos carriles por sentido, es la principal vía de acceso al Aeropuerto Internacional de Richmond desde el Sur.

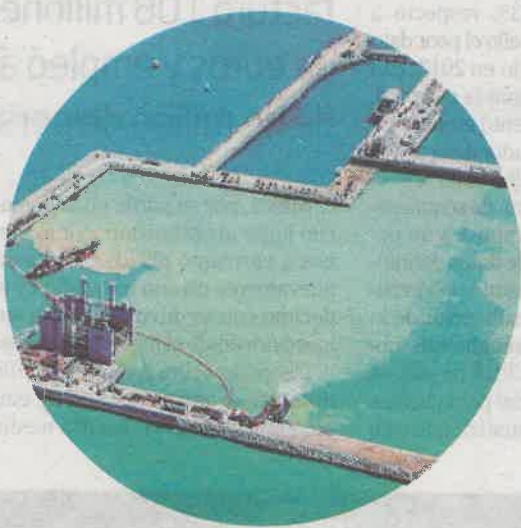
Para Abertis, que está presente en países como Argentina, Brasil, Canadá o Croacia, más del 70% de sus ingresos provienen de fuera. En la actualidad, la compañía está inmersa en múltiples proyectos, como la gestión del mayor peaje de Europa, el Dartford Crossing, uno de los principales accesos a la ciudad de Londres, a través de su filial Emovis.



**BARRANQUILLA.** El puente Pumarejo (Barranquilla, Colombia), adjudicado a un consorcio liderado por Sacyr, será el más largo del país (2,28 kilómetros) y la mayor obra pública, con un valor de 223 millones de euros. Contará con dos calzadas de tres carriles cada una, zona peatonal y carril bici. Su finalización está prevista para dentro de tres años.



**MÉXICO.** La firma Indra (socia tecnológica de Auneti, un consorcio en el que también está FCC) puso en marcha la tecnología de gestión de tráfico en los seis túneles de la autopista mexicana Necaxa-Tehuacán e instaló los sistemas de tráfico, control y comunicaciones en 83 kilómetros de un nuevo tramo de esta vía por 14 millones de euros.



**AGU.** El Puerto de Aguacero ha sido un hito para FCC. El proyecto incluía la construcción de la Terminal TX-1 en una zona en la que se produce el 85% del petróleo y gas del país. La compleja logística ha ocasionado auténticos retos, como el transporte de 11 cajones construidos en España y trasladados hasta el país carioca en embarcaciones semisumergibles.



**LOS ÁNGELES.** El nuevo puente Gerald Desmond se levantará por 540 millones de euros. FCC está construyendo las torres de fuste único de 155 metros de altura que sustentarán la parte atirantada del tablero de 305 metros y que permitirán la construcción de los viaductos de aproximación al puente principal, ejecutados vano a vano.



**BRASIL.** A través de su filial Arteris en Brasil, Abertis está inmersa en un ambicioso proyecto de modernización y ampliación de sus vías que implicará una inversión de 2.000 millones de euros hasta 2021. Entre las obras más destacadas está la de la ampliación de la autopista Régis Bittencourt, en el tramo de la Serra do Cafezal, que está ya en su fase final con 17 kilómetros en funcionamiento.



**VIRGINIA.** La autopista Pocahontas Parkway es la primera concesión de Globalvia en el mercado estadounidense. «El principal reto al que nos enfrentamos es el de mejorar al máximo los estándares de servicio actuales», afirma Javier Pérez Fortea, CEO de Globalvia. La firma gestionará la autopista, de 16,7 kilómetros, durante 89 años. / VIRGINIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, BRIDGE GALLERY.