

30, 31 de diciembre de 2017 y 2 de enero 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Las sombras de la reforma del puente de Rande ... EL PAÍS, 31 de diciembre

La apertura de la fase comercial, nuevo reto para el AVE a La Meca ... ABC, 2 de enero de 2018

El AVE español de La Meca, a la espera de estaciones ... EL PAÍS, 2 de enero de 2018

El parque eólico de Wikinger en el Báltico, <<made in Spain>> ... ABC, 30 de diciembre

ESPAÑA

La Ertzaintza investiga una agresión sexual a una menor en Barakaldo

AGENCIAS, Bilbao

Una menor de edad ha denunciado ante la Ertzaintza, la policía autonómica vasca, haber sufrido la noche del viernes una agresión sexual por parte de cuatro jóvenes en Barakaldo (Bizkaia), al parecer también menores de edad. Hasta el sábado no se habían producido detenciones.

Según informaron el Departamento vasco de Seguridad y el Ayuntamiento de Barakaldo, la agresión se produjo en el interior de un trastero ubicado en las inmediaciones de la calle El Carmen. Tras el ataque, sobre las dos de la madrugada, la víctima pidió ayuda a dos agentes de la policía local que patrullaban por la zona y que la vieron muy afectada.

La menor fue trasladada al hospital de Cruces y la investigación quedó a cargo de la policía vasca. Tras conocer estos hechos, el Consistorio convocó una junta de portavoces para el próximo martes 2 de enero, con el fin de expresar su condena. La alcaldesa, Amaia del Campo, también convocó una concentración de repulsa para el próximo martes en la plaza Herriko del municipio. El objetivo, según la regidora, es expresar que Barakaldo no va "a tolerar este tipo de comportamientos".

Condenas

El equipo de gobierno puso a disposición de la víctima los servicios municipales del Área de Mujer y animó a la ciudadanía a salir a la calle y alzar la voz contra la violencia hacia las mujeres.

En declaraciones a Radio Euskadi, Del Campo confió en que los autores de la presunta agresión sexual sean "detenidos" y caiga sobre ellos "todo el peso de la ley". No obstante, pidió ser "muy prudentes", ya que los presuntos autores supuestamente también son menores de edad. "No conocemos su edad, pero, si se demuestra la autenticidad de las declaraciones, han delinquido como adultos y se merecen todo el peso de toda condena posible", sostuvo la regidora.

Por su parte, el centro asesor de la mujer de Barakaldo Argitan convocó otra concentración de repulsa hoy —también en la plaza Herriko— a las doce de la mañana.

Todos los grupos políticos con representación en el Ayuntamiento de Barakaldo expresaron su rechazo a la presunta agresión sexual. El PSE-EE de la localidad, por ejemplo, manifestó su "condena" hacia la agresión sexual y animó a los vecinos a sumarse a las concentraciones.



El puente de Rande, en la provincia de Pontevedra, cuya ampliación se inauguró ayer. / ÓSCAR CORRAL

Rajoy inaugura en Vigo la inacabada ampliación de una infraestructura clave para Galicia y da vía libre a una polémica subida de peajes

Las sombras de la reforma del puente de Rande

SONIA VIZOSO, Santiago

El presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, inauguró este viernes la ampliación del puente de Rande, ese viaducto atirantado con el que la autopista AP-9 atraviesa la ría de Vigo y que además de un hito de la ingeniería se ha convertido en un icono de la mayor ciudad de Galicia. El acto presidido por Rajoy horas antes de que se acabe 2017 oficializa el final de unas obras inacabadas y le permite a la concesionaria de la vía subir a lo largo de 2018 casi un 4% los peajes de toda la Autopista del Atlántico, una infraestructura clave para Galicia que determina todo su tráfico rodado desde Ferrol a la frontera con Portugal. Rajoy aprovechó el evento para apelar a la necesidad de tender y ampliar puentes "que unen y no separan".

El de Rande es el primer puente atirantado del mundo que se amplía. Y lo hace con dos carriles adosados que a modo de alas laterales aumentarán, según el Ministerio de Fomento, un 42% la capacidad del viaducto. Rajoy calificó su ampliación de "excelente noticia" para los municipios de la zona, aunque la subida de tarifas ha caído como un jarro de agua fría en los municipios que recorren la AP-9. La oposición la ha calificado de "atracón". Los alcaldes de la comarca afectada boicotearon la inauguración con su ausencia para cuestionar el tarifazo y que la obra se pretenda abrir sin haber terminado aún las conexiones con sus municipios.

En los últimos meses Audasa —la concesionaria de la autopista— ha imprimido a las obras de Rande un ritmo frenético, con jornadas maratónicas para los obreros que han sido duramente criticadas por los sindicatos, sobre todo después del fallecimiento de un trabajador en un accidente laboral que está bajo investigación judicial. Según el convenio de la empresa con Fomento, el aumento de los peajes que financia la ampliación del puente solo puede entrar en vigor al año siguiente de que se finalicen los trabajos. Gracias a su inauguración el 30



Mariano Rajoy y Alberto Núñez Feijóo, ayer en la inauguración. / Ó. C.

de diciembre, los conductores pagarán más por circular por la AP-9 ya en 2018, pero no se librarán de que las obras prosigan.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, quiso salir al paso en la propia inauguración a las críticas al aumento del peaje un 3,8% en enero de 2018 (un 1% fijado en el convenio, un 0,9% para recuperar las bonificaciones de los viajes entre Vigo y Pontevedra y un 1,9% del IPC) y explicó que esa subida se limitará al alza del IPC al comenzar el año y el resto se precisará en un futuro real decreto.

Después de aumentar de cuatro a seis los carriles por los que circulan los coches, Fomento informa de que "en los primeros meses de 2018" se acometerán traba-

jos de impermeabilización, rehabilitación de firme y repintado en el tablero central por el que discurren los cuatro viejos carriles. El ministerio esgrime que para realizar estas obras es preciso abrir los carriles nuevos al tráfico, para no tener que cerrar el puente. Las actuaciones se realizarán en horario nocturno.

Una proeza de 1977

Tras suponer en su día una inversión de 3.658 millones de pesetas, el viaducto de Rande, diseñado por los ingenieros Florencio del Pozo, Fabrizio de Miranda y Alfredo Passaro, se terminó en 1977 convirtiéndose en el puente atirantado más largo del mundo (1,5

kilómetros), pero durante unos años solo se usó para carreras populares y ciclistas. Se abrió al tráfico en febrero de 1981, unos días antes del 23-F. La ampliación de la AP-9 entre Cangas y Vigo, proyecto en el que está incluido el aumento de carriles en el puente de Rande, ha costado 191 millones de euros (105 solo el viaducto) y ha sido ejecutada por la UTE formada por Dragados y Puentes y Calzadas. Pese a que Audasa otorgó el contrato a esta adjudicataria porque rebajaba el precio de la obra y el plazo de finalización, el retraso ha sido de ocho meses y no habrá penalización.

La Autopista del Atlántico es una infraestructura muy rentable para la concesionaria Audasa, propiedad del grupo Itinere que, a su vez, tiene como principales accionistas a Corsair Capital (45%), Abanca (23,8 %) y Sacyr (15,5%). En 2016 la AP-9 generó un resultado de 45 millones de euros. Solo por el puente de Rande pasan cada hora unos 6.500 vehículos.

Las decisiones de Gobiernos de distinto color político también le han sonreído a Audasa en lo referente al periodo de concesión, pese a las demandas de los usuarios y de muchos partidos por acabar algún día con los caros peajes. El plazo terminaba inicialmente en 2013 pero diversas prórrogas otorgadas por los Ejecutivos de Felipe González y José María Aznar permitirán a Audasa gestionar la vía hasta 2048.

Las principales mejoras que ha tenido que ejecutar la empresa privada han sido financiadas con dinero público o de los usuarios. De hecho, la subida de peaje de un 4% que sufrirán los conductores que utilicen esta autopista en 2018 y que se repetirá en parte por los próximos 20 años han sido permitidas por los Gobiernos de Mariano Rodríguez Zapatero y José Luis Rodríguez Zapatero y por el actual Gobierno de Mariano Rajoy. Audasa financió de las ampliaciones del puente de Rande y del tramo de parte de la rebaja de tarifas a re realicen en miles de usuarios proyecto de ida y vuelta entre Vigo y Pontevedra.



El primer viaje de demostración completo del AVE a La Meca se produjo el pasado domingo

AFP

La apertura de la fase comercial, nuevo reto para el AVE a La Meca

► Las frecuencias de las demostraciones podrían cambiar para impulsar las obras

GUILLERMO GINÉS
MADRID

Casi diez años de proyecto se materializaron el domingo en un viaje en tren de 2 horas y 52 minutos. Por primera vez en su historia, el AVE a La Meca recorrió los 450 kilómetros de su trazado, que une las ciudades santas de La Meca y Medina. Un «hito» que, sin embargo, puede limitarse con menos frecuencias de las inicialmente fijadas para dar prioridad a las obras.

Fuentes del consorcio español encargado del proyecto, Al Shoula, re-

cuerdan que mientras se producen trayectos como el del 31, restringidos a pasajeros invitados, la construcción se paraliza. Es por ello que la frecuencia de estos viajes, establecida en dos trayectos desde cada estación los viernes y los sábados, podría modificarse en breve. Dependerá de las preferencias del cliente, Arabia Saudí.

La intención es agilizar la finalización de un proyecto que está marcado en el calendario para el mes de marzo. Esta fue la fecha que se fijó en el «Settlement Agreement» (acuerdo de solución) firmado por la entidad contratista, Saudi Railways Organization (SRO) y Al Shoula para poner en marcha la fase comercial. El pacto también recogía la necesidad de poner en marcha las demostraciones antes del comienzo de 2018 y que estas, según el consorcio, alcanzaran los 300 kiló-

El AVE llegará a Murcia, Granada, Burgos y Castellón este año

La red española de ferrocarril de Alta Velocidad seguirá extendiéndose este año 2018, cuando está previsto que llegue a Castellón, Murcia, Granada y Burgos y, además, alcance la frontera de Galicia. La red española, que actualmente suma una longitud de 3.146 kilómetros, se consolidará como la segunda del mundo detrás de la china y la primera de Europa.

metros por hora en las fases de la ruta más avanzadas. El viaje realizado el domingo ha permitido al consorcio español cumplir con este compromiso, ya que no solo se realizó antes de que finalizase 2017, sino que además alcanzó la velocidad comercial señalada entre las estaciones de Medina y Kaec. Un tramo que está prácticamente finalizado.

Cumplir con el siguiente plazo será más complejo. La construcción de tres de las cinco estaciones del trazado están todavía muy retrasadas, según explican fuentes del consorcio. Se trata de las paradas de La Meca, Yeda y la que conecta con el aeropuerto. La ejecución de todas ellas depende de las constructoras locales Oger y Binladin, que ha sido sustituida en Yeda por Yapi Merkezi. La causa de las demoras es que estas empresas se han enfrentado a distintos problemas financieros en los últimos meses.

A ello se une que los 35 trenes Talgo 350 Haramain, con los que circulará la ruta, todavía deben ser homologados, un requisito «muy importante» con vistas a poner en marcha la fase comercial del proyecto. Fuentes del consorcio explican que ya se están realizando distintas «pruebas aerodinámicas» con estos convoyes, dotados con más de treinta tecnologías distintas para hacer frente a la arena y las altas temperaturas del desierto.

Sello español

Todos estos condicionantes hacen peligrar el plazo fijado por el acuerdo para poner en marcha la última fase de un proyecto millonario que cuenta con el sello de la Marca España.

La segunda fase del «AVE de los peregrinos» (la primera, dedicada a la obra civil, fue llevada a cabo por Al Rajhi Holding y Alstom), fue adjudicada en 2011 por 6.736 millones de euros al consorcio Al Shoula, formado por doce empresas públicas y privadas españolas (Renfe, Adif, Talgo, Copasa, OHL, Cobra, Siemens España, Indra, Imathia, Ineco, Inabensa y Consultrans) y dos saudíes. La intención del proyecto pasa por unir, mediante la Alta Velocidad, las ciudades de La Meca y Medina en 2 horas y 11 minutos.

Fondo de Liquidez Autonómica

Cataluña pedirá prestados 9.349 millones al Estado en 2018

S. E. MADRID

La Generalitat estima que deberá pedir al Fondo de Liquidez Autonómico (FLA) un total de 9.349 millones de euros en 2018, según un cálculo incluido en una presentación para inversores realizada por el departamento de Economía de la comunidad.

De estas necesidades de financiación de 9.349 millones, la cantidad destinada a cubrir el objetivo de déficit (del 0,4% del PIB, en un principio) son apenas 923 millones.

Otros 5.454 se usarán para cubrir préstamos de años anteriores relacionados con los mecanismos de liquidez habilitados por el Estado, básicamente el propio FLA. Los vencimientos de bonos o de préstamos de entidades financieras nacionales o extranjeras suman 2.937 millones y hay otros 125 millones en este cálculo que se utilizarán para hacer frente a la liquidación negativa del sistema de financiación correspondiente a los ejercicios de 2008 y 2009.

La cantidad destinada a cubrir la «factura» de los mecanismos de liquidez de años anteriores es tan grande porque Cataluña, como otras comunidades, está adherida desde 2012 al Fondo de Liquidez Autonómico (FLA), y ahora se acumulan las amortizaciones de todos aquellos préstamos.

Y es que de los 5.454 millones de la «factura» del FLA, un total de 833,1 millones corresponden a la amortización del fondo de 2012; 1.351,8 millones al de 2013; 989,1 millones al de 2014; 1.411,5 millones al de 2015; 49,6 millones al llamado FLA social y otros 818,9 millones a los mecanismos de pago a

proveedores. Así pues, el 58% del dinero que la Generalitat tiene previsto pedir al FLA en 2018 se usará para retornar los recursos solicitados en años anteriores a través de este mismo mecanismo. A este montante se unen otros 7.884 millones que la Generalitat tiene previsto refinanciar por otros vencimientos de deudas.

El desafío soberanista podría suponer una «factura» añadida. Ayer, en una entrevista concedida a la cadena Ser, el ministro de Economía Luis De Guindos cifró en mil millones el coste del proceso soberanista en el PIB catalán durante el cuarto trimestre.

1.000 millones
El soberanismo ya cuenta con un impacto de mil millones para el PIB catalán, según De Guindos

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

Guindos cifra en 1.000 millones el coste de la crisis catalana

El ministro de Economía confía en que el PNV apoye los Presupuestos de 2018

EL PAÍS, Madrid
El ministro de Economía, Luis de Guindos, cifró ayer en unos 1.000 millones el coste que ha tenido el proceso soberanista para la economía catalana durante el cuarto trimestre. En una entrevista con la cadena SER, Guindos explicó que el crecimiento de Cataluña se ha desacelerado en unas cuatro o cinco décimas, desde una tasa del entorno del 0,9% hasta el 0,4%. “El PIB de Cataluña son unos 200.000 millones de euros, aplique el 0,4% o 0,5%, y eso supone que ha podido costar perfectamente ya unos 1.000 millones de euros”, señaló.

En opinión del ministro, esta desaceleración pone de manifiesto la “enorme inquietud y desconfianza que generaron las decisiones de la Generalitat”. “Cataluña estaba creciendo por encima de España, es uno de los motores fundamentales de la recuperación española, sin embargo en el cuarto trimestre se ha convertido en un lastre”, afirmó. Guindos es-

res que no pueden vivir de sus sueldos, contestó que se está “empezando a ver una normalización de la evolución salarial”. “Las situaciones que vivimos de salarios cuando estábamos en medio de dos recesiones no son las circunstancias actuales, en las cuales llevamos ya tres años y el 2018 estoy convencido que va a ser el cuarto de recuperación intensa, es decir, en torno al 3 por ciento, y por lo tanto eso se tendrá que recoger en la negociación salarial”, dijo.

Sobre su futuro y la posibilidad de abandonar el ministerio para ocupar la vicepresidencia del BCE, Guindos insistió en que “lo importante es que España consiga el puesto, más allá de cuestiones personales”. “No tengo por qué ser yo”, llegó a decir. “Hablamos con el Gobierno alemán hace ya algún tiempo y yo creo que tenemos muchísimos apoyos”, remachó.

El ministro vaticinó que “no sería en absoluto raro” que Bankia tuviese revalorizaciones en torno al 30, 40 o 50%



El ministro de Economía, Luis de Guindos. / EFE

pera que el futuro gobierno catalán sea consciente de estos costes y abandone la “vía unilateral”. Incluso expresó su confianza en que esos 1.000 millones se puedan recuperar siempre que la Generalitat modifique sus políticas.

Respecto al hecho de que el Gobierno aún no tenga aprobados los Presupuestos de 2018, el titular de Economía declaró que existe “voluntad de negociación”. “Estuvo condicionada por lo que ha ocurrido en Cataluña, pero una vez haya nuevo gobierno en Cataluña yo estoy convencido de que el PNV estará dispuesto porque interesa a todos, les interesa a ellos, al Gobierno y a Ciudadanos”, resaltó.

En cuanto al aumento de la desigualdad, Guindos argumentó que el paro es la principal causa y que aún hay que seguir creando empleos a razón de medio millón al año para alcanzar los niveles de 2008. Preguntado por la existencia de trabajado-

si suben los tipos de interés. La última venta en diciembre de un 7% por 818 millones supone valorar la entidad en unos 12.000 millones, lejos de los 22.000 que se le inyectaron en 2012.

De Guindos advirtió de que no es lógico que el euríbor siga en tipos negativos y que era importante no tener “la ilusión monetaria” de que “cosas que son coyunturales van a estar siempre ahí”. “Mi obligación como ministro de Economía es advertir a los españoles que seguramente, en un entorno de tres, cuatro o cinco años, los tipos de interés irán subiendo, moderadamente, pero irán subiendo y eso forma parte del proceso de normalización, que va acompañado de mayor crecimiento económico”, apuntó. De ahí que recomendase contratar hipotecas a tipos fijos para asegurarse esos mismos pagos de intereses durante 15 o 20 años.



A la izquierda, el ministro saudí de Transportes, Nabil al Amudi, sonríe frente al embajador español en Arabia, Alvaro Irazo, que toma una foto. / EFE

El tren de alta velocidad hizo el 31 de diciembre con éxito el primer viaje de prueba del trazado de 450 kilómetros

El AVE español de La Meca, a la espera de estaciones

R. M., Madrid
“Gran éxito de la alta velocidad española. El AVE Meca-Medina completa su primer viaje en pruebas en menos tiempo del previsto (2 horas y 52 minutos) y superando los 300 kilómetros por hora. Gracias al consorcio español por el buen trabajo realizado”. Así celebró la tarde del 31 de diciembre el presidente Mariano Rajoy en Twitter el éxito del gran proyecto ferroviario en el que ha participado un consorcio español formado por 12 empresas. El recorrido de 450 kilómetros por el desierto se hizo sin incidentes. Pero el tren no paró en ninguna estación. No están acabadas. Y eso, que no depende de compañías españolas, es la principal laguna que queda en el AVE del desierto, que debería empezar a funcionar de forma comercial en marzo.

Aunque se habían hecho pruebas por tramos, el tren de alta velocidad realizó por primera vez el pasado domingo el recorrido completo de 450 kilómetros con invitados a bordo este último día del año. En las menos de 3 horas de trayecto el tren superó en algunos tramos los 300 kilómetros por hora, informó un portavoz de Al Shoula, el consorcio español adjudicatario. Una vez que la línea ferroviaria de alta velocidad se encuentre plenamente operativa, los trenes deben permitir cubrir todo el recorrido en dos horas y 11 minutos.

La demostración de sistemas del domingo arrancó a las 11.55 (hora local) desde la estación de Medina y finalizó a las 14.43 (hora local) en la ciudad de La Meca. Durante dicha prueba se alcanzó

El trayecto inaugural se cubrió este domingo en menos de tres horas

La línea tiene cinco paradas, pero las contratas saudíes no acabaron las obras

la velocidad comercial de 300 kilómetros por hora en el trayecto entre las estaciones de Medina y KAEC (por sus siglas en inglés, King Abdullah Economic City o Ciudad Económica Rey Abdalá). No se realizaron paradas.

Tras esta prueba de fuego se prevé que haya para el AVE una primera fase no comercial (*service demonstration*) con viajes, que pueden incluir pasajeros invitados, todos los viernes y sábados hasta el 15 de marzo de 2018, con dos viajes por sentido y día entre La Meca y Medina.

Posteriormente se iniciaría la fase comercial, a partir de marzo, aunque esto no está claro. En el trayecto final habrá cinco grandes estaciones (La Meca, Medina, KAEC, Yeda y Kaia), de cuya explotación se encargará Adif, mientras que Renfe se ocupará de la línea. Pero hay problemas financieros entre las empresas saudíes adjudicatarias y las estaciones no están acabadas. Por ejemplo, la estación de La Meca, encargada a Binladin, la mayor

constructora del reino saudí, propiedad de la familia del fallecido líder de Al Qaeda, Osama bin Laden, acumula fuertes retrasos. Y la estación de Yeda ni siquiera se ha iniciado tras la quiebra de la constructora Oger.

La marca España se la jugaba el domingo con el viaje de pruebas, porque el proyecto ha sufrido desde sus inicios diversos contratiempos. Es una obra de ingeniería compleja, con costes multimillonarios, en un terreno muy complicado, y con una construcción en la que han intervenido varios consorcios internacionales. La obra y su puesta en marcha acumulan un retraso de cerca de un año respecto a los planes originales de la obra, que se adjudicó al consorcio español a finales de 2011. En el grupo español participan Renfe, Adif, Ineco, OHL, Indra, Talgo, Copasa, Consultrans, Imathia, Cobra, Abengoa y Dimetronic-Siemens.

Estaba previsto que el viaje inaugural se celebrara el 29 de diciembre. Acabó retrasándose y el consorcio español se defendió asegurando que la prueba se hacía el día 31 por petición expresa de las autoridades saudíes, ya que el 29 caía en viernes, día de oración, por lo que había dificultades para las invitaciones.

Al viaje inaugural para estrenar el tren asistieron el ministro saudí de Transportes, Nabil al Amudi, otras autoridades, del país, el embajador español, Alvaro Irazo, representantes de las empresas constructoras y varios invitados. Las autoridades saudíes, dijo el consorcio español, “quedaron satisfechas”.

El parque eólico de Wíkinger en el Báltico, «made in Spain»

► Iberdrola pone en marcha la instalación construida por varias empresas españolas

JAVIER GONZÁLEZ NAVARRO
MADRID

Iberdrola ha conectado a la red eléctrica alemana su parque eólico marino de Wíkinger en la costa alemana de Sassnitz, en el mar Báltico. Con una inversión cercana a los 1.400 millones de euros, esta planta evitará la emisión de casi 600.000 toneladas de CO₂ al año.

Wíkinger aporta 350 megavatios (MW) de capacidad al sistema a través de 70 aerogeneradores, capaces de suministrar energía renovable a unos 350.000 hogares, cuyo consumo equivale a más del 20% de la demanda de energía del estado de Mecklemburgo-Pomerania occidental, donde está situado el parque.

Iberdrola ha cumplido con los exigentes plazos previstos en su construcción después de superar los retos tecnológicos propios de este tipo de obras y las dificultades derivadas de las condiciones meteorológicas extremas del mar Báltico durante los meses de otoño e invierno.

Proyecto muy complejo

La fase de construcción de este parque ha sido especialmente compleja y sus principales etapas han sido el hincado en el fondo marino de 280 pilotes que sujetan las cimentaciones, la instalación de los «jackets» o base de la subestación marina, la puesta en marcha de la subestación Andaluía, la instalación y puesta en marcha, en coordinación con 50 Hertz, de los dos cables submarinos que conectan la

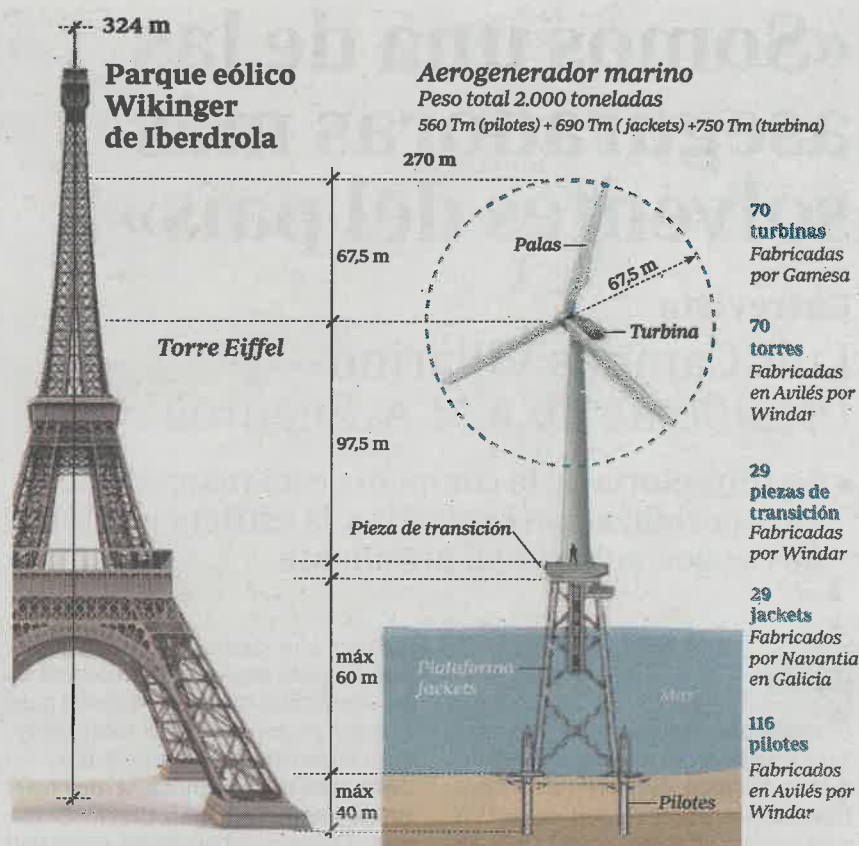
El consumo de gas subió un 9% y de electricidad el 1,1%

La demanda nacional de gas natural en 2017 ha crecido cerca de un 9% con respecto a 2016, hasta alcanzar los 351 TWh, según los datos provisionales facilitados por Enagas. Es el tercer año consecutivo de incremento: en 2016 subió un 2% y un 5% en 2015.

Por su parte, la demanda peninsular de energía eléctrica en este año se estima en 252.755 GWh, un 1,1% más que en el 2016, según REE. Es también el tercer año consecutivo en el que aumenta, tras subir un 1,9% en 2015 y un 0,7% en 2016.

energía del parque con la subestación terrestre de Lubmin y de más de 80 kilómetros de cables submarinos entre los aerogeneradores del parque. Cada aerogenerador tiene una altura, desde su base bajo el lecho marino, de 270 metros y su peso es de 2.000 toneladas.

Al parque de Wíkinger se le puede poner la etiqueta de «made in Spain», ya que gran parte de su infraestructura ha sido construida en nuestro país. Como los 116 pilotes, fabricados en Avilés (Asturias) por la compañía Windar, que también se ha ocupado de la elaboración de 70 torres y de 29 piezas de transición. Por su parte, Navantia ha realizado en sus astilleros de Fene (A Coruña) 29 «jackets» (ancla-



Fuente: Iberdrola

R. SÁNCHEZ/ABC



«Esto ha permitido que compañías proveedoras nacionales sean compañías de viaje en la expansión internacional, facilitándoles la apertura a nuevos mercados y negocios», subraya la multinacional que preside Ignacio Galán.

Estas adjudicaciones a Navantia han supuesto también el impulso de decenas de empresas de las comarcas donde se ubican los astilleros, a las que se les ha abierto una nueva línea de negocio. Un ejemplo es el contrato con la compañía viguesa Industrias Ferri para la fabricación de 71 grúas para la carga de equipos en el montaje del parque marino en aguas alemanas.

Navantia consiguió en 2016 nuevas adjudicaciones para la construcción de un nuevo parque eólico marino de Iberdrola en Reino Unido, el East Anglia One, por el que la eléctrica ha realizado contratos por más de 185 millones de euros en los astilleros.

jes) y en los de Puerto Real (Cádiz) la subestación marina Andaluía. Esta infraestructura pesa 8.500 toneladas, más que la torre Eiffel y la estatua de la Libertad juntas.

Otro negocio para Navantia

La empresa española Gamesa, ahora Siemens Gamesa, ha sido la encargada de la fabricación de las 70 turbinas.

Convocatoria para 2018

1.869 plazas para personal laboral fijo de Correos

La sociedad estatal Correos ha convocado 1.869 plazas para personal laboral fijo para 2018 y repartidas en las diferentes provincias. La concreción de la oferta en el ámbito provincial, que podrá incluir puestos a tiempo completo o parcial, se hará atendiendo a las necesidades de empleo existentes. Por otra parte, el sello para el envío de cartas y tarjetas postales normalizadas y de hasta veinte gramos de peso a destinos nacionales subirá un 10% el 1 de enero de 2018, hasta 0,55 euros. J. G. N.

Si prospera la opa

El Gobierno autoriza a ACS a adquirir Abertis

El Gobierno ha autorizado a ACS a adquirir Abertis en el caso de que prospere la opa que ha lanzado sobre Abertis, valorada en 18.600 millones de euros y competidora de la previamente planteada por la italiana Atlantia. El Ejecutivo da esta autorización, que el grupo constructor pidió el pasado 21 de noviembre, mientras aún tramita la que finalmente se decidió a pedir Atlantia el pasado 21 de diciembre pese a considerar que no es necesaria la aprobación del Gobierno. G. G.

