

Infraestructuras



ISTOCK

LA CONSTRUCCIÓN ESPERA MÁS FONDOS DESDE LA UE

El sector busca participar en los más de 120.000 millones de euros de fondos europeos, entre préstamos y ayudas directas, que faltan por asignar

EL SECTOR APUNTA A LOS 120.000 MILLONES DE LA UE

España dispone de más de 120.000 millones de euros de fondos europeos por asignar y el sector de las infraestructuras confía en que su peso en el reparto crezca respecto a la primera tanda de los Next Generation

J. Mesones MADRID

El sector de la construcción aguarda con expectación las decisiones del Gobierno en relación con los más de 120.000 millones de euros de fondos europeos, a través de ayudas directas o préstamos, que aún tiene que instrumentar. Esta cantidad se divide, por un lado, en los 84.000 millones de euros en créditos ligados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y en los 36.682 millones del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), del Fondo Social Europeo Plus (FSE+), del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) y del Fondo de Transición Justa (FTJ).

El sector de la construcción, a través de la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan), ha alertado del retraso y la baja ejecución de los Perte (Proyectos estratégicos para la recuperación y transformación económica) y la ayuda europea adicional (Adenda) al Plan de Recuperación que alcanzan en total más de 106.000 millones de euros, con lo que, según ha advertido, “será necesario prorrogar los plazos de ejecución de los fondos Next Generation UE”.

La patronal de las grandes constructoras y concesionarias estima que las necesidades de inversión en España en infraestructuras, de toda índole, alcanzan los 253.000 millones de euros hasta 2030. “Nuestro sector afronta un enorme y doble desafío; por un lado debemos resolver un déficit inversor nominal acumulado durante la anterior década de 130.000 millones en inversiones de transporte y agua como consecuencia de las restricciones presupuestarias posteriores a la crisis financiera de 2008, y por otro, hacer frente a la ingentes inversiones públicas que nuestro país debe afrontar para garantizar el cumplimiento de la Agenda 2030 y de otros importantes programas de inversión europeos. Y ambos desafíos representan la necesidad de invertir un mínimo de 253.000 millones de euros en infraestructuras hasta 2030”, subrayó Núñez recientemente durante la clausura del I Foro Infraestructuras: Los desafíos del sector de la construcción, organizado por *elEconomista.es*.

La organización, que engloba a firmas como ACS, Ferrovial, Acciona, Abertis, FCC, Sacyr, Globalvia, OHLA o Roadis, urge a modernizar y actualizar la regulación y práctica de la contratación pública en España para ejecutar hasta 2027 un total de 212.807 millones de euros de ayudas financieras europeas. Este volumen de fondos se divide de la siguiente manera: 173.525 millones de euros corresponden a los fondos Next Generation, 2.600 millones a REPowerEU y 36.682 millones al Acuerdo de Asociación de España 2021-2027. Dentro de los NextGen, 161.089 millones se circunscriben al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) y 12.436 millones a los fondos REACT.

Hasta la fecha, el Gobierno únicamente ha

España dispone de 84.000 millones en préstamos del Plan de Recuperación de la Unión Europea

comprometido para la creación de infraestructuras públicas el 6,7% de los fondos Next Generation, con un total de 11.619 millones. Una cifra que el sector de la construcción considera muy limitada, máxime si se tiene en cuenta “su efecto multiplicador en la actividad económica y el empleo”. Además, este importe se sitúa muy por debajo del dispuesto por otros países comparables como Italia.

En diciembre pasado, la Comisión para la Recuperación, Transformación y Resiliencia, en su quinta reunión, presidida por Pedro Sánchez, aprobó el proyecto de adenda al Plan de Recuperación para su envío a la Comisión Europea. La adenda incluye inversiones y reformas adicionales para la movilización del total de las transferencias y préstamos asignados a España de los fondos Next Generation EU para el periodo 2020-2026, destinadas a impulsar inversiones públicas y privadas. En su conjunto, el Plan de Recuperación movilizará más de 160.000 millones de euros, más de un 12% del Producto Interior Bruto (PIB) de España.

La adenda añadirá 7.700 millones en transferencias no reembolsables, de manera que la cifra total asciende a 77.234 millones, y hasta 84.000 millones de euros en préstamos. Para ello, recoge un conjunto adicional de inversiones y reformas dirigidas a profundizar y ampliar el impacto económico estructural del Plan de Recuperación en la economía española, adaptado a las necesidades del entorno económico y geopolítico actual. Con este objetivo, los proyectos seleccionados permi-

tirán impulsar la industrialización estratégica de España en los ámbitos energético, agroalimentario, industrial, tecnológico y digital.

La mayor parte de los 7.700 millones de euros de transferencias adicionales se destinarán a reforzar los 11 Perte ya en marcha y al lanzamiento de un nuevo proyecto estratégico. En total, España reforzará los proyectos estratégicos destinándoles más de 26.300 millones de recursos públicos adicionales, provenientes de las transferencias y de los préstamos asociados a la adenda. Ahora bien, el impacto en el sector de las infraestructuras de los Perte es prácticamente inexistente.

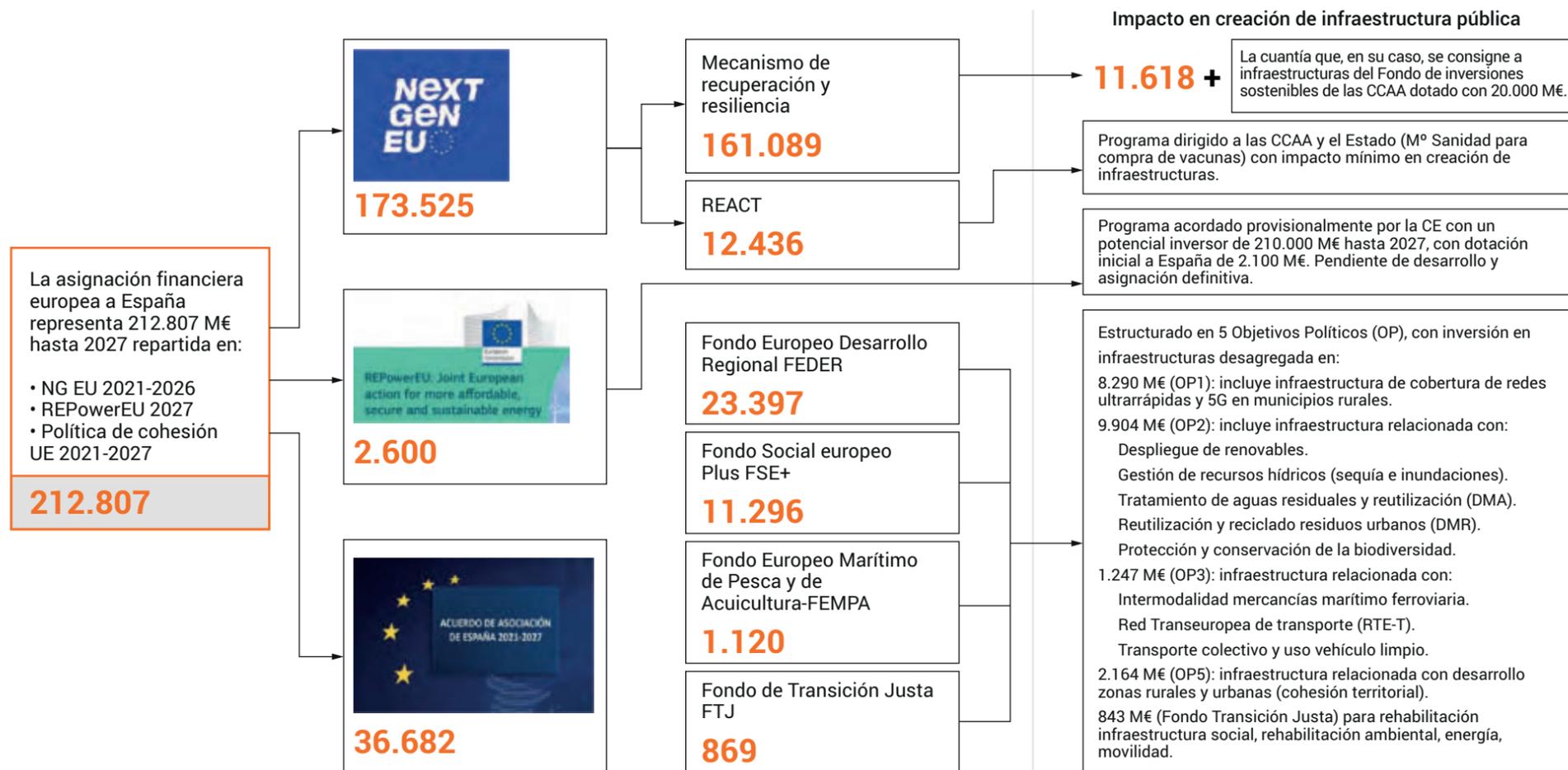
Para que España pueda acceder a la cuantía extra de transferencias y a la línea de préstamos tiene que redactar un nuevo documento con las reformas e inversiones a las que se destinarán dichos fondos extra y remitirlo a la Comisión Europea. Al Ejecutivo comunitario le corresponde evaluar la propuesta como hizo con el Plan de Transformación y posteriormente tendrá que ser ratificada por el Consejo Europeo.

Movilizar todos los créditos

Aunque el Gobierno español todavía no ha trasladado a Bruselas el detalle de los proyectos a financiar a través de créditos, prevé movilizar el total de préstamos a los que puede acceder, hasta 84.000 millones de euros, que se canalizarán a través de préstamos mediante 12 fondos, destinados al tejido productivo y proyectos regionales. Los préstamos permitirán reforzar los fondos ya existentes de



Principales programas de ayuda financiera europea asignados a España



Fuente: SEOPAN.

elEconomista.es

Los fondos del Acuerdo de Asociación de España 2021-2027 suman 36.682 millones

apoyo empresarial y crear nuevos instrumentos financieros para sostener el esfuerzo de inversión pública y privada y mantener el impacto contracíclico y de apoyo a la estabilidad macroeconómica, financiera y fiscal.

Los préstamos procedentes de la Comisión Europea dan acceso a una financiación sostenida a un menor tipo de interés que la obtenida por el Tesoro Público y con plazos largos de amortización y permitirán seguir cumpliendo los objetivos de estabilidad financiera y fiscal a medio y largo plazo. Estos fondos se recibirán a medida que se ejecuten los hitos y objetivos asociados. No obstante, la demora en la solicitud de los préstamos por parte del Gobierno de España y la subida de los tipos de interés oficiales por parte del Banco Central Europeo (BCE) propicia que el coste financiero para las empresas en España será sustancialmente mayor que el que han podido obtener las compañías de otras economías cuyos gobiernos anticiparon las peticiones, caso de Italia o Portugal, entre otros.

Entre los fondos de nueva creación destaca, por su relevancia y movilización de recursos, el Fondo para Comunidades Autónomas, con una dotación de hasta 20.000 millones de euros, a través del cual las regiones dispondrán de financiación en condiciones preferentes para a su vez otorgar financiación reembolsable al sector privado y financiar inversiones públicas en ámbitos elegibles, de carácter sostenible. En este apartado el sector de la construcción sí espera que haya una parte significativa para la creación de infraestructura pública, aunque por el momento se desconocen proyectos concretos que vayan a ser financiados a través de esta línea.

Adicionalmente, las empresas y los autónomos podrán contar con hasta 15.000 millo-

nes de euros en préstamos, canalizados a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO), para facilitar las inversiones en energías renovables, eficiencia energética y economía circular, lo que permitirá también consolidar el desarrollo de las finanzas sostenibles en España. De esta forma, se apoyará a las empresas en su adaptación al nuevo marco de sostenibilidad de la economía, y en el refuerzo de su competitividad y acceso a nuevos mercados.

Además, con el acuerdo alcanzado en el Consejo Europeo entre los estados miembros y el Parlamento Europeo sobre el plan REPowerEU, y la asignación a España de casi 2.600 millones de euros, permitirá acelerar las inversiones en el ámbito de la transición energética. Se destinarán a acelerar los avances en el despliegue de energías renovables, el almacenamiento y el desarrollo pleno del hidrógeno verde, así como en eficiencia energética. En este punto, está por ver si podrá tener impacto, en términos de contratación, para el sector de la construcción.

En paralelo, España cuenta con potencia de fuego adicional derivada de las inversiones previstas en el Marco Financiero Plurianual 2021-2027. Son casi 36.700 millones de euros de Fondos Estructurales. La Comisión Europea aprobó a finales del año pasado este documento de carácter estratégico que recoge las grandes líneas de actuación y prioridades de inversión del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), del Fondo Social Europeo Plus (FSE+), del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) y del Fondo de Transición Justa (FTJ).

España alcanza una asignación financiera de ayuda UE, sumando el conjunto de los instrumentos, de 36.682 millones de euros. De

El sector mira con esperanza la dotación de 20.000 millones en créditos a las autonomías

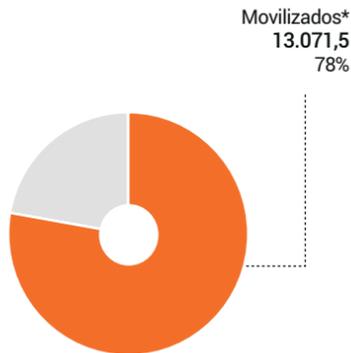
este importe, 35.562 millones corresponden a los fondos de la política de cohesión de la UE, donde España es el tercer mayor beneficiario en el periodo 2021-2027, solo por detrás de Polonia e Italia. Esta asignación se reparte en 23.397 millones de euros del FEDER, 11.296 millones del FSE+ y 869 millones del FTJ. A estas cantidades se suman 1.120 millones de euros asignados a España para el FEMPA.

En conjunto, el Acuerdo de Asociación supone una inversión total de 59.722 millones. La suma de los fondos incluidos en el Acuerdo supone un incremento del 15% respecto a los obtenidos en el periodo 2014-2020. Esta inversión se organiza en torno a cinco grandes áreas políticas, en las que cobran especial relevancia el apoyo a la investigación, la digitalización, el apoyo a las pymes, la eficiencia energética, la transición verde y la inversión de carácter social. Dentro de los cinco objetivos políticos, el sector de la construcción aguarda con especial interés las decisiones en torno al dirigido a la mejora de la eficiencia energética, el despliegue de energías renovables, actuaciones de adaptación al cambio climático, la implantación de un modelo de economía circular y atención a la biodiversidad, dotado con más de 9.900 millones; el objetivo que se concentra en el desarrollo de corredores ferroviarios, en garantizar la accesibilidad ferroviaria a los puertos de interés general y en el apoyo al uso de vehículos limpios y mejora del servicio de transporte público, con una capacidad de inversión de 1.200 millones; y el objetivo que contempla la financiación europea para actuaciones de desarrollo urbano y no urbano a través del diseño de programas de inversión integrada, con más de 2.100 millones.

Avance del Plan de Recuperación asignado al Ministerio de Transportes

En millones de euros

Componentes 1, 2, 6 y 19



Fondos asignados a Mitma
16.756 mill. €

Inversiones directas (datos sin IVA a 30 de noviembre de 2022)

Por empresa	Dotación	Licitado	% del total	Adjudicado	% del total
ADIF	5.974	4.782	80	3.364	56
Cercanías	1.502	1.489	99	1.045	70
Corredores Atlántico y Mediterráneo, intermodalidad, otros	4.473	3.293	74	2.318	52
DGC (Carreteras)	856	478	56	334	39
ENAIRE	107	119	111	110	103
Puertos del Estado	456	249	55	153	34
Renfe	119	84	71	76	64
SECEGSA	2,3	1	30	-	0
Digitalización Mitma	50	29	58	23	46
Gobernanza Mitma	39	-	-	-	0
Total	7.603	5.742	76	4.060	53

Inversiones indirectas (datos a 20 de diciembre de 2022)

	Dotación	Transferido A las ccaa	Aprobados	Convocados Por mitma	Convocatorias Adjudicadas	% movilizado Del total
Incentivos fiscales para rehabilitación	450	-	450	-	-	100
Programa integral de rehabilitación de edificios públicos autonómicos	480	480	-	-	-	100
Programa integral de rehabilitación de edificios públicos locales	600	-	-	600	306	100
Proyectos Piloto de Agenda Urbana. Ayudas a entidades locales.	20	-	-	20	20	100
Programa de ayudas a municipios para ZBE-transporte sostenible (inversiones CCAA)	900	900	-	-	-	100
Programa de ayudas a municipios para ZBE-transporte sostenible	1.500	-	-	1.500	1.000	100
Digitalización de los servicios de pasajeros. Inversiones CCAA	110	110	-	-	-	100
Digitalización de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local. A través de las CCAA	110	110	-	-	-	100
Ayudas a empresas en concurrencia competitiva para un transporte sostenible y digital	445	-	-	445	445	100
Programa para transformación de flotas (a través de las CCAA)	400	370	-	-	-	93
Programa de rehabilitación residencial (a través de las CCAA)	2.970	1.790	1.389	-	-	60
Programa de vivienda social en alquiler social (a través de las CCAA)	1.000	500	500	-	-	50
Eco-incentivo ferroviario	75	-	-	25	-	33
Eco-incentivo marítimo	60	-	-	20	-	33
Competencias digitales para el empleo	33	-	-	10,5	-	32
Total	9.153	4.260	2.339	2.621	1.771	80,1

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. * Transferidos a las CCAA, licitados, convocados y los incentivos fiscales. ZBE = Zona de Bajas Emisiones.

elEconomista.es

TRANSPORTES MOVILIZA YA 4 DE CADA 5 EUROS DE LOS 'NEXTGEN'

La cartera ha movilizado 13.071,5 millones de euros entre licitaciones, convocatorias de ayudas a fondo perdido, transferencias a comunidades y ciudades autónomas e incentivos fiscales.

J. M. MADRID.

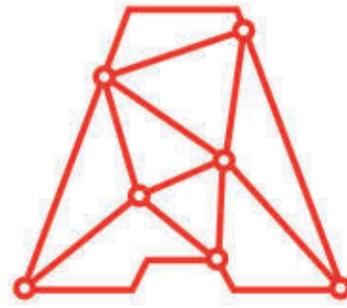
El Ministerio de Transportes proyecta movilizar la asignación directa que gestiona de los fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). El departamento que dirige Raquel Sánchez había movilizado hasta finales de 2022 un total de 13.071,5 millones de euros entre licitaciones, convocatorias de ayudas a fondo perdido, transferencias a comunidades y ciudades autónomas e incentivos fiscales. Esta cifra equivale al 78% de los 16.753 millones que tiene asignados este ministerio –el Plan en su conjunto superará los 77.000 millones–, que es el que cuenta con mayor

dotación. Incluyendo las partidas aprobadas para transferir eleva el porcentaje hasta el 85% al cierre del pasado ejercicio –más de 14.200 millones–. Esta movilización se trasladaba ya a las empresas con la adjudicación de proyectos por un volumen total de al menos 5.831 millones de euros, más de la tercera parte del total. En los primeros meses de 2023 el Ministerio ha continuado movilizando los fondos, aunque a un ritmo más ralentizado, especialmente por el mes de enero debido a cuestiones presupuestarias, y se prevé que se acelere de aquí a final de año.

Transportes instrumenta los fondos a través de inversiones directas, con una dotación

Adif emerge como el mayor impulsor de inversiones a través de las ayudas europeas

total de 7.603 millones, e indirectas, con 9.153 millones, que se reparten entre convocatorias de ayudas a fondo perdido y transferencias a comunidades y ciudades autónomas. De los 7.603 millones, el Ministerio había licitado 5.741 millones, lo que equivale al 76%, con un volumen adjudicado de 4.060 millones, el 70,7% de lo licitado y el 53% del total. Adif emerge como el mayor impulsor de inversiones. En cuanto a las indirectas, de los 9.153 millones asignados, Transportes había movilizado 7.330 millones –el 80,1%–. Destaca la transferencia a las comunidades y ciudades autónomas de 4.260 millones, de un total de 6.420 millones.



Aragón plataforma logística



Conectando el mundo
Connecting the world

www.aragonplataformalogistica.es

Plataformas:



Sociedades:



Consejo asesor:



LOS DESAFÍOS DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN



Julián Núñez

Presidente de Seopan (Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de infraestructuras)

En términos de inversión, el sector afronta el desafío de ejecutar un mínimo de 253.000 millones de euros hasta 2030, con un elevado protagonismo de las infraestructuras de obra civil relacionadas con el agua y el transporte que acumulan un déficit inversor nominal de 130.000 millones en la anterior década con respecto al nivel de inversión de 2010, justo antes del inicio de la consolidación fiscal.

En infraestructuras hidráulicas debemos cumplir la inversión comprometida ante la UE hasta 2027, de 24.000 millones, en depuración (6.400 millones), regadío y abastecimiento (4.850 millones), prevención de inundaciones (1.673 millones) y regulación (1.416 millones). A este volumen se sumarán importantes inversiones que comprometerá la propuesta de Directiva de Tratamiento de Aguas Residuales Urbanas cuya aprobación se prevé a finales de 2023 y que impondrá nuevos y exigentes requisitos en dotación de sistemas colectores, tratamientos terciarios y cuaternarios, reutilización de aguas residuales y neutralidad energética en depuración. Y ello es relevante pues según la última Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales del Ministerio de Política Territorial tenemos 1.250.000 viviendas sin servicios de depuración y más de 164.000 sin alcantarillado. Todo ello representará una inversión pública superior a los 30.000 millones, equivalente a 30 años de ejecución en caso de mantenerse la media anual inversora de 2016-2019.

El agua, esencial para nuestro bienestar y también para sectores claves de nuestra economía como el turismo, agricultura y ganadería, tiene, asimismo, un indudable beneficio socio económico. A modo de ejemplo, invertir 2.500 millones en regadío incrementaría su superficie en más de 533.000 hectáreas con un beneficio económico anual cercano a los 800 millones, e invertir 6.400 millones en depuración y saneamiento beneficiaría a cuatro millones de habitantes con un beneficio económico anual de 500 millones por la mejora de la calidad ambiental del agua.

En infraestructuras de transporte debe continuar la finalización de los corredores de alta velocidad ferroviarios que durante sus primeros 30 años de explotación han utilizado más de 350 millones de viajeros ahorrando 15.000 millones de toneladas de emisiones de CO₂. Debe, igualmente, continuar la línea de reactivación iniciada en 2023 de extensión y ampliación de nuestras infraestructuras de transporte público en el ámbito urbano, de cercanías y metro, tras más de 13 años de parálisis inversora, al existir 800 kilómetros de líneas planificadas que representan 30.000 millones de inversión de elevado retorno socio económico. A ello se unen las inversiones en digitalización y electromovilidad de nuestras carreteras, lo que requerirá invertir un mínimo de 2.400 millones en su adaptación digital y conectividad 5G en nuestra red de autovías, la tercera más extensa del mundo, y de 3.700 millones –no incluye ampliaciones de potencia ni la infraestructura renovable asociada– en más de 5.272 puntos de recarga públicos de veloci-

dad ultra rápida para anticipar y garantizar la movilidad eléctrica interurbana.

En transporte destacan asimismo con una inversión mínima de 7.000 millones las conexiones ferro portuarias, nudos logísticos y adaptación al tráfico de mercancías de los ejes ferroviarios alternativos a la alta velocidad. Igualmente relevante será cumplir el objetivo 2030 de conectividad eléctrica para buques comerciales en nuestra red portuaria, la urgente puesta a cero de nuestra red de carreteras que según la Asociación Española de la Carretera (AEC) acumula un déficit inversor en conservación de 10.000 millones en 101.400 kilómetros de carreteras titularidad del Estado y de las Comunidades Autónomas, o la implementación de un plan urgente de seguridad vial de 1.850 millones para reducir los accidentes mortales

Se afronta el reto de ejecutar un mínimo de 253.000 millones de inversión hasta 2030



Depuradora en España. FERNANDO VILLAR

les y heridos hospitalarios e incrementar la seguridad de los usuarios vulnerables –peatones y ciclistas–. Y en el ámbito urbano, es también prioritario resolver los cuellos de botella en varias circunvalaciones viarias de determinadas ciudades, para lo que sin duda será preciso implementar medidas de accesibilidad del vehículo privado, en la línea apuntada por el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Es también preciso modernizar nuestras infraestructuras de equipamiento público de salud, educación, seguridad o justicia, y según el caso ampliar su capacidad actual como así ocurre con la dotación de camas hospitalarias del sistema nacional de salud (SNS) hasta alcanzar la ratio medio de capacidad asistencial de la OCDE, que implicaría un esfuerzo inversor superior a los 21.000 millones. Y es también estratégico implementar planes a gran escala para conseguir la neutralidad energética en estas infraestructuras, lo que implicaría reducir el gasto público anual mediante la aportación de financiación privada. A modo de ejemplo una cama en un hospital público consume entre 37.000 y 50.000 kWh/año, equivalente al consumo medio anual de 15 viviendas. Conseguir un 100% de neutralidad energética en los hospitales del SNS equivaldría a un ahorro de gasto público anual mínimo entre 1.240 millones/año y 2.000 millones/año.

Otro desafío es el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, con una inversión base, de origen privado en gran parte, de 128.500 millones para el cumplimiento de los objetivos de eficiencia energética en el sector residencial y terciario (32.000 millones), de generación eléctrica renovable (91.000 millones en almacenamiento, fotovoltaica, eólica y bombeos reversibles) y de interconexión eléctrica con Francia y Portugal (4.278 millones). Y todo ello sin considerar el impacto inversor del acuerdo reciente del Consejo y Parlamento Europeo que incrementa del 32% al 42,5% los objetivos de consumo de renovables en 2030 o del programa REPowerEU que prevé 210.000 millones de inversión en la UE hasta 2027 y que, entre otros objetivos, duplica la capacidad solar fotovoltaica y la tasa de despliegue de bombas de calor.

Realizar todas estas inversiones no es una opción elegible sino una obligación para preservar nuestra competitividad y bienestar social en un entorno global cada vez más competitivo. Y ante la ineludible reactivación del pacto de estabilidad y crecimiento europeo a partir de 2024, es obligado actuar en nuestra regulación para desbloquear la atracción de financiación privada a todas estas infraestructuras mediante la recuperación del modelo concesional, removiendo los obstáculos normativos actualmente existentes, a la vez que resolver problemas endémicos de una legislación con más de 60 años de antigüedad que requiere una profunda actualización, entre otras cuestiones, en materia de nuevos modelos colaborativos, de clasificación y selección empresarial y de mecanismos automáticos de estabilización de precios, ajenos al ciclo y coyuntura inflacionista.

Propuestas sectoriales no faltan, si bien es preciso, por un lado, intensificar la interlocución entre el sector público y privado relacionado con las infraestructuras, y por otro alcanzar una visión de estado en su planificación, ejecución y financiación, lo que requiere un necesario acuerdo entre las principales fuerzas políticas que nos gobiernan. Porque no invertir condena a cualquier país a un empobrecimiento gradual de su economía y de su bienestar.

La recarga eléctrica en carretera nos acercará al cero de CO2 en 2050

La movilidad juega un papel crítico en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, estando muy presente en los ODS directamente relacionados con la energía, la salud, las infraestructuras y el crecimiento económico.

Ecobrand

Ya son muchas compañías en el mundo que, en la actualidad, están completamente a favor de la sostenibilidad y siguen la hoja de ruta de dos importantes retos internacionales orientados a la protección del medio ambiente y la salud de las personas. Son el *Green Deal Europeo* y varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

El Pacto Verde Europeo, firmado en 2019, tiene como finalidad principal convertir a Europa en el primer continente climáticamente neutro en 2050, mediante una movilidad justa, verde, bien estructurada y conectada. Y mientras tanto, tiene como primer objetivo que la Unión Europea reduzca sus emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990.

En esa reducción a cero de la contaminación, organizaciones empresariales y, desde luego, instituciones públicas empiezan ya a jugar un papel muy relevante en la necesaria descarbonización del planeta. La progresiva reducción de las emisiones de efecto invernadero en pro-

cesos industriales y, también, la descongestión del transporte son las dos grandes acciones con las que poder llevar a cabo los exigentes propósitos del pacto.

Para abordarlo convenientemente, empresas como Abertis han diseñado varias estrategias concretas como la migración de flotas completas a vehículos menos contaminantes, la adquisición y generación de energía verde, la instalación de estaciones de carga eléctrica para usuarios, la mejora de la gestión de los residuos, la potenciación de una economía circular vinculada a los territorios en los que está presente o el uso de materiales con menor impacto ambiental en su ciclo de vida. Y es que el propio Plan de Sostenibilidad de este operador internacional en la gestión de autopistas de peaje es muy exigente: se prevé la reducción de las toneladas de CO equivalente emi-

A final de año habrá 76 nuevos generadores de carga eléctrica en las carreteras españolas

tidas en un 25% para 2024, y en un 50 % para 2030 respecto a 2019.

De todas las acciones mencionadas, destaca el relevante despliegue de puntos de recarga que aún sigue llevándose a cabo en la red de carreteras de nuestro país. Según previsiones de la compañía, a finales de 2023 se completará la instalación de estos 76 nuevos generadores de carga eléctrica para vehículos eléctricos. Se ubicarán en hasta 29 áreas de servicio distribuidas a lo largo de más de 600 kilómetros de vías reparadas por diferentes regiones de la geografía nacional. Además, prácticamente el 95% del total de los puntos corresponderá a recargas ultrarrápidas. Es decir, permitirán que una recarga completa, en plena carretera, tarde menos de 30 minutos.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

La movilidad juega un papel crítico en la Agenda 2030 marcada por la Organización de las Naciones Unidas, estando muy presente en los ODS 3, 9, 11 y 13. Muy importantes por estar directamente relacionados con la energía, la salud, las infraestructuras y el crecimiento económico.

Siguiendo con el mismo ejemplo, la estrategia de Sostenibilidad de Abertis, también se puede afirmar sin atisbo de duda que está perfectamente alineada con esta otra ambiciosa hoja de ruta mundial, de la misma manera que lo hace con los Acuerdos de París de 2016 sobre el cambio climático.

Son muchas las iniciativas específicas que el grupo ha marcado en cada una de sus áreas de negocio, trazando para ello un estricto calendario de cumplimiento para la adecuada gestión sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico. En este objetivo común del plan, las carreteras del futuro deberán ser sostenibles e inteligentes para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) indicados, que indiquen directamente en el acusado cambio climático.



EL GOBIERNO MEJORA LA REVISIÓN DE PRECIOS

El Senado aprueba una enmienda para que la revisión de precios se amplíe a los contratos públicos de servicios y para que el periodo de carencia, a nivel global, se reduzca de dos a un año.

C. Reche / J. Mesones
MADRID.

El Gobierno mejorará la revisión de precios en obras públicas y ampliará su alcance a los contratos de servicios a través de una enmienda en el Senado para modificar la Ley de Contratos del Sector Público (Ley 9/2017) con el cambio de dos apartados del artículo 103 (el 2 y el 5). Distintos grupos parlamentarios, encabezados por el Grupo Socialista, acordaron el miércoles en el Senado introducir un cambio en la legislación que permita revisar los precios en contratos de obras y también en aquellos que no pertenezcan a este tipo si están justificados.

En concreto, el nuevo redactado de la normativa fija que “previa justificación en el expediente, podrá admitirse la revisión de precios en los contratos que no sean de obras, de suministros de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas o de suministro de energía aunque su periodo de recuperación de la inversión sea inferior a cinco años siempre que la suma de la participación en el presupuesto base de licitación del contrato de las materias primas, bienes intermedios y energía que se hayan de emplear supere el 20% de dicho presupuesto”. Por tanto, los contratos de servicios, como los de conservación de carreteras o consultoría, con periodos de ejecución limitados, podrán acogerse a la revisión.

En estos casos, añade el nuevo texto, “la revisión solo podrá afectar a la fracción del precio del contrato que representa dicha participación” y el “pliego deberá indicar el peso de cada materia prima, bien intermedio o suministro energético con participación superior al 1% y su respectivo índice oficial de revisión de precios”. De este modo, la norma mantiene fuera de la revisión los costes de la mano de obra en los contratos, un aspecto fundamental sobre el que han puesto la voz de alarmas distintos contratistas. Asimismo, “no será exigible para la inclusión en los pliegos de la fórmula de revisión a aplicar al precio del contrato la emisión de informe por el Comité Superior de Precios de Contratos del Estado”.

La segunda modificación, que se lleva a cabo en el apartado 5 del citado artículo, fija ahora que la revisión de precios en los contratos del sector público tendrá lugar cuando el contrato se hubiese ejecutado, al menos, en el 20% de su importe y “hubiese transcurrido un año desde su formalización”. En consecuencia, el primer 20% ejecutado y el importe ejecutado en el primer año transcurrido desde la formalización quedarán excluidos de la revisión. Hasta ahora este periodo era de dos años. El sector demandaba que se fijara en seis meses.

El Gobierno ha decidido, de este modo, cambios en la ley para compensar los sobrecostes derivados de la inflación en los contratos públicos, como adelantó *elEconomista.es*. Con estas modificaciones legales, que todavía deben ser refrendadas en el Congreso, el Gobierno da un paso más para que los contratistas puedan actualizar los precios de los contratos públicos. Ahora bien, a la revisión podrán aco-



Obra de una carretera en España. ISTOCK

La falta de revisión de precios pone en peligro el uso de una parte de los fondos europeos

gerse las obras y contratos de servicios futuros, pero no los que están en curso.

Además, frente a lo que se había planteado desde Transportes en el marco de la negociación con los ministerios de Asuntos Económicos y Hacienda, el nuevo redactado no restituye la obligatoriedad para los órganos de contratación de incluir la fórmula de revisión en los pliegos, por lo que no se aleja el fantasma de que más de 7.000 millones de euros en obras públicas de las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales queden desiertas este año. Una amenaza que pone en peligro la ejecución de parte de los fondos Next Generation. Las Administraciones del Estado sí están incluyendo la revisión de precios en sus pliegos, pero no las Administraciones Autonómicas y Locales al no existir obligación.

El grupo de trabajo *ad hoc* promovido por Transportes, Hacienda y Asuntos Económicos tenía sobre la mesa varios planteamientos,

entre los que estaba implementar medidas adicionales de revisión de precios para los contratos de servicios adscritos a infraestructuras, que fueron excluidos del ámbito del RD-ley 3/2022 que introdujo la revisión de precios extraordinaria en las obras.

Precisamente, otro de los asuntos que se ha abordado en esta mesa de trabajo es incrementar del 20% al 30% el límite del contrato de obra ejecutado para ser revisado dentro del mecanismo de revisión extraordinaria, que venció el pasado 1 de marzo cuando el Gobierno decidió no prorrogarlo –aunque sigue aplicándose a las obras en curso–. Un debate que deviene de que en la actualidad los sobrecostes alcanzan entre el 26% y el 27% de media. Esta medida, de aprobarse, discurriría por otra vía legislativa, como una orden ministerial. Ahora bien, aunque ha sido valorado, fuentes gubernamentales indican que ahora mismo este cambio se ha apartado.

EL RETO DE LA RECARGA PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

El Gobierno creó un grupo de trabajo que por ahora no ha atendido la demanda del sector de instaurar un Perte específico para construir 598 millones con una inversión estimada de 1.643 millones de euros.

J. M. MADRID.

El desarrollo de una red de infraestructura de recarga pública para los vehículos eléctricos es uno de los desafíos que enfrenta España en la actualidad para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El Gobierno constituyó hace casi un año el grupo de trabajo Infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico, con una primera reunión celebrada el 15 de junio que estuvo presidida por el líder del Ejecutivo, Pedro Sánchez, y por la vicepresidenta tercera y ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera. Sus objetivos consisten en la elaboración de recomendaciones y debate sobre tecnología para concretar medidas y cuantificar inversiones.

Seopan envió en julio un plan a Transición Ecológica, pero por ahora no ha habido ningún avance en la línea trasladada por la patronal de las grandes constructoras. La organización diseñó una propuesta para la construcción de 598 electrolineras con 5.272 puntos de recarga públicos de 350 kilovatios (KW) para vehículos eléctricos, para una potencia total instalada de 1.845 megavatios (MW). La inversión requerida asciende a 1.643 millones de euros.

Seopan promulga el desarrollo de un Proyecto sectorial Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (Perte) para la anticipación de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico en la red viaria interurbana, tanto de gran capacidad como convencional, titularidad del Estado.

A juicio de Seopan, el impulso de este Perte "cumpliría todos los criterios", si bien esta fórmula limita el ámbito de actuación -quedaría fuera la red autonómica-, considerando la construcción y enganche de infraestructura de recarga en 9.024 kilómetros de autovías libres de peaje -excluye a las autopistas de peaje y a 1.042 kilómetros de 11 concesiones del Estado- y en 11.869 kilómetros de convencionales.

Para la ejecución del Perte, la patronal plantea una estructura de financiación público-privada similar a la de otras iniciativas como la del Perte de Digitalización del ciclo del agua que contempla una financiación pública proveniente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del entorno del 60%, equivalente en este caso a la consignación de 986 millones de subvenciones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, anticipando el sector privado el 40% res-

Las constructoras elevan la necesidad de puntos de recarga en las carreteras a 1.585 electrolineras

tante (657 millones). Esto requeriría la correspondiente aprobación de una norma de rango legal.

Las compañías privadas responsables de la construcción y enganche de las electrolineras financiarían durante un determinado plazo la aportación de recursos privados al Perte, dando con ello un periodo razonable para la consolidación de la comercialización y venta de vehículos eléctricos en España.

La modalidad de financiación planteada por Seopan, que contempla el anticipo de recursos privados por parte de las compañías de infraestructuras, se ha aplicado con anterioridad en el denominado método alemán, utilizado con éxito en el pasado, si bien dicha práctica cayó en desuso por las limitaciones impuestas en la modificación de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector público -el límite a la tasa de descuento de las concesiones-.

Mayor alcance

Las necesidades de recarga, en todo caso, van más allá de la propuesta inicial de Seopan. De hecho, la organización ha elaborado un informe en el que considera, entre otras importantes inversiones en la red viaria objeto del estudio, la ejecución y enganche a la red eléctrica de electrolineras tanto en las vías de alta capacidad como convencionales, titularidad del Estado y las comunidades autónomas. Según el mismo, las inversiones a realizar se incorporan al modelo económico financiero como una inversión inicial (capex) a financiar por las sociedades concesionarias, cuya recuperación se realizaría con los futuros peajes de los usuarios. El informe se centra por tanto en la anticipación de la infraestructura de recarga y su enganche a la red de distribución, no abordando la operación y explotación de las electrolineras, lo que debería licitarse por el concedente mediante procedimiento de concurrencia competitiva tras la finalización de la infraestructura

El ámbito de actuación implicaría la construcción de 1.585 electrolineras y 10.710 puntos de recarga pública de 350 kilovatios (KW) (3.748 megavatios MW de potencia instalada) para vehículos eléctricos en las vías de alta capacidad y convencionales del Estado y de las comunidades autónomas con una inversión asociada mínima de 3.766 millones. Así, considera actuaciones en 13.674 kilómetros de vías interurbanas de gran capacidad titularidad del Estado (10.065 kilómetros) y de las comunidades autónomas (3.609 kilómetros) y en 51.948 kilómetros de vías convencionales de calzada con ancho superior a siete metros, de titularidad estatal (11.869 kilómetros) y autonómica (40.079 kilómetros). De los 3.766 millones de euros de inversión mínima requerida, 1.782 millones corresponden a la red de carreteras del Estado y 1.984 millones a la de las comunidades autónomas.

El plan de electrolineras en carreteras de las constructoras

Datos en millones de euros.

Inversión en electrolineras en red viaria del Estado.

Actuación	Gran capacidad (10.065 km)		Convencionales (11.869 km)		Total Inversión (Capex)
	Unidades	Inversión (Capex)	Unidades	Inversión (Capex)	
Obra civil por electrolinera	402	402	238	238	640
Suministro e Instalación pto. recarga ultra rápida 350 KW*	4.824	868	952	171	1.040
Enganche electrolinera a la red de Alta Tensión (€/electrolinera)**	402	64	238	38	102
Total		1.335		447	1.782

Inversión en electrolineras en red viaria de las CCAA.

Actuación	Gran capacidad (10.065 km)		Convencionales (11.869 km)		Total Inversión (Capex)
	Unidades	Inversión (Capex)	Unidades	Inversión (Capex)	
Obra civil por electrolinera	144	144	801	801	945
Suministro e Instalación pto. recarga ultra rápida 350 KW*	1.728	311	3.206	577	888
Enganche electrolinera a la red de Alta Tensión (€/electrolinera)**	144	23	801	128	151
Total		478		1.506	1.984

Inversión total en electrolineras en red viaria de el Estado y las CCAA

Actuación	Gran capacidad (10.065 km)		Convencionales (11.869 km)		Total Inversión (Capex)
	Unidades	Inversión (Capex)	Unidades	Inversión (Capex)	
Obra civil por electrolinera	546	546	1.039	1.039	1.585
Suministro e Instalación pto. recarga ultra rápida 350 KW*	6.552	1.179	4.158	748	1.928
Enganche electrolinera a la red de Alta Tensión (€/electrolinera)**	546	87	1.039	166	254
Total		1.813		1.954	3.766

(*) Datos facilitados y contrastados con SEAT/CUPRA.

(**) Incluye obra civil de enganche a acometida existente, no contemplando nuevas acometidas en seccionadores y subestaciones.

Fuente: Seopan.

LAS CONCESIONES, UN MODELO OLVIDADO

Las Administraciones Públicas licitaron en 2022 proyectos concesionales por 598 millones, un 23% más que en 2021, pero 20 veces menos que en 2010. El sector trabaja en un modelo colaborativo y pide un cambio legal.

J. M. MADRID.

La licitación de concesiones de infraestructuras en España mejoró en 2022 un 23% con respecto a 2021, hasta alcanzar los 598 millones de euros. Se trata, no obstante, de una cifra que el sector considera muy alejada de los niveles que deberían registrarse en España, máxime atendiendo a la expansión de los modelos de colaboración público-privada en las primeras economías del mundo y en otros muchos países en desarrollo. La cifra representa menos de la vigésima parte que los 12.658 millones que salieron a licitación en 2010. De los 598 millones, el Estado no sacó ni un solo concurso bajo fórmulas de concesión. El grueso del volumen licitado corresponde a las Administraciones Locales, con 383 millones. Mientras, las Comunidades Autónomas limitaron el importe a 15 millones.

La parálisis de los proyectos en régimen de concesión y de la colaboración público-privada deriva de la Ley de Desindexación de la economía española aprobada en 2015, que acota la tasa de descuento a 200 puntos bá-

sicos más el interés de los bonos del Tesoro a 10 años. Una limitación legal que impide la viabilidad de más iniciativas. El volumen licitado desde la aprobación de esta norma asciende a 3.559 millones, la tercera parte de lo licitado en los máximos de 2010. En 2022, la Oficina Nacional de Evaluación (ONE), órgano asociado al Ministerio de Hacienda, emitió únicamente un informe favorable en ocho de los 25 expedientes de concesiones recibidos -24 de servicios-. El organismo autorizó así contratos por 321 millones de euros y rechazó 17 proyectos valorados en 3.001 millones. Entre ellos figura un contrato de saneamiento urbano en Madrid e infraestructuras sociales, deportivas y docentes.

En este contexto, Seopan, patronal que aglutina a grandes constructoras y concesionarias, trabaja con el Gobierno para diseñar una propuesta con la que introducir modelos colaborativos de contratación, alineados con los que se utilizan en las grandes potencias económicas como Estados Unidos, Canadá, Australia, Reino Unido, Finlandia, Suecia y Noruega. La organización plantea un modelo colaborativo de coste objetivo (Target Cos-



ISTOCK

La ONE rechazó el pasado año 17 de los 25 proyectos en concesión presentados por 3.000 millones

ting), por el que el coste de la obra condiciona el diseño del proyecto, se permite la evaluación de alternativas para mejorar el proyecto y la fijación de coste objetivo con compartición de ahorros y sobrecostes con mecanismos *pain/gain* (esfuerzo/recompensa) que recompensan la eficiencia y castigan la ineficiencia. Según Seopan, este modelo garantiza el cumplimiento de presupuesto y plazos, reduce la litigiosidad y maximiza el valor del proyecto sin mermar su calidad.

PAGO POR USO, UNA CUESTIÓN DE ESTADO

España se ha comprometido con Bruselas a instaurar un sistema de pago por uso en la red de carreteras. El Gobierno de Pedro Sánchez ha aplazado la impopular medida hasta la próxima legislatura.

J. M. MADRID.

España tiene el compromiso con la Comisión Europea acometer la implantación del pago por uso en la red de carreteras de alta capacidad del Estado. El Ejecutivo de Pedro Sánchez ha descartado que vaya a instaurarse en la presente legislatura, por lo que la decisión final corresponderá al próximo gobierno. Por el momento, el Ministerio de Transportes ha contratado a Ineco y KPMG para elaborar un informe que defina, en consonancia con los ministerios de Hacienda y Asuntos Económicos, el mejor sistema de tarificación de la red bajo el principio, en cualquier caso, de que "el que contamina paga" y "el que usa paga". Existen tres modelos instaurados en otros países europeos que están en el punto de mira: la viñeta; el telepeaje según la distancia recorrida por los usuarios a través de la instalación de pórticos y sin necesidad, por tanto, de barreras (*free flow*); y la tarificación basada en la localización por satélite.

La introducción del pago por uso busca dar solución al déficit de inversión en la conservación de la red de carreteras de España, que supera ya los 9.900 millones de euros -en 2021-. Además, el coste para las arcas públicas se viene incrementando desde 2018 como consecuencia de la reversión de los con-



ISTOCK

Al déficit acumulado se suman los costes adicionales por la reversión de las autopistas de peaje

tratos de concesión de autopistas de peaje que vencen, levantándose las barreras y, en consecuencia, asumiendo los gastos de conservación las Administraciones correspondientes. Hasta la fecha así ha ocurrido con varios tramos de la AP-1, la AP-2, la AP-4 y la AP-7. De igual modo, la Generalitat de Cataluña también asumió en 2021 las autopistas de Invicat. Una situación que irá agravándose en los próximos años según vayan vencien-

do nuevos contratos. En concreto, para la siguiente legislatura está previsto que el Estado afronte el final de otras 11 concesiones. Son los diez contratos de las 11 autopistas de primera generación que se explotan a través de peaje en sombra y que vencen en diciembre de 2026, y el de la AP-68 Bilbao-Zaragoza, cuyo vencimiento está fijado para noviembre de 2026.

El Ministerio de Transportes ya ha iniciado los trabajos para preparar el traspaso de la gestión de todas estas carreteras, que suman una longitud próxima a los 1.300 kilómetros. A ellos podrían sumarse los de otras autopistas de titularidad autonómica cuyas concesiones vencen en los próximos años, como la Ruta de los Pantanos, en Madrid. De concretarse, dejarán así de estar operadas por grupos privados participados por constructoras, concesionarias, fondos e ingenierías. No obstante, en función de cuándo se implante el pago por uso en la red, estas autopistas podrían integrarse directamente a su vencimiento en el nuevo sistema de tarificación que se determine, cuya gestión por ahora no se ha aclarado si correrá a cargo de operadores privados o de un ente público. En este último caso, que a día de hoy emerge como el más probable, Seittsa figura como la opción más lógica.

FCC, un liderazgo global, sostenible e innovador en infraestructuras

Entre sus muchos proyectos ya en ejecución en España destaca un tramo del corredor ferroviario mediterráneo en Totana, Murcia. Fuera es responsable, por ejemplo, del diseño, construcción, operación y mantenimiento de la mayor red ferroviaria de cercanías en el entorno metropolitano de Toronto, Canadá

EcoBrands

El área de construcción del Grupo FCC cuenta con un amplio portafolio de trabajos en el que se incluyen todo tipo de proyectos de infraestructura civil y edificación, desde infraestructuras de transporte, como puentes, autopistas, autovías y vías ferroviarias, hasta edificios singulares como hospitales, universidades o estadios de fútbol. Gracias a su presencia en más de 25 países ha consolidado su liderazgo global en el diseño, construcción y gestión de infraestructuras y edificaciones que tienen como objetivo favorecer el crecimiento socioeconómico de las comunidades locales a las que da servicio. Todo ellos con una apuesta clara por la innovación y sostenibilidad, aspectos que los posicionan como líderes en el sector.

Entre los proyectos en ejecución en España destaca la contratación de un tramo de la plataforma del corredor ferroviario mediterráneo en Totana (Murcia), junto con el desarrollo de una de las infraestructuras hospitalarias más grandes de España, el hospital de Puertollano en Ciudad Real. Continúan con fuertes avances, los proyectos de remodelación del Estadio Santiago Bernabéu, un icono de las infraestructuras deportivas, así como el cierre del Anillo Insular de Tenerife (Canarias), la mayor infraestructura de carreteras en ejecución en España.

En el ámbito internacional, el consorcio participado por FCC es responsable del contrato de diseño, construcción, operación y mantenimiento de la mayor red ferroviaria de cercanías en el entorno metropolitano de la ciudad de Toronto (Canadá). Además, la compañía ganó el contrato de diseño y la construcción del proyecto Sotra Link en Noruega. Se trata de la construcción de la autopista RV 555 Sotrasambandet, que enlazará la isla de Sotra con la ciudad de Bergen. Es el mayor contrato de infraestructura viaria de la historia del país.

Los resultados financieros del área de Construcción del Grupo FCC referentes al 2022



Cero emisiones de carbono para 2050

Todos estos proyectos se enmarcan en su modelo adscrito a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU y el Registro de huella de carbono, compensación y absorción de dióxido de carbono del Ministerio para la Transición Ecológica. Asimismo, su Estrategia de Sostenibilidad establece las líneas sobre las que trabajará en los próximos años, como la lucha contra el cambio climático y su objetivo de ser neutra en carbono en 2050. También desarrolla programas de promoción de la igualdad, la inclusión y la diversidad. El área de construcción del Grupo FCC aúna así ingeniería, construcción, innovación, sostenibilidad y progreso mediante la ejecución de sus proyectos, junto a su dilatada trayectoria y la calidad que le ha permitido estar presente en los cinco continentes.

confirman el buen momento que atraviesa la compañía, registrando un aumento del 18,5% hasta 1.966,9 millones de euros. Por zonas geográficas, en Europa y otros mercados la cifra de negocio creció un 19,7% respecto al ejercicio anterior y alcanzó 501,7 millones de euros, debido fundamentalmente al desarrollo de la Autopista A-9 en Holanda y A-465 en Reino Unido.

En América la cifra de negocio creció de forma significativa hasta 434,2 millones de euros, un 107,1% más sobre el año anterior, apoyado en gran medida en la mayor contribución del proyecto del Tren Maya en México, junto con el avance sostenido de obras como el Túnel del Toyo en Colombia, el Metro de Lima en Perú y el inicio del RER-3 en Toronto (Canadá).

El área de construcción del Grupo FCC cuenta con más de 120 años de experiencia desarrollando infraestructuras y posicionando positivamente la marca España de forma internacional.



La nueva terminal del JFK de Nueva York: gran muestra de Ferroviaal en el mundo

En línea con la estrategia marcada en su Plan Horizon 24, que fija Estados Unidos como uno de sus principales mercados estratégicos, Ferroviaal ha pasado a formar parte de grandes proyectos en el país durante el último año.

EcoBrands MADRID

En primer lugar, destaca la Nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional de JFK, en Nueva York, un proyecto valorado en 9.500 millones de dólares y con una extensión de 2,5 millones de pies cuadrados, del que Ferroviaal es el socio mayoritario. También, se adjudicó la ampliación de la I-95 en Carolina del Norte, valorada en 283 millones de dólares. Además, la compañía ha incrementado su participación en la autopista I-77 en Carolina del Norte hasta un 72,23%, e inaugurado la autopista I-66 en el estado de Virginia, con una inversión de 3.700 millones de dólares.

Estados Unidos no ha sido el único foco de los proyectos. También en Norteamérica, ha sido adjudicada el proyecto del Metro de Toronto, en Canadá, por valor de 4.450 millones de euros. En Australia, se ha adjudicado la construcción del proyecto Coffs Harbour Bypass, por valor de 1.400 millones de euros.

Además, en Europa destacan la concesión del Aeropuerto de Dalaman, en Turquía; la adjudicación del contrato del Metro de París y la construcción de una terminal del puerto de Gdansk, en Polonia.

Nueva Terminal Uno Aeropuerto Internacional JFK, Estados Unidos

La Nueva Terminal Uno (NTO por sus siglas en inglés), es un consorcio de 9.500 millones de dólares de financiación privada liderado por Ferroviaal junto con Carlyle, JLC y Ullico. Ferroviaal cuenta con una participación del 49%, siendo el socio mayoritario.

El proyecto de la Nueva Terminal 1 se ubicará en el espacio que actualmente ocupan la T1 y la T2 y la antigua T3, ofreciendo una mejor experiencia de usuario a lo largo de los más de 232.000 metros cuadrados que tendrá esta nueva infraestructura. El proceso de remodelación, que incluye la demolición de las terminales antiguas y la modernización de las infraestructuras, incrementará la capacidad de la terminal. Una vez acabada la obra, se convertirá en la mayor terminal del Aeropuerto Internacional JFK. La concesión del aeropuerto está prevista hasta 2060.

Las obras en la Nueva Terminal Uno comenzaron en septiembre de 2022 y actualmente se encuentran en la primera fase de construcción, cuya finalización está prevista para mediados de 2026. Con 23 puertas de embarque, la nueva infraestructura servirá de puerta de entrada global al área metropolitana de Nueva York. Establecerá un nuevo estándar de diseño y servicio de categoría mundial a través de un procesamiento de pasajeros más ágil, nuevas experiencias gastronómicas y comerciales, y un concepto arquitectónico y artístico innovador. NTO aspira a ser reconocida entre las diez mejores terminales aeroportuarias del mundo.

Ampliación I-95 Carolina del Norte, Estados Unidos

Ferroviaal, a través de Webber, filial de Construcción en Estados Unidos, se ha adjudicado la am-

pliación de un tramo de 8 millas (12,8 kilómetros) de la I-95, ubicada en Carolina del Norte. El Departamento de Transporte ha seleccionado a la compañía para llevar a cabo la obra, valorada en 283 millones de dólares (equivalentes a unos 278 millones de euros).

Entre los distintos trabajos del proyecto destacan el incremento de la capacidad de la vía a ocho carriles, de los cuatro con los que cuenta en la actualidad, la sustitución de varios puentes y pasos elevados; así como la mejora del sistema de alcantarillado. La obra, cuya finalización está prevista para finales de 2026, mejorará la seguridad de la autopista, al tiempo que reducirá su congestión y garantizará unos tiempos de desplazamientos más fiables.

Managed Lanes I-77 Carolina del Norte, Estados Unidos

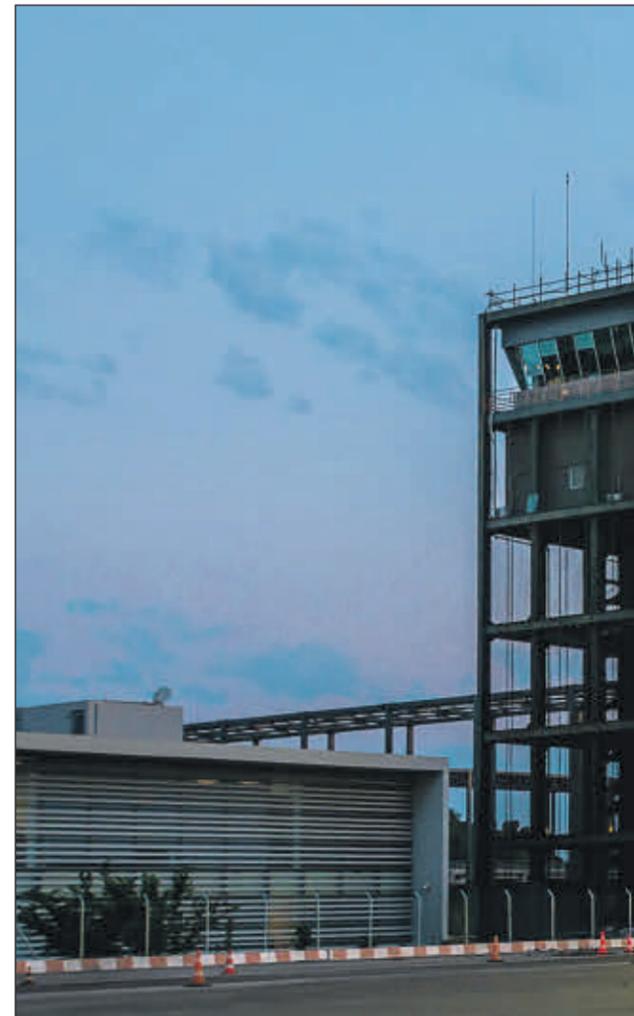
Ferroviaal, a través de su filial Cintra, acordó con Aberdeen, uno de los accionistas, la adquisición de un 7,135% de la autopista I-77, ubicada en Carolina del Norte, Estados Unidos en diciembre de 2022. Con esta operación, que está valorada en 105 millones de euros (109 millones de dólares), la compañía eleva su participación en el activo a 72,23%. La estructura accionarial se completa con John Laing (24,58%) y Aberdeen (3,18%).

Con una longitud de 41,8 kilómetros, la I-77 es una carretera que opera bajo el modelo de Managed Lanes, abierta al tráfico en 2019 y cuyo contrato de concesión se extiende hasta 2069. La autopista reduce de forma importante los tiempos de desplazamientos en la ciudad de Charlotte, una de las zonas que mayor crecimiento está experimentando en el país.

La transacción pone de relieve la confianza de la empresa en este activo, al tiempo que refuerza su compromiso inversor en los Estados Unidos. Ferroviaal tiene en cartera cinco Managed Lanes ubicadas en Texas (LBJ, NTE y NTE 35W), Virginia (I-66) y Carolina del Norte (I-77). La compañía anunció a comienzos de 2020 su Plan Horizon 24 en el que señalaba su foco de crecimiento en el desarrollo de infraestructuras sostenibles con proyectos de alto valor concesional, y designaba el mercado estadounidense como uno de los países clave de desarrollo.

Inauguración Managed Lanes I-66 Virginia, Estados Unidos

Ferroviaal, a través de su filial Cintra, ha abierto al tráfico dentro de los plazos previstos la autopista Managed Lanes I-66, situada en el estado de Virginia y que desemboca en las afueras de Washington D.C. Con una inversión de 3.700 millones de dólares, se trata de una de las mayores iniciativas de colaboración público-privada en



el sector de infraestructuras llevadas a cabo en Estados Unidos en este siglo. Cintra dispone de un periodo de concesión de 50 años para operar y mantener esta Managed Lanes. Ferroviaal Construcción ha llevado a cabo, junto con la empresa local Allan Myers, el diseño y construcción de los 36 kilómetros (22,5 millas) que comprende la obra.

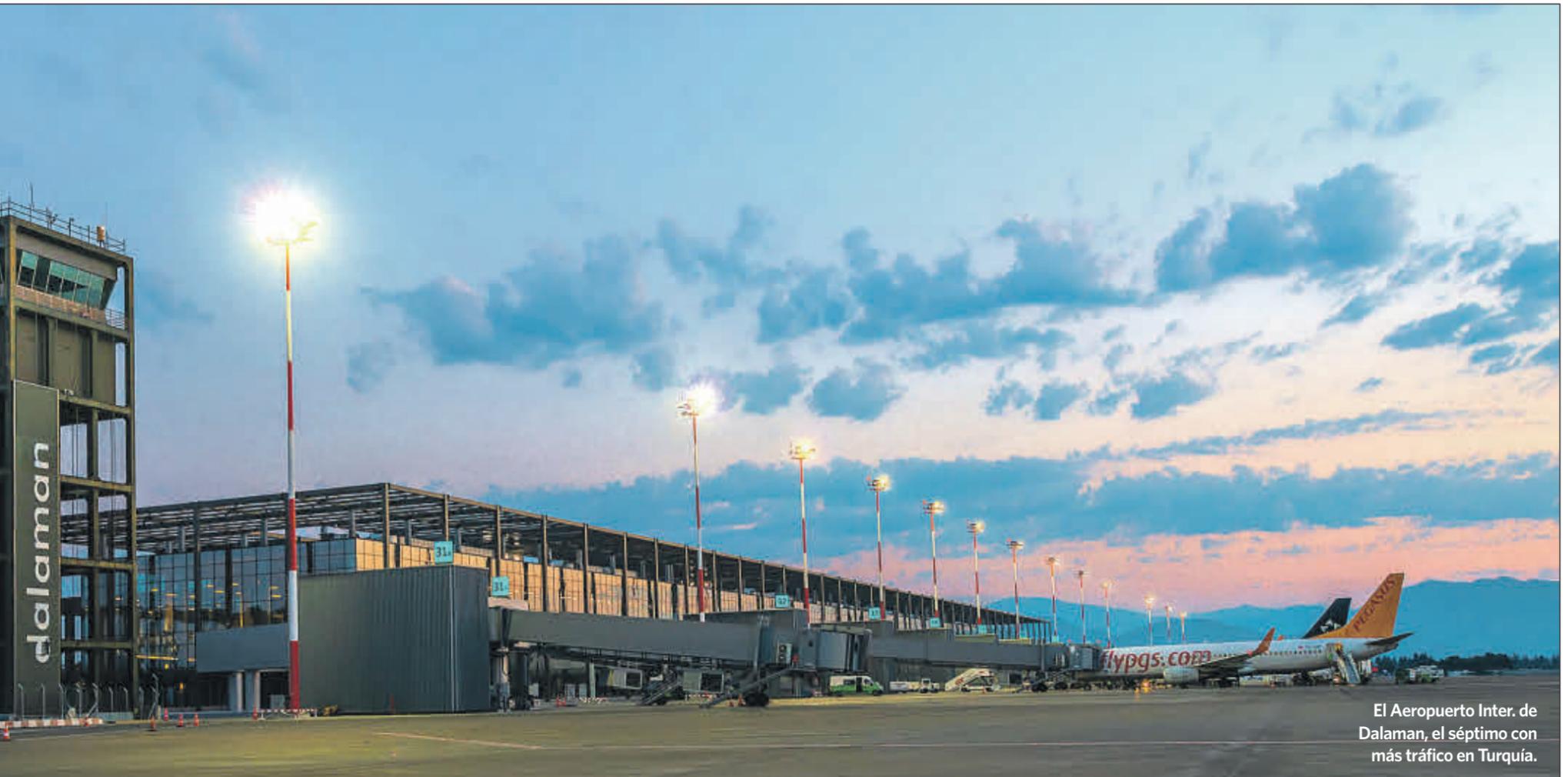
La I-66 se extiende a lo largo del corredor entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., la I-495, en el Condado de Fairfax. La concesionaria está participada en un 55,7% por Ferroviaal, como accionista mayoritario del activo, del que también son socios Meridiam (29,7%) y APG (14,5%). El proyecto cuenta con tecnología de última generación con la incorporación de AI-VIA a lo largo de la infraestructura. Esto incluye, la instalación de diversos tipos de sensores y de un sistema de comunicación vehículo-infraestructura (V2I) que permiten la detección y comunicación de situaciones de riesgo para la circulación en tiempo real y mejoran de manera importante la seguridad en carretera, lo que la convierte en una de las más avanzadas tecnológicamente del mundo.

Este proyecto ha supuesto una importante aportación a la economía local habiendo trabajado 8.755 personas desde su inicio en 2017, con una media diaria de 2.000 trabajadores en el periodo de máxima actividad. También han participado 400 empresas locales y regionales en las distintas facetas en las que se han desarrollado las tareas de construcción.

Ontario Line South Civil, Canadá

Ferroviaal, a través de su filial de Construcción, junto con VINCI Construction Grands Projets, se ha adjudicado el diseño y construcción de un tramo de una línea del Metro de Toronto (Canadá). Metrolinx y la Autoridad de Transporte de Toronto (Infraestructura Ontario) han elegido a la compañía para que lleve a cabo una obra

El nuevo proyecto de este aeropuerto de EEUU está valorado en 9.500 millones de dólares



El Aeropuerto Inter. de Dalaman, el séptimo con más tráfico en Turquía.

que unirá la estación de Ontario Exhibition Place, en el centro de la ciudad, con la de Ontario Science Centre. Se trata del mayor proyecto llevado a cabo hasta la fecha por Ferrovial Construcción, con un valor de 4.450 millones de euros.

La Ontario Line South Civil, nombre que recibe la iniciativa, comprende un sistema de tránsito rápido y autónomo que tendrá una extensión de 6,7 kilómetros, para lo que se construirán 6 kilómetros de túneles. A lo largo de la obra se levantarán siete estaciones, siendo seis de ellas subterráneas.

Gracias a esta nueva línea de metro, más de 227.500 personas que actualmente viven cerca del trayecto que tendrá esta infraestructura verán reducidos los tiempos de desplazamiento. El proyecto también mejorará la calidad de vida de los pasajeros al aliviar aglomeración que hay en la actual Línea 1 (Yonge-University).

Coffs Harbour Bypass, Australia

Ferrovial, a través de su filial de Construcción y en consorcio con Gamuda Australia, se ha adjudicado el proyecto Coffs Harbour Bypass, ubicada en Nueva Gales del Sur (Australia), con un valor referencial de 2.200 millones de dólares australianos, equivalentes a unos 1.400 millones de euros.

En el marco del contrato, Ferrovial construirá un tramo de 14 kilómetros y realizará los trabajos de mejora de cuatro carriles de la autopista, que se extiende desde el sur de Englands Road hasta la carretera en Sapphire, ambas en Nueva Gales del Sur. Las obras también comprenden tres nuevos túneles y una vía de servicio, que conectará Solitary Islands Way con James Small Drive y la actual Pacific Highway.

Coffs Harbour Bypass es el último tramo de la Pacific Highway y se extiende entre Hexham, un suburbio de la ciudad de Newcastle, y la fronte-

ra con el estado de Queensland. Se espera que reduzca los tiempos de desplazamiento, ofreciendo unos tiempos de viaje más fiables, y que incremente la seguridad los usuarios de la vía.

Aeropuerto Internacional de Dalaman, Turquía

Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha adquirido una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman, en Turquía. YDA Group, que opera el activo desde 2006 y mantendrá un 40% de la participación, ha llevado a cabo importantes mejoras en sus instalaciones.

El grupo YDA se adjudicó en 2014 la concesión de la operación del aeropuerto para los siguientes 26 años, y recientemente la amplió hasta 2042. El contrato incluía la construcción de una nueva terminal internacional, que entró en servicio en el año 2018. Las tarifas por pasajero están fijadas en el contrato de concesión y se recaudan en euros, por lo que la mayor parte de los ingresos se producen en esta divisa.

El aeropuerto de Dalaman se encuentra situado en la denominada Riviera turca, una de las regiones turísticas más atractivas del país y del Mar Mediterráneo, con un gran interés cultural, deportivo y de ocio. Registró un tráfico de pasajeros de 5 millones en 2019, siendo la mayoría de origen extranjero. Esta cifra supuso un crecimiento del 78% desde 2006, lo que lo sitúa como el cuarto mayor aeropuerto del país por número de pasajeros internacionales.

Metro de París, Francia

Ferrovial, a través de su división de Construcción, en consorcio con las compañías francesas Spie batignolles génie civil y Spie batignolles Valérien, se ha adjudicado la construcción de un tramo de la línea 18 del Metro de París, Francia que une el aeropuerto de Orly con Versailles Chantiers. El contrato asciende a 438 millones de euros.

La obra se enmarca dentro del programa conocido como Grand Paris Express, que representa el mayor proyecto de infraestructuras de Europa y que incluye la ampliación en 68 nuevas estaciones y 200 kilómetros la red ferroviaria de la capital francesa.

En el marco del contrato, Ferrovial llevará a cabo la excavación de 6,7 kilómetros de túnel entre las estaciones de Saint-Quentin Est y Versailles Chantiers, situadas al oeste de París. Con una duración prevista de 104 meses, los trabajos también comprenden la construcción de tres estaciones y ocho estructuras auxiliares.

T3 Puerto de Gdansk, Polonia

Ferrovial, a través de su filial polaca de construcción Budimex y en consorcio con la empresa Dredging International, se ha adjudicado una terminal en el puerto de aguas profundas de Gdansk, en Polonia. DCT Gdansk, que es el mayor operador de terminales de contenedores en el Mar Báltico, ha seleccionado a estas compañías para llevar a cabo un proyecto con una inversión de 245 millones de euros.

La obra comprende un muelle de aguas profundas de 717 metros de longitud y 17,5 metros de profundidad, además de los trabajos de drenaje y la construcción de una línea de atraque, con una longitud de más de 700 metros, a la que se podrán amarrar los mayores buques portacontenedores que operan actualmente en el mundo y que navegan por el Estrecho de Dinamarca.

La T3, nombre que recibe este proyecto, tendrá una superficie de más de 360.000 m² y una profundidad de 17 metros. Se espera que esté acabada en el primer semestre de 2025. Una vez se produzca este hito, el proyecto aumentará la capacidad del puerto en 1,7 millones de contenedores hasta alcanzar los 4,5 millones, convirtiéndole en uno de los mayores puertos de Europa.

EL 'AVE' BATE MÁXIMOS HISTÓRICOS CON LOS NEXT GENERATION

El despliegue de kilómetros en las redes de alta velocidad se eleva a máximos, al igual que las concesiones de obra pública de Adif Alta Velocidad, que lo hace al calor de los fondos europeos de la recuperación

C. Reche MADRID

La inversión en alta velocidad ha sido prioritaria para España en los últimos 30 años. Prueba de ello es que la red ferroviaria del país, la más extensa en Europa y la segunda en todo el mundo, solo por detrás de la de China, cuenta ya con más de 4.000 kilómetros desplegados, con la previsión de que la cifra siga en aumento al calor de los fondos de la recuperación, conocidos también como Next Generation. El dinero que Europa destina en esta modalidad para este año asciende a 749,6 millones de euros, lo que suma un total de 1.932 millones en los dos últimos años. Todo este oxígeno llena el pulmón del gestor de las infraestructuras ferroviarias, que trasladará parte de los fondos a través de distintos concursos públicos.

El efecto multiplicador del esfuerzo inversor de la administración y el impulso de los fondos comunitarios han llevado ya a España a contar con una extensa red que, además, con la liberalización del mercado en alta velocidad y la consiguiente entrada de dos operadores, ha aumentado la explotación de la red al máximo, superando al cierre de año el uso que la red tenía en 2019, es decir, antes de la pandemia.

Los incrementos más relevantes en la red se han producido en los tráficos de Larga Distancia y, aunque en menor medida, también en el tráfico de Cercanías e interurbanos, cuyo aumento fue del 6,4%. Por ejes ferroviarios, en las líneas de alta velocidad (LAV) destaca el crecimiento de Madrid-Levante, una de las líneas que ya cuenta con tres operadores y cuatro marcas comerciales (AVE, Avlo, Iryo y Ouigo).

Actuaciones pendientes

Las inversiones contempladas por Adif para los próximos años pivotan entre la construcción de plataformas, el montaje de vía, su electrificación, la implementación de los sistemas de señalización y control del tráfico. También la apuesta por el fomento del transporte multimodal y el trasvase de tráfico, un fenómeno que se traduce en grandes proyectos como la conexión del tren de alta velocidad con el aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez, el de mayor capacidad en toda España y el principal de carácter internacional, o la unión entre la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor a través del nuevo túnel pasante.

El fin último de esta infraestructura es abrir la puerta a la circulación de trenes de alta velocidad uniendo las ciudades del norte y del noroeste del país con ciudades del sur de forma directa, sin necesidad de realizar parada o cambios de tren en la capital.

La LAV Madrid-Levante destaca en el crecimiento entre los principales corredores

No obstante, para igualar a todos los territorios del país quedan importantes inversiones que ejecutar en algunos ejes. Entre las actuaciones en desarrollo está la Y Vasca, un corredor que no solo unirá a las capitales de la región (Vitoria, Bilbao y San Sebastián) a través de la alta velocidad, sino que también la conectará con Pamplona a través del Corredor Navarro.

Sobre este último corredor, el Ministerio de Transportes avanza que espera que esté finalizados cinco de los siete subtramos del trayecto Castejón- Comarca de Pamplona, cuyos 87 kilómetros serán la espina dorsal de este corredor. Para ello será necesario la puesta en marcha de dos obras: la del Viaducto sobre el río Ebro (tramo I del subtramo 0), pendiente de adjudicación, y la de Talla Campanas, cuya obra se licitará a mediados de año. La inversión en ambos tramos se acerca a los 310 millones de euros, con financiación europea de los fondos.

La lista de tareas pendientes no finaliza aquí. Se necesita completar la conexión de los corredores del Mediterráneo y el Atlántico y se están realizando mejoras en la línea Madrid-Córdoba y la Madrid-Sevilla. También está pendiente la conexión de León con Asturias, que presenta un gran desafío técnico debido a la complejidad de la Cordillera Cantábrica. Además, se está trabajando en la mejora de la alta velocidad en Extremadura, con la inauguración del primer tramo entre Plasencia y Badajoz este verano.

Las cifras de contratación también reflejan el boom en la alta velocidad. El ferrocarril en España ha experimentado otro récord histórico en este sentido impulsado por los fondos Next Generation. Según los datos provisionales de la patronal de las grandes constructoras Seopan, el gestor ferroviario Adif adjudicó en el último ejercicio un total de 3.890,8 millones de euros, de los que el 47% (1.828,5 millones de euros) fueron para Adif Alta Velocidad. El resto fueron para Adif-red convencional, que rubricó contratos por 2.062,3 millones.

Años atrás, el peso del AVE era sustancialmente mayor, lo que demuestra la apuesta inversora del Gobierno por mejorar las líneas de Cercanías. De hecho, la estrategia indicativa del Gobierno hasta 2026 rebaja el protagonismo de la alta velocidad respecto a planes anteriores. En cualquier caso, Transportes maneja dos escenarios para el negocio de viajeros en media y larga distancia, con porcentajes de actuación que, en ningún caso, representarán menos del 49% del total. El resto de partidas contempladas son Cercanías y movilidad urbana, por un lado, y mercancías, por otro.



También se contemplan actuaciones transversales.

560 millones en cánones

Con motivo del mayor uso de la red, Adif ha logrado en 2022 un ingreso de 562 millones en materia de cánones, las tasas que pagan

Infraestructuras



De izquierda a derecha, los peradores Ouigo, Renfe e Iryo en la estación de Chamartín. EE

Esfuerzo inversor en la alta velocidad

Actuaciones pendientes

Trayecto	Velocidad (km./hora)	Distancia (km.)
Navalmoral - Plasencia - Badajoz	300	246
Madrid - Navalmoral	300	223
Murcia - Almería	300	188
Vitoria Gasteiz - Bilbao / San Sebastián	250	175
Teruel - Zaragoza	250	166
Burgos - Vitoria	300	110
La Encina - Valencia	300	107
Sevilla - Huelva	300	102
Palencia - Alar del Rey	300	82
Zaragoza - Castejón	250	82
León - Pola de Lena (Pajares New pass)	250	76
Castejón - Logroño	220	76
Castejón - Pamplona	300	75
Ourense - Vigo (vía Cerdedo)	250	60
Alar del Rey - Reinosa	300	44

Licitaciones y construcciones de ADIF, en millones de euros

Licitaciones	Nº de obras	Importe	Adif AV*	Adif
2009**	307	5.251	-	-
2014	975	2.345	241	2.104
2015	636	830	293	536
2016	669	253	27	226
2017	505	949	675	274
2018	516	2.826	2.212	614
2019	491	1.948	1.104	844
2020	450	618	226	393
2021	567	4.025	1.821	2.204
2022	399	4.131	1.789	2.342

Adjudicac.	Nº de obras	Importe	Adif AV*	Adif
2003**	50	3.305	-	-
2014	214	1.076	18	1.058
2015	207	912	340	572
2016	265	395	35	360
2017	116	138	47	91
2018	126	865	602	263
2019	223	2.669	2.072	596
2020	176	777	324	453
2021	240	1.860	1.010	850
2022	317	3.891	1.829	2.062

(*) Adif Alta Velocidad. Fruto de la segregación a partir de 2014. (**) Máximo histórico. (***) Máximo histórico anterior (hasta 2022).

Fuente: Seopan y UIC High Speed Rail Atlas 2022.

elEconomista.es



Actuaciones de mejora de la estación de Chamartín, en Madrid EE



Estación de Chamartín ds ds dsf dsf. EE

Adif AV ha acaparado el 47% de las concesiones de obra pública

los operadores por utilizar su infraestructura. Las últimas cuentas del operador revelan un aumento significativo respecto al dinero percibido el pasado año por el mismo motivo (390 millones de euros). Estas tasas cánones se dividen entre el uso de la infraestructura, donde se introducen dis-

tintos conceptos (adjudicación de capacidad o utilización de las vías ferroviarias), y por el uso de estaciones y otras instalaciones, como los cambiadores de ancho. En cualquier caso, el nivel máximo de ingresos de 2022 de Adif AV sigue lejos del ejercicio récord de 2019, cuando logró 611 millones

Adif congeló sus cánones en 2022 y 2023 para favorecer la recuperación del tráfico

a través de la liquidación de cánones. En el resultado ha influido la propuesta avalada por la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia para mantener congeladas esas tasas con la meta de facilitar la recuperación de tráficos en un momento de subida de costes energéticos.

LOS PUERTOS CONSOLIDAN SU RECUPERACIÓN CON UN 3,5% MÁS DE TONELADAS

Puertos del Estado supera los 563 millones de toneladas y sus ingresos mejoran a los prepandemia. Para 2023 hay una asignatura por cumplir: recuperar todo el tráfico de pasajeros.

C. Reche MADRID.

Nivel de ingresos sin precedentes pese a que el tráfico portuario se quedase cerca de sus máximos históricos. Ese fue el balance de 2022 en los puertos españoles, que registraron un aumento del 3,5% en el movimiento de toneladas, alcanzando un total de 563,3 millones de toneladas movidas, cifra que se debe a los elevados volúmenes de los productos energéticos y en los cambios en el tablero que introdujo la guerra entre Ucrania y Rusia.

Los graneles sólidos, como el carbón y el coque de petróleo, aumentaron en un 10,8%, mientras que los líquidos, como el gas natural, lo hicieron en un 7%. Su subida compensó la contracción en los tráficos de contenedores que impidió batir la cifra más alta en la serie histórica, la del año 2019, que fue de 564,5 millones de toneladas.

Pese a las buenas noticias, la amenaza de crisis en algunas de las principales economías mundiales y la persistencia del conflicto entre Rusia y Ucrania plantean nuevos desafíos.

“Los principales puertos europeos como Rotterdam, Amberes y Hamburgo, también se vieron afectados por el estallido de la guerra, rebajando algunos de los tráficos procedentes de Rusia y el volumen de mercancía contenerizada”, explica Ocean Infrastructures Management (OIM), la división de consultoría de Ocean Capital Partners.

Si se analiza la actividad portuaria en España, el resultado fue desigual. Entre las entidades destacadas emergió Cartagena, que no solo batió su propio récord, sino que se colocó en el top 5 de puertos españoles con 36 millones de toneladas transportadas y desembarcó a Bilbao y Tarragona. El puerto vasco no alcanzó cifras prepandemia -aunque creció un 5%- y el catalán perdió 1,5 millones de toneladas entre 2021 y 2022.

Las tres principales posiciones, sin embargo, siguen inamovibles, con Barcelona, Valencia y Algeciras en lo más alto del podio. Estas infraestructuras, que a lo largo de los años han ido ampliándose para absorber la nueva demanda (la dársena Sur en Barcelona, las Norte y Sur en Valencia o el muelle Juan Carlos I e Isla Verde exterior en Bahía de Cartagena), acapan la mitad de todo el tráfico portuario en cada ejercicio.

Con una exposición al coronavirus mucho más clara, los pasajeros de cruceros volvieron a los puertos y se recuperaron con fuerza. Pero todavía tienen un largo recorrido en este 2023, después de que el tráfico aumentara a triple dígito -llegó a los 8,2 millones de cruceristas- y siguiese aún así sin alcanzar la

marca histórica de 2019. La subida fue muy relevante tras la apertura de la frontera con Marruecos. “Se espera que crezcan estas cifras este como consecuencia de la reducción casi total de restricciones de movilidad”, vaticinan desde OIM.

“La importancia de esta industria en nuestra economía queda reflejada al obtenerse durante ese año, una facturación de casi 6.000 millones de euros, aportando 2.800 millones de euros al PIB nacional, y más de 50.000 puestos de trabajo”, destacan desde Puertos del Estado.

La esperanza se deposita en algunas tendencias que ya se confirman, como que los principales puertos crucerísticos en los meses de invierno (los de las Islas Canarias, Barcelona y Baleares) arrojan cifras prepandemia en los primeros 60 días del curso.

Destaca por encima del resto el caso canario, cuya temporada alta coincide precisamente con estos meses y que en este periodo en 2023 superan su mejor marca histórica. De confirmarse las expectativas, los puertos españoles pasarían alrededor de 11 millones de cruceristas (un 4,7% más que el máximo histórico, de 2019, con 10,5 millones de cruceristas), una vez más con los puertos de Barcelona, Baleares y Canarias liderando el sector.

Los dos meses acumulados de 2023 registran una contracción en el movimiento de mercancías

Arranque de 2023

Durante los dos primeros meses de este año, el conjunto de puertos españoles de interés general registró una disminución del 4,1% en el movimiento de mercancías, alcanzando un total de 84,7 millones de toneladas, de acuerdo a los datos de Puertos del Estado y la recopilación elaborada por la

patronal Anave, lo que arroja un retroceso en 3,6 millones de toneladas en el arranque de año.

La carga transportada en contenedores y los graneles sólidos disminuyeron en un 11,4% y un 2,3% respectivamente, mientras que los graneles líquidos aumentaron un 0,9%. La mercancía general convencional se mantuvo en niveles similares al año anterior, con un aumento del 0,1%. Los tres principales puertos españoles registraron un descenso en el movimiento de carga debido a la disminución del transporte en contenedores. Por otro lado, los puertos de La Coruña, S.C de Tenerife y Huelva mejoraron significativamente desde el año pasado.

Ingresos récord

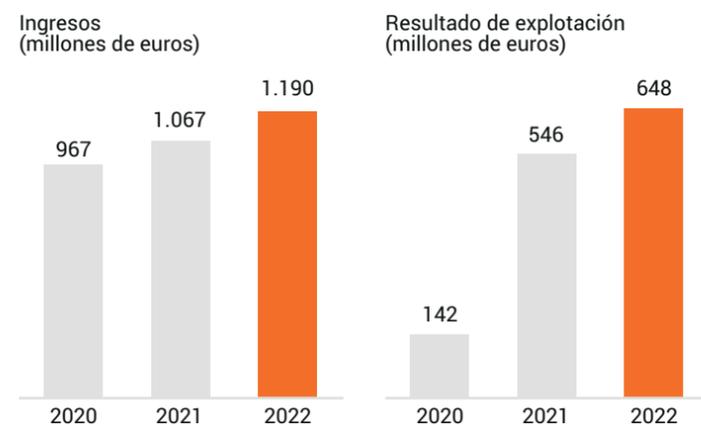
Pese a que el tráfico de mercancías no alcanzó las cifras prepandemia, en 2022 el sistema portuario español registró un importe neto de cifra de negocio de 1.190 millones de euros, lo que supone un aumento del 11,5% respecto al año anterior. Este resultado su-

Las cifras vitales de Puertos del Estado

Así ha cambiado el 'top 5' de Puertos del Estado, en toneladas

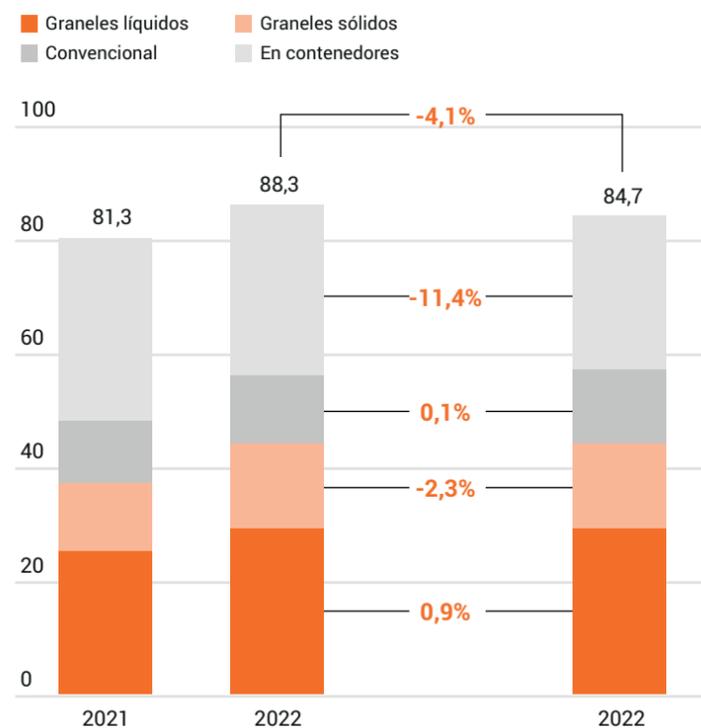
Trayecto	2021	2022
Bahía de Algeciras	105.075.781	108.253.110
Valencia	85.269.726	79.586.052
Barcelona	66.410.581	70.892.858
Cartagena	31.298.985	36.641.302
Bilbao	31.275.930	32.889.863

Puertos mejora en más de 200 millones su negocio



Traspiés en los dos primeros meses de 2023.

Datos acumulados de enero y febrero, en millones de toneladas



Fuente: Puertos del Estado y Anave.

elEconomista.es

peró las expectativas previstas en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) y representó el mayor volumen de negocio registrado en la historia del sistema portuario de nuestro país.

Por el lado del balance, la entidad pública terminó el año con una reducción de deuda de 155 millones sobre los 1.419 millones de saldo que contaba en 2021. Menos positivo fue su fondo de maniobra, que cerró con 1.625 millones de euros, un 4,7% menos que el mismo periodo del año anterior (1.706 millones de euros).

Para este 2023 se espera un caudal de inversión privada en los puertos que ascenderá a 1.500 millones de euros, cifra superior a la pública, que se presupuesta cada año en torno a los 1.000 millones de euros. La inversión privada total del periodo 2022-26 se estima en 6.534 millones de euros.



INGENIERÍA ESPECIALIZADA

Unidad de negocio especializada en Servicios de Ingeniería Civil, Industrial, Arquitectura, Ciclo Integral del Agua y Gestión Energética.

TECOPYSA cuenta con una notable experiencia en el desarrollo de proyectos de investigación, una apuesta firme con el fin de proporcionar soluciones y productos más competitivos, aportando un valor añadido a las necesidades de sus clientes.

GRUPOTECOPY.ES/INICIO/TECOPYSA/



SOLUCIONES TECNOLÓGICAS

Unidad de negocio especializada en Sistemas de Información Geográfica, Teledetección, Consultoría y Estudios, Planificación Territorial y Urbama, Turismo, Ciudad Inteligente y Gestión Patrimonial.

COTESA aporta soluciones innovadoras gracias a su profundo conocimiento multidisciplinar del territorio y un uso intensivo de la tecnología de la información geográfica y de técnicas de observación de la tierra.

WWW.COTESA.COM.ES



FORMACIÓN DE ALTO IMPACTO

Unidad de negocio especializada en Soluciones Tecnológicas para Formación, Aulas Virtuales Inmersivas, Sistemas de Capacitación con Realidad Virtual y Aumentada, Entrenamiento Profesional sobre Gemelos Digitales, Escenarios Formativos 360°, E-Learning Consultoría y Programas de Formación Especializados

WWW.ENCLAVEFORMACION.COM



WWW.GRUPOTECOPY.ES



EVIDENCIAS EN MATERIA DE AGUA



Antolín Aldonza

Portavoz de la Junta Directiva de Asagua, Asociación Española de Empresas de Tecnologías del Agua

Desde 1993, cada 22 de marzo y bajo un lema específico, se celebra el Día Mundial del Agua, que este año ha coincidido con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Agua, que no acontecía desde hace 50 años y que, sin compromisos específicos, concluyó con la adopción de la Agenda de Acción para el Agua: 689 compromisos y 300.000 millones de dólares.

En este día se eleva un clamor unánime que alcanza los confines de la tierra, pidiendo y exigiendo que se actúe en pro del agua, fuente de vida, de progreso y de garantía del medio ambiente y, en consecuencia, de la salud. Todos hacen su manifiesto, incluidos los gobiernos. Cada año se dan unas cifras - más o menos similares que en los anteriores - sobre el número de personas sin acceso directo al agua o que carecen de saneamientos seguros, y es que lo poco que se hace apenas compensa el aumento de la población, especialmente en las zonas desfavorecidas, por lo que no hay margen para recuperar lo pendiente.

Se habla de realizar ingentes medidas avaladas por grandes números en inversiones que no se suelen cumplir. Y así, año tras año.

Los buenos propósitos para garantizar el ciclo integral del agua se materializan con dinero, pero este no llega en la cuantía debida; y es que el agua tiene problemas de



ISTOCK

gobernanza. En esta tarea han de participar los agentes sociales, entre los cuales es una pieza fundamental el tejido empresarial a través de sus asociaciones.

No se trata solo de incrementar las acciones, sino también de consolidar las ya realizadas. En materia de infraestructuras, hay que actualizar las existentes para adaptarlas a los avances tecnológicos, así como operarlas y mantenerlas, todo lo cual requiere de un esfuerzo inversor en I+D+i.

España está situada en el grupo de los países más avanzados y nos puede servir de ejemplo para mostrar el esfuerzo que realiza en el incremento y actualización de su patrimonio hidráulico.

Gracias a circunstancias especiales, estamos viviendo un momento de *euforia* inversora en agua. Nos referimos a los nuevos planes hidrológicos y a los fondos de Next Generación, cuya cuantía hasta 2026 alcanzará los 25.000 millones de euros. La cifra viene a corresponder al retraso inversor acumulado desde 2008, lo que significa que se producirá un nuevo déficit, aun teniendo en cuenta los presupuestos anuales de las administraciones públicas. Solo en la operación y mantenimiento de las infraestructuras son necesarios 3.500 millones/año.

Esta evidente carencia de fondos no existiría si, entre otras cosas, el precio de agua comprendiera todos los costes, incluidos los de nueva instalación, y se regulara bien la colaboración público-privada. El precio no puede ser político, como lo es con frecuencia.

La contradicción entre lo que se dice y hace queda señalada.

EL FUTURO INCIERTO DE LA CONSERVACIÓN DE CARRETERAS



Pablo Sáez

Presidente de ACEX [Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras]

Me gustaría hablar del futuro de la conservación de las carreteras. Pero antes, el presente nos obliga que recordar el olvido voluntario de la conservación por parte del Gobierno en los RD de revisión excepcional de precios, lo que demuestra, de manera evidente y palpable, que a este Gobierno no le preocupa la conservación, salvo para justificar el pago por uso de las carreteras. Por eso, quiero mirar hacia adelante, con la esperanza de que el nuevo Gobierno que se constituya tras el paso por las urnas sí crea en la necesidad de conservar y, evidentemente,

en la necesidad de cuidar a los agentes encargados de su realización.

Para ser justo, el responsable de ese olvido no solo es el ministerio gestor de carreteras, sino también aquellos encargados de distribuir los recursos. Es más, en mi opinión, ese *olvido voluntario* no sólo debe atribuirse al poder ejecutivo, sino también al legislativo, que tampoco ha levantado mucho la voz. No ha presentado ni una proposición ni una sola enmienda para arreglar este desahogado.

Vayamos al futuro. En mi opinión, el Gobierno que se constituya, sea del color o colores que sea, mantendrá el compromiso con

El olvido voluntario no solo debe atribuirse al poder ejecutivo, sino también al legislativo



ISTOCK

Europa de pago por uso de las carreteras y se justificará basándose en ese acuerdo, aunque ha quedado demostrado que con Europa los compromisos se negocian (véase las pensiones).

Para cuando esto ocurra, es preciso tener presente tres consideraciones. La primera, que sea finalista, es decir, una tasa que vaya directamente a la carretera y no a la caja única.

La segunda, que el problema real de conservación lo tienen las redes autonómicas, no la red de alta capacidad del Estado. Las autonomías no cuentan apenas con recursos para destinar a las carreteras tras cubrir las partidas de sanidad, educación y servicios sociales. Sin embargo, son estas carreteras las que les permiten la movilidad a sus ciudadanos y la competitividad de sus economías. Además, no podemos caer en el mismo error que en el siglo XIX con el ferrocarril, cuando se excluyó una parte fundamental del transporte, el de mercancías.

Y la tercera consideración es asegurar la continuidad del sector de conservación español, un sector específico y diferencial en Europa que nos ha permitido que, con una inversión por kilómetro equivalente al 50% de la invertida en Alemania, Francia o Italia, en España tengamos unas carreteras, cuando menos, en un estado similar a las de nuestros países vecinos.

No nos cabe duda de que la forma cómo se articule y estructure la materialización del pago por uso puede poner en riesgo la continuidad del sector de conservación de carreteras español. Esperamos que tengan a bien contar con el sector para afrontar este desafío.

OHLA, infraestructuras de referencia en EEUU, Latinoamérica y Europa

Posicionado como el 43 mayor contratista internacional y en el 'top 10' de compañías constructoras de Estados Unidos, el grupo cuenta con una cartera récord de 7.000 millones en sus tres principales mercados: Estados Unidos, Latinoamérica y Europa

EcoBrands MADRID

Proyectos que promueven ciudades más verdes y conectadas como el tren ligero de Maryland (EEUU), más de 150 hospitales en todo el mundo y proyectos de energía renovables en Europa, América y Asia llevan el sello de OHLA, grupo global de infraestructuras con más de 110 años de historia y cerca de 25.000 empleados.

En Estados Unidos, donde la compañía está presente desde hace más de 16 años, participa en contratos tan relevantes como el Purple Line. La obra, adjudicada por un importe conjunto de más de 2.100 millones de euros, evitará la circulación de unos 17.000 vehículos a diario.

Otros proyectos destacados que OHLA desarrolla en el país son la mejora de las autopistas I-405 y la I-5 (ambas en California) y el South Corridor Rapid Transit, en Florida, que mejorará 32 km de vía de circulación exclusiva para autobuses de tránsito rápido (BRT) y que incluye, entre otras actuaciones, la construcción de 14 estaciones BRT y un aparcamiento disuasorio.

En la actualidad, también lleva a cabo destacadas actuaciones en el metro de Nueva York, como las mejoras en la línea Flushing, y en la misma ciudad avanza en obras tan emblemáticas como la modernización y rehabilitación del conjunto de la rotonda de la calle West 79th, incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

Más de 40 años en Latinoamérica

En Latinoamérica, donde trabaja desde hace más de cuatro décadas, OHLA lleva a cabo destacados proyectos de construcción en Colombia, México, Chile, Perú y Panamá.

Entre ellos, se encuentran el diseño y construcción de defensas ribereñas en los ríos Cañete, Huaura, Casma, Huarmey, Chicama, Virú y Laramarca en Perú. El objetivo de estas obras es proteger a las poblaciones adyacentes a la cuenca de los ríos frente a posibles inundaciones como la ocurrida en 2017 con el fenómeno de El Niño Costero.

Europa: un referente sostenible

En lo que respecta a Europa, donde está presente desde 1911, la compañía impulsa proyectos de infraestructuras sostenibles que mejoran la vida de millones de personas. OHLA es un referente en la construcción de corredores ferroviarios en países como República Checa, donde ha ampliado su cartera a lo largo de 2022 con importantes contratos como la modernización de un tramo del corredor entre Brno y Jihlava, la reconstrucción de la estación de Vsetín y la modernización de la línea ferroviaria Sudoměřice-Votice.

En el ámbito ferroviario la compañía es el mayor contratista del metro de Estocolmo y ejecuta la ampliación del tramo ferroviario Lund-Arlöv en Suecia, proyecto de referencia en Europa en digitalización ferroviaria.

En el campo de la edificación singular, donde cuenta con más de 60 proyectos con certificación sostenible en todo el mundo, OHLA ha ejecutado infraestructuras tan relevantes como Centro Canalejas Madrid que ha obtenido la certificación Leed Gold, que reconoce sus criterios de diseño ambiental y eficiencia energética.



Proyecto de mejora de la I-405, una de las autopistas más transitadas del condado de California, adjudicado por cerca de 1.200 millones de euros.



El South Corridor Rapid Transit, en Florida, impulsará la movilidad sostenible mejorando 32 km de vía para la circulación exclusiva de autobuses de tránsito rápido (BRT).

Impulso a la actividad de concesiones

OHLA cuenta con una experiencia de más de dos décadas y más de 70 activos en concesión en Europa y América. Recientemente, la compañía ampliaba su cartera de concesiones con la adjudicación del Instituto Nacional del Cáncer en Chile, que contará con una inversión de más de 300 millones.

La compañía se convierte, de esta forma, en referente en gestión de activos hospitalarios con cerca de 850.000 metros cuadrados y 2.300 camas en concesión.

Además, en el mismo país, participa en la construcción y el mantenimiento de cuatro hospitales en la región del Biobío que, en conjunto, aportarán 569 camas y beneficiarán a más de 400.000

personas. La compañía también se adjudicaba la ampliación del Hospital del Niño Jesús y el Hospital de Burgos, ambos en España y en Canadá cuenta con la concesión del Hospital CHUM, lo que la convierte en un referente en gestión de activos hospitalarios.

A estos proyectos se suman otras destacadas concesiones como el diseño, construcción, mejora, operación y mantenimiento prioritario de la autopista existente Accesos Norte en el tramo más cercano a Bogotá, el Centro de Justicia de Santiago (Chile), los puertos deportivos de Roda de Bará y Marina Urola, las comisarías de Horta y Sant Andreu, todos ellos en España, y, en Irlanda, la gestión de 465 viviendas sociales en el marco del proyecto Social Housing Bundle 2.

LA OBRA PÚBLICA EN ESPAÑA BATE RÉCORD DESDE 2010

La contratación pública de obras alcanzó en 2022 los 13.647,7 millones, un 16,2% más que en 2021. Es el nivel más alto en 12 años gracias al impulso propiciado por los fondos Next Generation en el Estado, sobre todo por parte de Adif.

J. Mesones MADRID.

La contratación de obra pública registró en 2022 el nivel más alto desde 2010. El volumen de adjudicación de las Administraciones Públicas españolas alcanzó el pasado año los 13.647,7 millones de euros, de acuerdo con los datos provisionales de Seopan. Esta cifra mejora en un 16,2% los 11.743,5 millones de 2021. La cota anterior se remontaba 12 años atrás, cuando se situó en 18.292,7 millones.

El impulso en la contratación estuvo además acompañado del nivel más elevado de licitación de obra pública desde 2009, con 29.615,1 millones de euros en 2022, un 33,8% más que en 2021. Este dato anticipa, a priori, un 2023 también positivo en la adjudicación de obras, aunque los procesos electorales que tendrán lugar este año podrían propiciar una ralentización.

El crecimiento de la obra pública en el último ejercicio se vio favorecido por las menores bajas en los contratos, con un porcentaje promedio del 12,29% en relación al presupuesto base de licitación, el nivel más bajo de la serie histórica (16,12% en 2021). La clave, en todo caso, es la aportación del Estado. El Gobierno, a través de los ministerios de Transportes y de Transición Ecológica, adjudicó 7.029,8 millones de euros, lo que representa un incremento del 78,5% con respecto a los 3.938,9 millones de 2021. Es el mayor importe contratado por la Administración Central desde 2009 (9.769 millones).

El peso del Estado en el total de la obra pública contratada se elevó en 2022 hasta el 51,5%. En 2021, este porcentaje se limitaba al 33,5%. El aumento en más de 3.000 millones de proyectos adjudicados viene determinado por el alza presupuestaria, por la menor baja media y, sobre todo, por los fondos europeos Next Generation. De los 7.603 millones de inversiones directas que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia atribuye al Ministerio de Transportes, éste había adjudicado 4.060 millones hasta finales del año pasado (entre 2021 y 2022), el 53% del total y el 70,7% de lo que había licitado (5.741 millones). Adif se erige en el primer inversor con 3.890,8 millones contratados en 2022, tras más que duplicar (+109,2%) la cifra de 2021 (1.859,7 millones).

Por el contrario, las comunidades autónomas adjudicaron un 16,2% menos en 2022, hasta 3.685 millones, y las Administraciones Locales un 13,9% menos, hasta 2.933 millones. Esta reducción reflejaría la falta de diligencia hasta la fecha en el traslado de los fondos europeos a las empresas por parte de los entes regionales y locales. Por Autonomías, Madrid repitió en cabeza con 2.223,8 millones, un 20,9% menos. Se situó por delante de la Comunidad Valenciana, que se aupó al segundo puesto tras crecer un 134,6%, hasta 1.820,4 millones. Superó así a Cataluña, tercera con 1.582,8 millones (-4,3%), y Andalucía, cuarta con 1.343 millones (-15,8%).

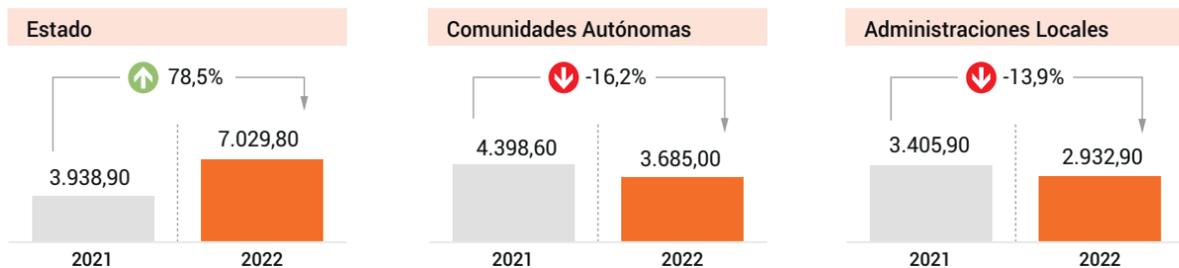
La obra pública en España

Datos en millones de euros

Contratación			
Fecha	Nº de contratos	Importe	% baja
2022	4.972	13.647,7	12,29
2021	4.411	11.743,5	16,12
2020	3.086	6.800,5	16,55
2019	4.045	10.274,9	19,95
2016 *	3.258	3.873,7	27,04
2010 **	15.771	18.292,7	17,15
2009 ***	23.824	30.070,1	17,46

Licitación		
Fecha	Nº de contratos	Importe
2022	35.918	29.615,1
2021	35.117	22.138,6
2020	25.440	13.064,0
2019	30.557	16.720,2
2012*	7.765	7.126,5
2009 **	32.578	38.776,1
2007***	26.649	39.699,2

Contratación por AAPP



Contratación por CCAA

CCAA	2022		2021		Variación (%)
	Nº obras	Importe	Nº obras	Importe	
Cantabria	84	317,8	50	62,8	406,1
Baleares	163	680,5	177	234,4	190,3
Asturias	112	426,1	97	151,5	181,3
Castilla La Mancha	239	446,7	154	167,1	167,3
Com. Valenciana	376	1.820,4	351	775,9	134,6
Murcia	145	412,9	162	185,5	122,6
No regionalizable	83	814,3	62	375,1	117,1
Ceuta	29	43,4	24	24,4	77,9
Castilla y León	412	758,7	267	619,4	22,5
País Vasco	184	744,5	159	626,4	18,9
La Rioja	43	62,6	31	54,2	15,5
Galicia	346	853,9	301	865,2	-1,3
Cataluña	564	1.582,8	530	1.654,4	-4,3
Aragón	155	361,3	122	386,1	-6,4
Extremadura	128	369,0	149	394,8	-6,5
Melilla	34	13,8	25	15,0	-8,0
Andalucía	880	1.343,0	780	1.595,3	-15,8
Com. Madrid	632	2.223,8	601	2.811,7	-20,9
Canarias	337	331,0	320	560,5	-40,9
Navarra	26	41,1	49	183,9	-77,7
Total	4.972	13.648	4.411	11.743,6	16,2

(*) Año en el que se registró el importe de licitación más bajo (desde el año 2000). (**) Último año con un importe licitación mayor al de 2023. (***) Año en el que se registró el importe de licitación más alto (histórico).



ECOFATORÍA BIOSUR DE GRANADA

Las ecofactorías de Agbar, un nuevo modelo de gestión integral de las depuradoras

Se trata de una transformación de las depuradoras tradicionales hacia un patrón más digitalizado, en busca de un modelo circular con el objetivo de contribuir a la 'ecociudad'

Ecobrand

Cada año que pasa, se hace más patente el problema que supone la emergencia climática para el planeta y para la vida humana. Se trata de un fenómeno que afecta de forma directa a un recurso esencial: el agua, imprescindible para la supervivencia de cualquier ser vivo, cuya disponibilidad y calidad se ven directamente perjudicadas a causa del calentamiento global. Se trata de un reto que afecta especialmente a nuestro país, ya que España sufre de sequías e inundaciones de forma cada vez más frecuente y muchos de sus territorios se enfrentan año tras año a la escasez de recursos hídricos.

En el futuro, esta circunstancia se agravará, debido al aumento de la población mundial y su consecuente necesidad de más recursos y alimentos. Además, de acuerdo con las estimaciones científicas, dentro de solo siete años, el 47% de la población vivirá en áreas con estrés hídrico.

Debido a la urgencia de luchar contra estas consecuencias, Veolia, como referente mundial de la transformación ecológica, a través de sus soluciones de gestión en las actividades de agua, residuos y energía, busca llevar una mayor resiliencia a los territorios y lograr un desarrollo sostenible de las ciudades, industrias y agricultura. En concreto, a través de su filial Agbar, integrada en Veolia desde el 2022 como *hub* de co-

nocimiento del agua, trata de garantizar la disponibilidad del agua y minimizar el impacto de los fenómenos climáticos.

Entre sus servicios de gestión integral del ciclo del agua, que benefician a 13 millones de personas, en más de 1.200 municipios, destaca la implementación de las ecofactorías. Se trata de una transformación de las depuradoras tradicionales hacia un patrón más digitalizado, en busca de un modelo circular basado en cuatro ejes. El primero de ellos, es el del agua, que busca regenerar y reutilizar este elemento para nuevos usos (riego de zonas verdes, campos agrícolas, etc.) mediante un tratamiento adecuado.

El segundo, el eje de los recursos, tiene como objetivo convertir los residuos en subproductos aptos para otros procesos, aportándoles valor. El eje de la energía utiliza la fotovoltaica, el biogás o la codigestión para reducir el consumo energético de la planta. Por último, el eje entorno y calidad medioambiental se centra en reducir la contaminación, tanto acústica como lumínica, además de minimizar el impacto y promocionar la biodiversidad.

Así, Agbar contribuye a crear *ecociudades*, ciudades más resilientes basadas en una economía circular local, en la descarbonización de los municipios, la restauración ambiental (regenerando las masas de agua a través de sistemas de depuración) y la renaturalización (me-

dante infraestructuras verdes y planes de acción de biodiversidad).

Casos de éxito

Agbar ya cuenta con ejemplos de buenas prácticas a través de estos tipos de infraestructuras. Uno de ellos se sitúa en la ciudad de Granada. Concretamente, se trata de la ecofactoría Biosur de esta ciudad, la cual ha conseguido reutilizar el 100% del agua depurada en el riego de cultivos leñosos y mantener el caudal mínimo ecológico del Río Genil. Además, su modelo de gestión fue reconocido como buena práctica por la publicación *European Circular Economy Stakeholder Platform*, ya que esta instalación no solo es autosostenible energéticamente, sino que en 2021 su autoabastecimiento alcanzó el 120%, generando más energía renovable de la que consume de la red eléctrica.

El proyecto Biotop, en Sabadell, fue reconocido como ejemplo de buenas prácticas por la ONU

Otro caso reconocido, incluso, como ejemplo de buena práctica en sostenibilidad del Pacto Mundial de Naciones Unidas de la ONU en 2021, es el proyecto integral Biotop, impulsado por el Ayuntamiento de Sabadell (provincia de Barcelona) y Aigües Sabadell, empresa parte del grupo. Este proyecto busca situar el ciclo integral del agua de Sabadell como motor de transición ecológica, digital y justa en la ciudad, así como descarbonizar el ciclo del agua y contribuir a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. La transformación de las depuradoras Riu-Sec y Riu Ripoll en espacios Biotop, que valoricen todos los residuos, la creación de 33 kilómetros de doble red de distribución de agua regenerada o la recuperación de los espacios verdes de la ciudad son algunas de las líneas de acción de este proyecto.

22.800 MILLONES PARA MODERNIZAR EL AGUA

La infraestructura sostenible implica el desarrollo de carreteras, edificios, obra energética y de agua con la debida consideración de las implicaciones económicas, sociales y ambientales.

Noelia García MADRID

La infraestructura sostenible y de calidad juega un papel crucial en la sociedad y la economía. Es indispensable para brindar condiciones económicas, sociales y ambientales mejores y más inclusivas. Existe una necesidad creciente de transformar la forma en que se planifica, entrega y gestiona la infraestructura a medida que la urbanización, la digitalización y el cambio climático afectan cada vez más al mundo.

Aeropuertos, carreteras y hospitales, metros y sistemas ferroviarios, servicios públicos de agua, redes eléctricas y de telecomunicaciones... La entrega, operación y gestión de la infraestructura que sustenta estos activos es vital en cualquier economía.

La infraestructura también debe evolucionar hacia una fase 4.0 en la que se aprovechen al máximo las tecnologías y los enfoques de gestión. Se trata de generar, recolectar, integrar y analizar datos, que permitan ver y comprender cosas que antes eran impensables.

La obra pública *verde* jugará un papel clave en el logro de los objetivos políticos de la UE en una variedad de áreas ambientales interconectadas, especialmente cuando se utilizan soluciones basadas en la naturaleza para preservar el capital natural. Esto es particularmente cierto para aquellas políticas relacionadas con la conservación de la biodiversidad, el desarrollo y la cohesión territorial, la mitigación y adaptación al cambio climático, la agricultura y la gestión forestal.

El año del agua

La gestión del agua en España hasta 2027 la marcan más de 6.500 medidas dotadas con una inversión de 22.844 millones de euros, que el Gobierno aprobó recientemente en los nuevos Planes Hidrológicos de tercer ciclo, entre otras medidas. La planificación incorpora las bases para dar respuesta a los desafíos originados por el cambio climático y la mayor recurrencia de fenómenos extremos como las sequías o las inundaciones.

El Perte del agua, impulsado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco), ha finalizado con 158 proyectos presentados que abarcan aproximadamente 3.800 municipios de todo el territorio español, dando servicio a una población cercana a 37 millones de habitantes.

El presupuesto total de los proyectos presentados ronda los 1.400 millones, mientras que la cuantía total solicitada es de aproximadamente de 1.022 millones. De las 158 solicitudes, 123 se realizan por solicitantes de forma individual, y 35 en agrupación de solicitantes.

En la práctica, las inminentes ayudas se destinarán a la implantación, entre otros, de sistemas de medición como contadores inteligentes, sistemas de comunicación y plataformas de *big data* para analizar toda

La política integral del agua de Andalucía

La Junta de Andalucía ha solicitado un Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (Perte) del agua para infraestructuras hidráulicas con motivo de la sequía. Quieren impulsar los gestores estratégicos y han pedido un Perte del agua para Andalucía porque con un problema de sequía tan importante no se entiende que planes como los Next Generation europeos no se pueden aplicar para infraestructuras

hidráulicas. Este año el agua va a liderar el impulso de la obra pública en Andalucía con la previsión de licitar más de 400 millones en infraestructuras hidráulicas, además de contar con unos Planes Hidrológicos ambiciosos que se suman al Plan S.O.S y cuyo objetivo es mejorar la seguridad hídrica de Andalucía y el buen estado de las masas de agua y mitigar el impacto de la sequía y las inundaciones.

la información recogida.

Aquí el objetivo fundamental es ir hacia un modelo de gestión del agua más sostenible y eficiente apostando por nuevas y modernas infraestructuras que eviten la pérdida de agua y por modelos que ofrezcan alternativas y que ayuden a rebajar la presión sobre los acuíferos.

Asimismo, la mayor o menor actividad en este sector, y su vinculación con el medio ambiente, vendrá marcada principalmente por la presión y sanciones que puedan provenir de la Comisión Europea ante el incumplimiento reiterado de la normativa y directivas en materia de aguas residuales y tratamiento de residuos municipales. Además, esta cuestión, aunque es competencia de las CCAA,



Infraestructuras

afecta igualmente a la Administración General del Estado, que tiene también importantes compromisos en las inversiones del ciclo integral del agua.

Desde la Asociación Española de Empresas de Tecnologías del Agua (Asagua) indican que es bastante insuficiente la inversión en infraestructuras hidráulicas, un total de 1.400 millones en el plan Next Generation, pero con una necesidad real de 26.000 millones. Para más inri, las patronales también destacan que no se ha tenido en cuenta que sólo el mantenimiento de las infraestructuras del ciclo urbano del agua requiere de unos 3.500 millones anuales.

Transición digital y de movilidad

Los fondos europeos pueden ser un acicate para avanzar en este camino sostenible, pero es necesario también que tanto las administraciones, como la empresa privada piense en lo prioritario que es ganar eficiencia con los procesos industrializados y el peso creciente de los criterios ESG y la financiación verde, así como los caminos para adaptarse a la esta nueva realidad que ha venido para quedarse.

La riqueza generada por el sector de la construcción ya alcanza el 5% del PIB, según el INE. Y es que confiar y apostar por el efecto multiplicador del sector, principalmente a través de la inversión y la colaboración público-privada, contribuirá a que

Se pondrá el foco en sectores que son palancas tractoras y contracíclicas del crecimiento

la economía supere antes y en mejores condiciones la crisis actual. Por ello, es esencial poner el foco en actuaciones que favorezcan las transiciones energética, digital y de movilidad, que además, son los ejes vertebradores de los proyectos Next Generation, y que marcan la inversión a corto plazo en infraestructuras.

Además, el papel de la tecnología en el ciclo de vida de las infraestructuras es fundamental. De aquí a unos años, las ciudades tenderán a ser megaciudades y la situación será complicada con urbes con más de 10 millones de habitantes, las que pasarían de ser 33 a 43 en el 2030. Éstas, por tanto, reclamarán servicios, tales como transporte público, electricidad, agua y saneamiento modernos e inteligentes, es decir, *smart cities* que necesitarán nuevas soluciones que requerirán una tecnología BIM (*Building Information Modeling*), cada vez más presente en el sector, debido a las ventajas que ofrece: ayuda a minimizar errores y omisiones, facilita la detección y solución de conflictos, mejora la colaboración entre el equipo de trabajo, permite una visualización más real y convincente, el modelo digital tiene como resultado proyectos mucho más precisos, rápidos, y con la garantía de tener un menor número de problemas en la obra, entre otras.

Además, reclaman que la prórroga de los plazos de licitación y ejecución de los fondos

En 2023, el sector apostará por innovación, sostenibilidad y sistemas vanguardistas

Next Generation “nunca menos de un año” por el “retraso y la ejecución” de los Pertes y la ayuda europea adicional (Adenda) que alcanzan en total más de 106.000 millones de euros. Cabe destacar que, hasta este momento, sólo el 6,7% de estos fondos se han destinado a infraestructuras (11.619 millones de euros de los 173.525 totales).

Para conseguir todos estos objetivos no solo es necesario la voluntad. La Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructura (Seopan) creen, además, que se necesita una inversión mínima de 253.000 millones de euros hasta 2030 para poder modernizar las infraestructuras españolas.

Se prevé un incremento de actividad de construcción en 2023 del 4%, impulsado por la obra civil (+11,8%) y la edificación no residencial (+5,6%) y, en menor medida, por la rehabilitación de edificación residencial (+2,4%). Por el contrario, casi no habrá contribución de la edificación residencial de obra nueva, que se estanca por la situación financiera.

Suministro potable

Por su parte, la ONU cifra en 114.000 millones el coste anual de las infraestructuras para suministro de agua potable y saneamiento en 140 países con rentas bajas y medias. De hecho, el estudio “La inversión sostenible en agua” elaborado desde Spainsif, asociación sin ánimo de lucro que promueve la inversión sostenible, con el apoyo de la Dirección General de Trabajo Autónomo de la Economía Social y de la Responsabilidad Social de las Empresas del Ministerio de Trabajo y Economía Social, desvela que la vinculación entre los desafíos que tenemos como sociedad ante el cambio climático y los riesgos vinculados con el agua, entre los que destacan el estrés hídrico, siendo España uno de los países con una peor proyección a futuro en este sentido, según datos del Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés).

Y es que el derecho humano al agua y al saneamiento aún no se ha convertido en una realidad para un tercio de la población mundial: 2.100 millones de personas aún no tienen acceso a agua potable segura y 4.500 millones de personas aún carecen de acceso a saneamiento compatible con los objetivos ODS6.

Las necesidades de inversión exceden sustancialmente los flujos de financiación actuales. Proyecciones de necesidades de inversión en seguridad hídrica divergen, pero todos los expertos indican que la escala de inversión debería aumentar significativamente. Las estimaciones globales van desde 6.700 millones de dólares para 2030 a 22.600 millones para 2050, según Naciones Unidas.

Europa centrará su inversión Capex (bienes físicos) en dos áreas clave: aguas residuales y tuberías, con un 61% del gasto destinado a mejorar la infraestructura de aguas residuales y el 39% restante a la infraestructura de agua. Se dedicarán hasta 256.000 millones de dólares al mantenimiento y la ampliación de los 6,7 millones de kilómetros de redes de tuberías obsoletas y con fugas de Europa.

Por tanto, según el estudio de Spainsif es necesario minimizar la intensidad hídrica, como de desarrollar nuevos procesos de producción y productos que dependan menos del agua, hacer frente a la contaminación y crear infraestructuras hídricas eficientes.



Instalaciones de la depuradora Calvià 2000 (Mallorca). EE

CONSTRUIR CIUDADES INTELIGENTES PARA OPTAR A UN FUTURO

El crecimiento de la población aumenta la presión sobre las infraestructuras envejecidas. Sobre todo, teniendo en cuenta que el futuro de la humanidad es, indudablemente, urbano.

I. Gaspar MADRID

No es ningún secreto que la población mundial crece a un ritmo vertiginoso. Si ahora somos 8.000 millones de personas, en 2050 la ONU cree que ya alcanzaremos los 9.700 millones, pudiendo llegar a un pico de cerca de 10.400 millones para mediados de 2080. Es obvio, también, que esta evolución implicará que se necesitará más de todo: un aumento sin precedentes de la demanda de agua, tierra, materiales de construcción, alimentos, medidas de lucha contra la contaminación, gestión de los residuos... Una realidad que aumenta la presión sobre las infraestructuras envejecidas. Sobre todo, teniendo en cuenta que el futuro de la humanidad es, indudablemente, urbano.

A este respecto, se espera que el número de ciudades en los países de ingresos bajos crezcan un 76%, en los países de ingresos medios-bajos un 20% y en los países de ingresos medios-altos un 6%. Con todo, casi el 70% de la población mundial vivirá en ciudades dentro de 27 años.

De hecho, el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 9 se centra en la industria, la innovación y las infraestructuras, ya que “el crecimiento económico, el desarrollo social y la acción contra el cambio climático dependen en gran medida de la inversión en infraestructuras, del desarrollo industrial sostenible y del progreso tecnológico”.

Como recuerdan desde Deloitte, “los avances económicos representan poco progreso real si degradan el aire, el agua y el suelo”. No en vano, las ciudades son responsables de más del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero mundiales, mientras que sólo ocupan el 3% de la superficie de la tierra.

“La mayoría de las ciudades están ubicadas cerca del agua, lo que supone un peligro por el potencial aumento del nivel del mar y las tormentas. Al mismo tiempo, dado su destacado papel como centros de innovación y creatividad, también esperamos que nos proporcionen respuestas. Las soluciones e innovaciones en los sectores de energía, construcción, movilidad y planificación de las ciudades tienen el potencial de reducir considerablemente las emisiones”, señalan desde la ONU.

Como recoge el ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), la rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recogida de residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carre-

Se espera que el número de ciudades en los países de ingresos bajos crezca un 76%

Las ciudades son responsables de más del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero

teras y transporte), lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado. Por tanto, hacer resilientes las ciudades a través de la tecnología es clave para reforzar su sostenibilidad en el futuro. Son las conocidas como *smart cities* o ciudades inteligentes.

No se trata de coches voladores o de multitud de robots que conviven con nosotros. Como define la Unión Internacional de Telecomunicaciones, una ciudad inteligente y sostenible es una ciudad innovadora que utiliza las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y otros medios para mejorar la calidad de vida, la eficiencia de las operaciones, los servicios urbanos y la competitividad, asegurando que responda a las necesidades de las generaciones presentes y futuras respecto a aspectos económicos, sociales, ambientales y culturales.

Por tanto, se trata del uso de las TIC y el *big data* para gestionar de forma eficaz y sostenible aspectos como el funcionamiento del transporte, el uso de los recursos energéticos o hídricos, los espacios públicos o la comunicación con los habitantes. A modo de ejemplo, desde Iberdrola destacan innovaciones como los sensores en farolas para medir la calidad del aire u optimizar el gasto eléctrico; la instalación de paneles fotovoltaicos en semáforos o señales de tráfico; la monitorización digital de los contenedores para mejorar la recogida de residuos; los contadores inteligentes de agua y luz o la promoción del vehículo eléctrico y la bicicleta.

Desde Naciones Unidas prevén que la demanda de soluciones y sistemas de ciudades inteligentes aumente anualmente un 25% con un valor aproximado de mercado de 517.000 millones de dólares.

Infraestructuras inteligentes

Las infraestructuras inteligentes constituyen los cimientos de las ciudades del futuro. La característica principal es que están conectadas y que generan datos que pueden utilizarse para optimizar el uso de los recursos y mejorar su rendimiento.

Hace unos años la ONU ya catalogó algunos de los principales componentes de la infraestructura de una ciudad inteligente. Es el caso de los edificios inteligentes. Estos integran sistemas de gestión inteligente que pueden mejorar la eficiencia energética del inmueble, reducir el despilfarro y garantizar el uso óptimo del agua, por ejemplo.

Igualmente importante es la movilidad inteligente, que abarca distintos enfoques para reducir la congestión del tráfico y fo-



mentar posibilidades de transporte más rápidas, económicas y ecológicas. Como explicaba el organismo en su informe, los sistemas inteligentes de transporte normalmente se componen, entre otros elementos, de una red de transporte público controlada por sistemas de posicionamiento global, semáforos dinámicos, paneles de información al pasajero, lectores automáticos de las matrículas de vehículos, sistemas de circui-

Infraestructuras



La demanda de sistemas de ciudades inteligentes aumentará un 25% al año

to cerrado de televisión, puntos de navegación, sistemas de señalización y, lo más importante, la capacidad de integrar datos reales procedentes de la mayoría de esas fuentes.

Otro elemento importante es la inteligencia energética. Estos sistemas utilizan sensores, contadores avanzados, fuentes de energía renovables, instrumentos digitales de control y análisis para automati-

zar, monitorizar y optimizar la distribución y el uso de la energía. Este tipo de sistemas optimizan el funcionamiento de la red al equilibrar las necesidades de las distintas partes (consumidores, productores y proveedores).

En su caso, un sistema inteligente de gestión del agua utiliza la tecnología digital para no malgastar este recurso, reducir los costes y mejorar la fiabilidad y la transparencia

de la distribución de agua. Asimismo, es relevante la gestión inteligente de los residuos. Los sistemas de gestión de residuos permiten reducir los desechos y clasificarlos por tipo en la fuente y elaborar métodos para su tratamiento adecuado. Se puede optar por este tipo de sistemas para aprovechar los residuos como recurso y crear así una economía circular.

Ciudades del presente

Conscientes de la importancia que tendrán las ciudades inteligentes en el desarrollo de la humanidad, ya hay varias que se han puesto manos a la obra para ir construyendo núcleos urbanos resilientes y sostenibles. A tenor del *Smart City Index*, realizado por Juniper Research e Intel, las cinco ciudades que mejor están incorporando este modelo son: Shanghái (China), Seúl (Corea del Sur), Barcelona (España), Beijing (China) y Nueva York (Estados Unidos). La investigación tiene en cuenta aspectos diferentes que abarcan el transporte y las infraestructuras, la energía y la iluminación, la gestión y la tecnología de la ciudad y la conectividad urbana.

En el caso concreto de Shanghái, reconocida como urbe más inteligente del mundo, destaca, por ejemplo, el *Shanghai's Citizen Cloud*, una plataforma de datos donde se pueden encontrar más de 1.200 servicios que pueden necesitar los ciudadanos de la ciudad. Este sistema es la mejor forma para contactar también con el gobierno de la ciudad.

En su caso, la capital surcoreana actualmente está realizando diversos proyectos como es la utilización de robots patrulla autónomos y la utilización de balizas inteligentes para impedir la desaparición de niños al transmitir señales constantes para seguir la ubicación en tiempo real.

Por su parte, Barcelona es la única ciudad europea que entra dentro del top 5. Destaca un sistema de transportes que utiliza en su mayor parte un sistema renovable y que funciona con rutas diagonales por la ciudad. Además, el alumbrado público es LED y los residuos son enviados en contenedores inteligentes.

Por otro lado, Beijing ha sido reconocida por una tarjeta virtual encargada de gestionar todos los documentos de identidad de los ciudadanos, mientras que todo el transporte público puede pagarse a través de los teléfonos. Respecto a la notable contaminación en la ciudad, se han identificado las mayores fábricas contaminantes y están obligadas a cerrar por completo siempre que no tengan producción.

Por último, Nueva York ha progresado en los principales problemas de consumo de energía y de agua que tenía hasta hace unos años, incluyendo un sistema de lectura automática de los contadores. Igualmente, ha conseguido mejorar la eficiencia de la recogida de basura gracias a chips y contenedores que funcionan con energía solar.

Según el *Informe Mundial de las Ciudades 2022*, de Naciones Unidas, las ciudades prósperas del futuro serán aquellas que reconozcan y aprovechen las oportunidades para actuar como plataformas de innovación. En este sentido, según el estudio de Juniper Research e Intel, las iniciativas de ciudades inteligentes generarán una inversión anual de casi 70.000 millones de dólares en 2026, frente a los 35.000 millones de 2021. Gran parte de esta inversión se centrará en iniciativas de redes inteligentes, que permitirán ahorrar más de 1.000 teravatios-hora (TWh) de electricidad en 2026.

ISTOCK



Una instalación de eólica 'off-shore' flotante.

ISTOCK

TECNOLOGÍA, RENOVABLES Y RESIDUOS: EL FUTURO DEL SECTOR

Las empresas del mercado de las infraestructuras ven importantes oportunidades de proyectos en España para aprovechar los fondos Next Generation y piden colaboración de la Administración.

L. Gómez. MADRID.

El sector de las infraestructuras tiene mucho camino que recorrer de la mano de los europeos Next Generation, pero la ejecución no está siendo la deseada. Esta es una de las conclusiones a las que llegaron los participantes en el *I Foro de Infraestructuras: Los desafíos del sector de la construcción* organizado por *elEconomista.es* con el apoyo de Accuracy, FCC, Ferrovial, OHLA y Sacyr. En concreto, las empresas ven oportunidades de cara a los próximos meses en sectores como la tecnología, las energías renovables y la gestión de residuos, entre otros, si bien consideran que la velocidad con la que se desarrollen los proyectos es clave.

En la otra cara de la moneda, se encuentran aquellos otros sectores en los que, por ahora, todavía no ha comenzado a notarse el impulso de estos fondos. “En España la única que está siendo potente en inversión es Adif”, señaló José Manuel Loureda López, director general de Desarrollo de Negocio y Contratación de Sacyr, “pero lo dejaría ahí”. En otros campos, “y en especial el caso del agua”, recalcó el directivo de la constructora española, “no se está haciendo nada”.

Esta misma idea fue apoyada por el resto de los participantes en la mesa de debate que, como en el caso de Ignacio Clopés, director de Ferrovial Construcción, apuntaron que “las capacidades y los cuellos de botella pueden dar al traste con las oportunidades que se plantean”, reconociendo que el aprovechamiento de los fondos Next

Generation que llegan a España es muy limitada.

“Creo que los fondos Next Generation deberían haberse aprovechado para impulsar con un porcentaje mayor el sector de las infraestructuras con especial foco en corredores como el Atlántico y el Mediterráneo”, señaló por su parte José Antonio Fernández Gallar, CEO de OHLA, cuya visión fue apuntalada por Laura Cózar, socia de Accuracy, al decir que en España “adolecemos de una visión a largo plazo que te permita que con fondos tengas obras que ejecutar con visión de obra estructural”.

“Faltan por asignar 94.000 millones y tiene que ver con esa falta de visión a largo plazo”, apuntó por su parte José Antonio Madrazo, director de España y Portugal y área industrial de FCC Construcción, refrendando la misma idea. Si esta se une con el lanzamiento de diferentes Pertes, Huberto Moreno, CEO de Construcción de Acciona, echó en falta la vinculación de alguno de estos programas a las infraestructuras: “Son 11 los Pertes que se han programado y no hay ninguno vinculado a las infraestructuras. Nuestro sector se puede beneficiar de forma indirecta de todos ellos, pero tendría sentido que se vinculasen a las necesidades de infraestructuras que ya están identificadas”.

Impulso a las concesiones

Más allá de los sectores en los que apuntan que podría haber proyectos de futuro gracias a los fondos europeos, los participan-

“Estamos sorprendidos por cómo el modelo de concesión se ha abandonado”

tes en la mesa de debate del evento que abrió Raquel Sánchez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, también denunciaron el abandono de la concesión por parte del sector público en España mientras las empresas están virando hacia ese lado del mercado. Loureda, representante de Sacyr, puso sobre la mesa la relevancia de impulsar de nuevo el modelo de concesiones: “En la industria estamos sorprendidos viendo como en los últimos años el modelo de concesión se ha abandonado”. “Es cierto que tiene que estar bien pensado. No se deben desarrollar infraestructuras que no sean usadas y eso requiere una planificación, pero el modelo concesional es una alternativa buena para el desarrollo de infraestructuras”, remarcó Loureda.

“Las concesiones tienen cosas muy buenas. Movilizan dinero, que lo hay y a toneladas, agilizan y acortan los plazos. Optimizan los proyectos y resuelven las necesidades de demanda de infraestructuras más rápido que las licitaciones”, aseveró Fernández Gallar.

Desde Ferrovial, Clopés puso sobre la mesa la idea de la eólica *offshore* flotante, en la que España podría ser “líder mundial”, si bien recordó que, como con los fondos Next Generation, “hace falta empuje”. Laura Cózar insistió sobre la necesidad de implicar a la administración pública, recordando “lo que pasó con la termosolar” para la que ahora on existen proyectos. “Es una oportunidad que dejamos pasar”, apuntó, deseando que se apueste por proyectos bancables.

elEconomista.es

Adelántate a la mejor información económica

Edición pdf
anual
29,99€
antes ~~89,99€~~



Envío anticipado del diario en versión pdf la noche anterior por email. + Acceso a hemeroteca, a todas las revistas digitales y newsletters informativas.



Suscríbete ahora en www.eleconomista.es/suscripciones/ o en el **91 138 33 86**
Promoción válida hasta el 30 de abril

Primer medio de economía en el ranking de audiencia de GFK



sacyr



Sumamos retos,
creamos valor.



sacyr.com

