



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:25-2-08

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

Otro susto

● Los hundimientos de la calzada junto a Mercabarna provocados por la L9 vuelven a poner en cuestión la seguridad de las obras ferroviarias

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La alerta por los socavones se ha reactivado. Cuando la crisis parecía ya superada —una vez normalizado el servicio de cercanías y de Ferrocarrils y estrenado el AVE—,

la aparición, la tarde del sábado, de dos pequeños baches en la calle K de la Zona Franca, junto a Mercabarna, provocados por los trabajos de construcción de la estación homónima de la línea 9 del metro (véase *La Vanguardia* de ayer), ha devuelto al primer

plano de la actualidad —y ya en plena campaña electoral— el debate sobre la seguridad de las obras ferroviarias que se llevan a cabo en Barcelona.

Aunque lo ocurrido este fin de

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

OTRO SUSTO LA GENERALITAT TOMA MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD



Las máquinas abrieron la calzada para rellenar los baches y devolverlos a su estado original

XAVIER GÓMEZ

Obras paralizadas

► VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

semana es, según los responsables de la Generalitat, "un hecho puntual y leve" - así lo calificaron ayer varios altos cargos a pie del tajo-, la voluntad de aplicar la máxima prevención posible en las obras ha llevado a Gisa, la empresa pública responsable del proyecto, a paralizar los trabajos en ese punto de manera inmediata. En paralelo, ha abierto un expediente informativo a la UTE que ejecuta las obras, integrada por Acciona, Comsa, Dragados y Sorigué. "Hay que esclarecer todas las causas -explicó ayer un portavoz de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques- y determinar si hay que tomar medidas correctoras de ahora en adelante para que no se repita". En cualquier caso, añadió, "las obras están bajo control" y aunque el percance del sábado es similar al de los socavones de Bellvitge, "su dimensión y alcance no tienen nada que ver".

Las primeras explicaciones

La conselleria dice que lo ocurrido ha sido "puntual y leve" y Gisa abre expediente a las constructoras

aportadas por los técnicos sobre el origen de los dos baches -uno de un metro de profundidad por cuatro de diámetro y el otro, mucho menor, de un metro de ancho y 20 centímetros de hondo- es la filtración de agua del subsuelo a través de dos juntas mal selladas de las pantallas de la futura estación. "La entrada de agua ha movido el terreno mínimamente, sin que se haya producido un agujero, únicamente ha habido un asentamiento", precisó Francesc Xavier Flores, subdirector general de infraestructuras de la conselleria. "Y lo más importante

-añadió- es que se trata de un problema puntual, para nada estructural, ya que las otras juntas están perfectamente selladas".

El fallo en el sellado que dio pie a la filtración de agua pudo darse, apuntó Jordi Jubany, responsable de obras subterráneas del mismo departamento, por la presencia de algún guijarro que quedó atrapado entre el hormigón con que se sellaron las juntas de las pantallas, que habrían abierto una vía de entrada. Que el incidente ocurriese el sábado a última hora de la tarde seguramente influyó, según este directi-

vo. "Si algo así pasa entre semana, cuando hay más personal trabajando, se detecta inmediatamente y no va a más", coincidieron Flores y Jubany. Varios técnicos que trabajan en la L9 aseguraron que las filtraciones de agua

La estación se hace con pantallas; el túnel, aún pendiente, lo abrirá una tuneladora procedente de El Prat

son habituales en la zona próxima a Llobregat, donde hay importantes volúmenes de agua a muy poca profundidad, pero lo normal es que se subsanen rápidamente. De hecho, la norma impuesta por Gisa en las obras de esta línea de metro a su paso por el terreno deltaico es que se extreme la precaución ya que el terreno es traicionero. Y lo cierto es que hasta ahora no ha habido problemas destacables y las obras se han realizado con extrema seguridad.

El sellado definitivo de las dos juntas se completó la misma no-

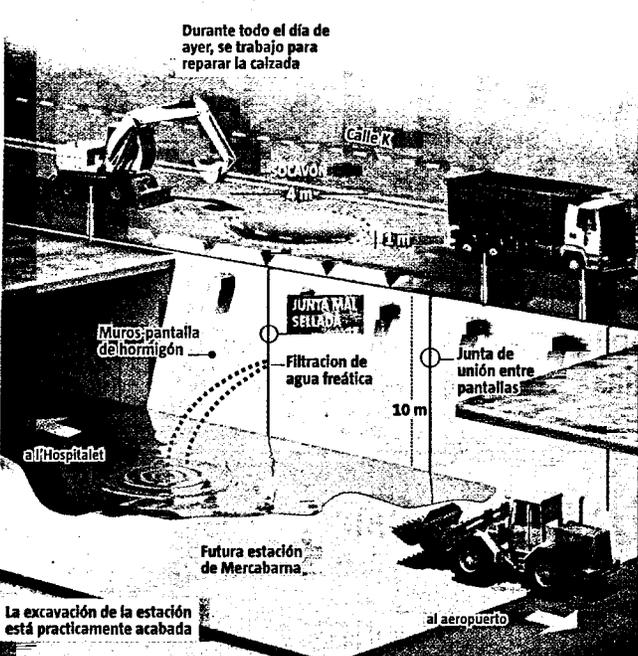
che del sábado, aplicando de nuevo hormigón desde dentro de la estación. Una vez comprobada la estabilidad del terreno con la ayuda de teodolitos -aparatos de precisión equipados con láseres que miden movimientos de menos de un milímetro-, ayer se trabajó en la superficie para recuperar el tramo de calle afectado. Se retiró el asfalto y las primeras capas de tierra y se compactó el terreno con

Algunos guijarras atrapados en las juntas de las pantallas pudieron abrir una vía de entrada para el agua

hormigón, antes de repavimentarlo. Flores insistió en que, al no haberse creado cavidades como consecuencia del corrimiento de tierras -"no hay agujeros que rellenar", aseguró-, en principio no ha sido necesario inyectar hormigón para consolidar el subsuelo. Esto sí que tuvo que hacerse en el corredor de Bellvitge tras la aparición de los socavones.

Las obras son las de construcción de la estación. El túnel de la L9, que enlazará con el aeropuerto, se abrirá con una tuneladora que todavía no ha llegado a este punto. La máquina, que ya hizo el tramo Fira 2-Parc Logístic, fue trasladada a Mas Blau, en El Prat, desde donde reinició la perforación en sentido contrario el pasado noviembre. Para construir la estación se han colocado pantallas en todo su perímetro hasta unos diez metros de profundidad. El volumen interior está prácticamente excavado. La caverna resultante ocupa unos 150 m de longitud a lo largo de la calle K, entre la calle 40 y el acceso secundario de Mercabarna, el mismo tramo que se cortó el sábado tras aparecer los dos socavones.●

Una filtración de agua en la futura estación de Mercabarna de la L9 hundió parte de la calzada



LA COMPAÑÍA CONTEMPLA SALIR A BOLSA A MEDIO PLAZO

Trece cajas crean Concessia para competir con las grandes constructoras

Las entidades financieras constituyen una concesionaria que nace con un capital social de 100 millones para analizar proyectos por valor de 2.000 millones. El objetivo es competir frente a frente con Cintra, Abertis o Itinere.

O. GRAU/C. MORÁN. Barcelona/Madrid

España es la gran referencia mundial en el negocio de la gestión privada de infraestructuras. Ocho compañías nacionales encabezan el ranking internacional, tanto por volumen de inversión como por número de proyectos. Pese a ser un negocio netamente financiero, las sociedades concesionarias están controladas por los grandes grupos constructores que cotizan en bolsa: Abertis por ACS, Cintra por Ferrovial, Itinere por Sacyr y Global Via por FCC, entre otros.

Las cajas de ahorro han decidido romper con este duopolio con el objetivo de devolver el negocio a sus orígenes. En concreto, trece entidades (Caja Ávila, Caixa Sabadell, Caja Sur, Caja de Canarias, Caja Vital, CAM, Caja Rioja, Caja Badajoz, Caja Murcia, Caja Burgos, Caja Circular, Ibercaja, Sa Nostra. Cada una con una participación cercana al 7%. Gerens Hill participa con el 5%.

Sentido común

Cada caja participa en la nueva gestora de infraestructuras con el 7% del capital. Gerens Hill, la empresa especializada en la gerencia de proyectos (*project management*), aporta el 5%. "El proyecto introduce sentido común al negocio", subraya José Manuel Albaladejo, consejero delegado de la sociedad. En su opinión, Concessia devuelve al sector financiero al primer plano de la gestión privada de infraestructuras, "una relación que se rompió hace unos cinco años con la entrada de las constructoras en el mercado", puntualiza.

La nueva compañía, que

UN MERCADO REÑIDO

LOS GRANDES RIVALES ESPAÑOLES

Datos 2006. En millones de euros.

CINTRIA

Facturación █ 884
Ebitda █ 593
Beneficio █ 155

ABERTIS (ACS+La Caixa)

Facturación █ 3.335
Ebitda █ 2.099
Beneficio █ 530

ITINERE (con Europistas)

Facturación █ 481
Ebitda █ 375
Beneficio █ 121

IRIDIUM

Facturación █ 26,0
Ebitda █ 6,9
Beneficio █ 17,3

GLOBALVIA (FCC+Caja Madrid)

La compañía inició su actividad a finales de 2007.

OHL CONCESIONES

Facturación █ 333
Ebitda █ 253
Beneficio █

LOS PILARES DE CONCESSIA

Capital social:
100 millones de euros.

Accionistas:

Caja Ávila, Caixa Sabadell, Caja Sur, Caja Insular de Canarias, Caja Vital, CAM, Caja Rioja, Caja Badajoz, Caja Murcia, Caja Burgos, Caja Circular, Ibercaja, Sa Nostra. Cada una con una participación cercana al 7%. Gerens Hill participa con el 5%.

Objeto social:

Cualquier tipo de infraestructura, edificio o servicio público que pueda ser gestionado y operado por una compañía privada.

FUENTE: Elaboración propia

nace con un capital social de 100 millones de euros, se ha marcado como primera meta alcanzar una cartera de 37 concesiones en un plazo de 10 años. "Para ello, contamos con una capacidad inversora inicial de 2.000 millones de euros", asegura Albaladejo.

En principio, el mercado principal será España, cuidando los territorios naturales de los socios. "Eso no significa que Concessia excluya otros mercados". Según la compañía, además del mercado doméstico, se están analizando operaciones en

Cada socio toma una participación del 7%, aunque el capital está abierto a nuevos accionistas

EEUU, Europa del Este, México, Chile y Brasil. "En 2008, cerraremos con dos concesiones que ya están bastante maduras, de unos 100 millones de euros cada una", comenta el primer ejecutivo del grupo.

Ser una empresa participada de las cajas de ahorro, no excluirá la política de alianzas con otros grupos rivales, fondos de inversión o, incluso, con alguno de los accionistas de forma individual. "En un ambiente de precaución en el mercado de capitales, una empresa de esta naturaleza es una garantía para las administraciones licitadoras. En un mundo sin liquidez, ésa es, precisamente, nuestra principal virtud", sentencia Albaladejo. En su opinión, Concessia tiene un gran recorrido, ya que las ad-

ministraciones territoriales, por la falta de recursos, recurren con más frecuencia a mecanismos de inversión extrapresupuestarios.

Los estatutos de Concessia, presidida por José Antonio Marcos, director general de Caja Badajoz, dejan la puerta abierta a la entrada de nuevos accionistas. La única condición es que provenga del sector financiero. La vicepresidencia la ocupará Joaquín Meseguer, en representación de la CAM.

Las metas marcadas en la última junta general de accio-

En 2008 se estrenarán con dos concesiones de unos 100 millones de euros cada una



José Antonio Marcos Blanco, presidente de Concessia.

José Manuel Albaladejo, consejero delegado de Concessia.

Caja Madrid y La Caixa, los dos grandes actores del sector

Históricamente, las cajas de ahorro han tenido un papel protagonista en la financiación de infraestructuras en España al considerarse proyectos de interés público. En Cataluña, por ejemplo, participaron activamente en la construcción de las autopistas de peaje. Cinco cajas catalanas —La Caixa, Caixa Catalunya, Tarragona, Penedès y Terrassa— figuran en el accionariado de Abertis. Si se suman sus participaciones, controlan conjuntamente cerca del 35% del grupo de infraestructuras. Algunas de estas participaciones históricas, como las de Tarragona, Terrassa y La Caixa, provienen de la época de Aucat y Acesa, antecesoras de la actual Abertis. Este grupo y Global Via, controlado por Caja Madrid, son los principales actores financieros en el negocio de las infraestructuras. Global Via, impulsada a finales de 2006 al 50% por la caja madrileña y FCC, nació con un capital social de 250 millones de euros y un conjunto de 35 concesiones de infraestructuras. Dentro de su cartera, se engloban autopistas, autovías, puertos comerciales y deportivos, líneas de metro, tranvías y hospitales. Entre sus proyectos en marcha, destaca la reciente adjudicación del contrato de construcción y posterior explotación durante treinta años de la autopista M-404 de Madrid. El valor de la adjudicación asciende a 453 millones de euros. La filial de Caja Madrid también se adjudicó el año pasado la construcción de la autopista Nexaca-Tehuacán, en México. Este proyecto supondrá una inversión estimada de 400 millones de euros. Los otros dos grandes actores del sector son Ahorro Corporación y Santander, aunque actúan a través de fondos de inversión de infraestructuras, al igual que el banco de negocios australiano Macquarie, socio de Cintra en algunos proyectos.

LANZAMIENTO DEL NUEVO PLAN ESTRATÉGICO 2008-2010

Eptisa se apoya en la chequera de Magnum para lanzar un agresivo plan de crecimiento

La ingeniería prevé llegar, en tres años, a una facturación de 461 millones de euros, el doble que en 2007. El buque insignia de la sociedad de capital riesgo analiza la compra de, al menos, cuatro compañías.

C. MORÁN. Madrid

Eptisa, la ingeniería propiedad de la sociedad de capital riesgo española Magnum, sacó pecho la semana pasada ante sus nuevos accionistas. Por un lado, la compañía dirigida por Luis Villarroya consiguió uno de los contratos más envidiados entre las empresas del sector: la supervisión y control de las obras públicas de Grecia durante tres años, por 12,4 millones de euros.

El otro hito de la compañía que preside Angel Corcóste-gui (uno de los socios fundadores del fondo, junto a Bal-domero Falcones -actual vicepresidente de FCC-, entre otros) fue la presentación, el pasado 8 de febrero, del nuevo plan estratégico de Eptisa hasta 2010. Si se cumplen los objetivos marcados por la dirección del grupo, la ingeniería se situará entre las primeras del sector, ya que contempla alcanzar los 461 millones de euros de facturación en tan sólo tres años, el doble que en la actualidad (195 millones).

Luis Villarroya, consejero delegado del grupo, reconoce que es un plan ambicioso, pero la compañía ya está dando los pasos para adaptarse a este escenario. La primera orden es la dedicación de todos los beneficios anuales al cum-

Uno de los objetivos es cerrar la adquisición de una ingeniería del sector energético

Para reforzar el plan, los beneficios se reinvertirán, con posibles ampliaciones de capital

plimiento de los objetivos. "Además, contamos con la estimable aportación de Magnum", subraya el primer ejecutivo de Eptisa. La sociedad de capital riesgo podría inyectar recursos si Eptisa se embarcase en una gran operación.

De las ventas previstas en 2010, 155 millones procederán del crecimiento vía adquisiciones y fusiones. La cabeza del león será la ingeniería. Eptisa también destaca por su participación en el negocio de las tecnologías de la información, el sector sociosanitario y

el mercado inmobiliario. "Ya tenemos varios procesos de búsqueda y de negociación abiertos en España y en el extranjero", indica Villarroya.

El perfil de compra en España se basa en compañías que completen el tejido nacional de Eptisa. "Necesitamos implantarnos en Andalucía y en Valencia". La otra preocupación de Villarroya es el mundo de la energía. "Buscamos una ingeniería energética, bien posicionada en el mercado de las renovables". Villarroya sabe que es una operación compleja, ya que "la oferta es escasa y la demanda infinita".

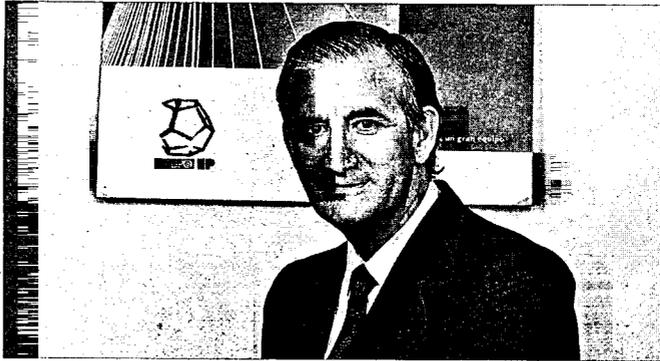
Pág. 4 Ingenierías en Londres 2012

Cambios en la estructura accionarial del sector

Nadie duda en el sector que el perfil de las ingenierías está cambiando. Muy atomizado, este mercado está reorientando su estrategia de crecimiento hacia nuevos negocios que van más allá de la mera prestación de servicios. Eso supone mayor tamaño y músculo financiero, por lo que se ha iniciado una fase de concentración. Tradicionalmente, las ingenierías han mantenido una estructura accionarial de carácter familiar, pero esta dinámica también está cambiando.

Al margen de las compañías filiales de grandes corporaciones como Prointec (Indra) o Iberinco (Iberdrola), varios grupos están empezado a dar entrada a nuevos accionistas, con un perfil marcadamente financiero. Eptisa es el ejemplo más claro pero, según las fuentes consultadas, no sería extraño que el capital riesgo hiciese nuevas incursiones en el mercado. La bolsa es otra de las opciones.

De momento, en España sigue siendo un camino residual, con Inypsa y Técnicas Reunidas como referentes (Indra y Duro Felguera tienen un objeto social más amplio). Entre las sociedades familiares, destaca el esfuerzo llevado a cabo por firmas como Typsa, que se sitúa entre las cinco mayores de España.



Un equipo numeroso

Una de las tareas del primer ejecutivo y accionista de Eptisa, Luis Villarroya, (en la foto), será dominar una estructura empresarial de 3.200 empleados en 2010, frente a los 2.100 actuales, casi un 50% más.

Nuevas fórmulas

Las nuevas fórmulas societarias que está adoptando el sector de las ingenierías en España, conviven con el sistema cooperativo. El exponente en este caso es Idom, que ha llevado a cabo un plan de crecimiento en el exterior. Uno de los valores añadidos de la ingenierías españolas es su prestigio internacional. Además de trabajar para los organismos multilaterales, han demostrado capacidad para desarrollar proyectos complejos, tanto del punto de vista técnico como económico. Por eso, varias firmas internacionales han puesto los ojos en España. La última gran adquisición se produjo el año pasado tras la compra de Intecs-Inarsa por parte de la constructora canadiense SNC-Lavalin. Según el último ranking, elaborado por la federación de ingenieros sueca, Técnicas Reunidas, controlada por la familia Lladó, destaca sobre las demás con una facturación de 750 millones de euros. Le siguen Sener (603 millones), Idom (217) y Eptisa.