3

# Hmpresa,s

#### ENDESA

Pide un pacto de energía para un futuro de renovables página in

#### **CABIFY**

Estrena 20 coches 100% eléctricos en Madrid y adelanta a Uber PÁGINA 12

Las constructoras tienen paralizadas obras en Extremadura y Granada por modificados

## Adif negocia con Ferrovial y ACS el desbloqueo de líneas del AVE

El Ministerio de Fomento, a través de Adíf, mantiene conversaciones con Ferrovial y ACS en busca de que se reanuden las obras en distintos tramos de la línea de AVE a Extremadura y la Antequera-Granada. Ambas, en avanzado grado de ejecución, están paralizadas por el desacuerdo económico con las constructoras.

J. F. Magariño *Madrid* 

I Gobierno en funciones se ha propuesto solventar cuanto antes la
crisis de los tramos enquistados
del AVE, especialmente en aquéllos puntos que resultan clave para finalizar ilneas prácticamente rematadas. En total
son una treintena de contratos los que
Adif, responsable de la infraestructura
ferroviaria, puso en revisión en el arranque del verano ante los modificados presentados por las constructoras. Estas disensiones con las con-

statistas son excepcionales entre los más de 20.000 contratos que la empresa dependiente de Fomento licitó la pasada legislatura, pero tienen atascada la llegada del AVE a Extremadura, Galicia, Prús Vasco o la ciudad de Granada. Es el caso de la para-

Es el caso de la paralización de los trabajos a cargo de ACS en la localidad granadina de Loja,

en la línea que va de Antequera a Granada. Dragados y Tessa tomaron la drástica determinación, a finales de agosto, de pedir la rescisión del contrato al no sacar adelante modificados que superan el 10% del presupuesto de adjudicación, límite impuesto por la Ley de Contratos. La paralización de la obra alcanza los 500 días y tiene a la provincia sin conexiones ferroviarias.

Fuentes del Ministerio de Fomento, que dirige en funciones Rafael Catalià, aseguran que hay contactos avanzados para resolver las disensiones con ACS y que sus constructoras concluyan el trabajo adjudicado, "pero siempre dentro de los límites del 10% en los modificados", insisten. La misma ACS ha tenido tensiones con la negociación de modifi-

cados en el montaje de vías en el túne

Otra senda abierta para retomar el avance de la red de AVE es la que se ha titiciado con Ferrovial, cuya empresa de construcción, Ferrovial Agroman, tiene bloqueada la instalación de vía entre Cáceres y Badajoz, en la llinea que une Madrid con la frontera portuguesa.

La compañía firmó tres adjudicacio-

La compañía firmó tres adjudicaciones en junio de 2015 en las que se le encargó el montajo de 80 kilómietros de vía de altas prestaciones entre Cáceres y Mérida y Mérida-Badajoz, así como la mejora de 7 kilómetros de vía en las tres estaciones.

Ferrovial realizó el acopio de via y frenó la actuación en el momento de proceder a su instalación por la petición de modificados. Con el problema sobre la mesa de la nueva directora general de Explotación y Construcción de Adif, lasbel Pardo, la semana pasada se trataron estos escollos en la reunión del comité de dirección y se aprobaron pequeñas partidas para intentar que Ferrovial vuelva al tajo.

500(MLL0)(ES) #((E0)(05)

Ferrovial completo ayer

la colocación de bonos por

Con un cupón del 0,375%,

elegible para el programa

de compra de bonos corporativos del BCE. Más del

70% de los títulos de deuda

se colocó fuera de España.

En total, la inversión extra recién aprobada para el AVE extremeño asciende a 14,5 millones e incluye "adaptaciones" en los contratos de la citada Ferrovial, así como otras en las obras de plateforma del tranto Grimaldo-Casa de Millán (109 millones de inversión), que ejecuta una UTE encabezada por Sando, o de los servicios de asistencia técnica ternica.

de asistencia técnica para el control de obra de plataforma entre Navalmoral de la Mata y Casalejada, en manos de Vorsevi e Ingeniería de Truzados y Estructuras (2,3 millones).

"El primer paso ha sido aprobar el incremento de presupuesto, para redactar ahora el proyecto del modificado y lograr que la constructora retome la obra", explican fuentes de Adif acerca del caso de Ferrovial.

La entrada en servicio del tren de alta velocidad Madrid-Extremadura, finan-icado parcialmente por fondos europeos, estaba prevista en 2015 en una fase inicial. Sin embargo, la ralentización de los trabajos y los desacuerdos con las constructoras motivan que se especule ya con el año 2019 para el arranque de las operaciones.



Estructura del AVE entre Cáceres y Badajoz, en la que Forrovial tiene parado el montaje de la vía.

### Alstom reclama que Renfe culmine el macropedido de trenes

La fábrica de Barcelona vuelve a contratar personal

J. F. M. Madrid

El fabricante de trenes Alstom confia en que Renfe siga adelante, pese al bloqueo político, con el concurso del macropedido de trenes de alta velocidad. El presidente de la compañía en España, Antonio Moreno, señaló ayer que la expectación de la industria es máxima. "Han pasado dos años desde que la ministra Ana Pastor aminicara la necesidad de trenes para reforzar la flota de alta velocidad de Renfe y aún pasará bastante tientpo hasta que el pedido pueda materializarse una vez fabricado y homiologado", recordó el ejecutivo, para facer hincapié, a rengión seguido, sobre la necesidad de que el concurso no sea congelado: "La situación política no debería retrasar el proceso porque la necesidad de trenes existe". Alstom, Siemens, Bombardier,

Alstom, Siemens, Bombardier, Talgo y CAF presentaron sus ofer-tas el 29 de julio para convertir-se en provecdores de 15 trenes de alta velocidad, con posibilidad de ampliar con otras 15 unidades. El contrato, incluido el mantenimiento de este material rodante durante 30 años (con una posible prórroga de 10 años), está valorado en 2.600 millones.

"Solo sabemos que Renfe está estudiando las ofertas y aplaudimos la transparencia con la que se ha llevado a cabo el proceso, así como la concreción de los pliegos", afirmó Moreno. El primer

ejecutivo de Alstom en España, que participó en un encuentro con medios, no quiso desvelar el modeio con el que ha concurrido al concurso: tiene el AGV, que rueda ya en Italia, y el Dúplex, que opera principalmente la firma francesa SNCF en España (cubre la ruta Barcelona-Paris), Francia, Alemania, Suiza y Luxemburgo. El prinero es prácticamente imbatible en diseño,



Antonio Moreno, presidente

firma de Giugiaro. Y el segundo, con dos plantas y récord mundial de velocidad, ha demostrado ya su interoperabilidad entre fronteras entopeas.

Rende pide una capacidad minima de 400 viajeros en los nuevos trenes y una velocidad minima de 320 kilómetros por hora, hito que ya ha sido superado por los distintos aspirantes. Con una fábrica de trenes en la localidad barcelonesa de Santa Perpetua, Alstom pide mayor dinamismo y previsibilidad a las Administraciones en la renovación de thoia: "Con un pedido cada diez años no se puede mantener una industria", criticó.

Pese al mal momento que atraviesa la inversión pública en España, la planta catalana de Alstom ha cerrado un año récord en pedidos. De la cartera de 700 millones firmada en el ejercio-2015-2016, el 75% se debe a la exportación. La reserva de contratos ha crecido un 50% en el úllimo año.

La planta de Santa Perpetua ha vuelto a contratar personal, con la oferta de 100 empleos, tras meses de negociaciones en los que la empresa buscó adaptar las horas de trabajo del medio millar de empleados a los picos de demanda. Pese a las mejores expectativas, Moreno defiende que la industria española requiere mayor flexibilidad tras la refor-

ma laboral.

Si Latinoamérica ha tirado de la cartera de pedidos de Alstom España en los últimos tiempos, con proyectos como el de las dos lineas de metro de Ciudad de Panamá, metro de Guadalajara (México) y la modernización de sistemas de cercanías en Chile, la empresa confía en un tirón de la demanda en Europa para seguir alimentando su principal base de operaciones en España.

Press reader
PressReader.com + +1 404 278 4664
Constitute and distributed by PressReader.com