

T transporte

elEconomista

Revista mensual

9 de noviembre de 2016 | Nº 47



Rafael Ruiz

Director de Delta para el sur de Europa

“Hemos transportado 8,5 millones de pasajeros entre España y Estados Unidos en 25 años” | P20



Iberia y Vueling frenan ante el alza de la competencia | P6

El sector ferroviario español quiere reforzar su presencia en Perú y Chile | P14

LA UE INSTA A ESPAÑA A MODERNIZAR LAS ESTACIONES DE AUTOBUSES

La Unión Europea ha realizado un estudio en el que critica la falta de inversión en las instalaciones y pide mejoras | P28

EL TREN ESPAÑOL, RUMBO A PERÚ Y CHILE

El sector ferroviario español busca afianzar su situación en los mercados latinoamericanos, y de hecho se plantea su presencia con más fuerza en dos países que están siendo considerados estratégicos

FELIPE ALONSO


Las empresas españolas del sector del ferrocarril, tanto las de los materiales rodantes -ya sean trenes, metros o tranvías-, como las dedicadas a la construcción de infraestructuras o señalización en las redes ferroviarias, mantienen una posición de privilegio en diversos países de Latinoamérica. No obstante, y dada, según las patronales, la paralización o escasez de obras en España por la situación de la economía, y por la falta de un Gobierno que gobernase y que ha estado en funciones hasta el pasado 4 de noviembre, así como por la no adquisición de material rodante, aunque se había anunciado hace meses la compra por parte de Renfe de 30 nuevos trenes por más de 2.000 millones de euros a través de una licitación pública, ha hecho que una vez más estos fabricantes dirijan sus esfuerzos hacia un continente que conocen bien y en el que están dejando muestra de su buen hacer y saber.

Presencia española hay en diferentes países de Latinoamérica, como por ejemplo en Argentina, Bolivia, Brasil, México, Colombia, Costa Rica..., y también en Chile y Perú, a través de empresas de infraestructuras, FCC o ACS, de ingeniería, Indra, o de material rodante y señalización, como es el caso de Talgo, Caf, Bombardier España... No obstante, en este último año ha aumentado la expectativa de crecimiento próximo del negocio en Perú y en Chile, y ahí es donde el sector español relacionado con el ferrocarril quiere encontrar una nueva actividad empresarial. De hecho, una representación de la Asociación Ferroviaria Española (Mafex) ha acudido a esos dos países con el fin de aumentar la colaboración con proyectos de transporte de ellos, así como participar en la modernización de sus infraestructuras ferroviarias, y aportar la experiencia que tienen las empresas españolas en campos como la gestión integral.

El Gobierno peruano quiere fortalecer las conexiones del transporte por ferrocarril e impulsar sus infraestructuras, tanto a nivel urbano como entre diferentes ciudades, y tanto en el servicio comercial de viajeros, como en el de mercancías.

En este contexto, el Ejecutivo de ese país andino ha aprobado para 2016 una inversión de más de 5.000 millones de dólares -unos 4.490 millones de euros- destinados a que se modernicen las redes ferroviarias. Entre estas iniciativas, que interesan al sector español, se encuentra la rehabilitación del ferrocarril Huancayo-Huancavelica, un proyecto que se quiere llevar a cabo en régimen de sociedad público privada, y que en la actualidad se encuentra en proceso de concurso. La concesión se otorgará bajo la modalidad de un proyecto llave en mano. Para esta actuación se requiere una inversión de

Presencia del ferrocarril español en Sudamérica



■ **Argentina**
Indra está con su tecnología de accesos y 'ticketing' en los trenes de la red metropolitana de Buenos Aires. CAF ha ido entregando desde hace más de diez años unidades para el denominando Tren de la Costa, y Comsa se adjudicó en 2013 el contrato para la mejora de la conexión ferroviaria de la ciudad de Chascomús en la provincia de Buenos Aires.
También Talgo está presente en el país.

■ **Bolivia**
Ardanuy Ingeniería supervisa la obra de tres líneas de teleférico entre La Paz y El Alto. Cconsultrans ha sido la compañía seleccionada para realizar el diseño del Sistema de Información de Transporte, que sentará las bases del sistema de planificación de transporte para el Viceministerio de Inversión del Estado Plurinacional de Bolivia.

■ **Brasil**
Ineco ha firmado un acuerdo de cooperación para la reforma de la gestión del transporte brasileño, sobre todo del ferrocarril. CAF se ha encargado del suministro de 40 unidades de tranvía para Cuiaba, así como de la venta de 26 unidades para el metro de Sao Paulo. La empresa vasca también se hizo con un contrato para suministrar 10 trenes a la Compañía de Trenes Urbanos Belo Horizonte. Mientras, Acciona obtuvo la adjudicación para la construcción de la línea este del Metro de Fortaleza, e Isolux se encarga de completar la construcción de la línea 4 del Metro de Sao Paulo.

■ **Colombia**
Empresas españolas también están presentes en las infraestructuras y transportes de Colombia. Por ejemplo, CAF con Amurrio e Indra se adjudicó en su momento el contrato del suministro de doce trenes para el metro de Medellín, así como la implantación de los sistemas inteligentes tecnológicos precisos para un transporte más eficaz. Y para la agrupación Guinovart y Servicios Hispania, el metro de Medellín ha adjudicado las obras civiles para el tranvía de Ayacucho.

■ **Ecuador, Venezuela...**
Son otros países del área donde está presente el sector ferroviario español a través de, por ejemplo, Ineco, FCC, Isolux, Alstom España..., y eso sin olvidarnos también de actuaciones en México, Panamá y Costa Rica.

167 millones de dólares -unos 150 millones de euros- en obras, y otros 52 millones de dólares -aproximadamente 47 millones de euros- para material rodante.

En cuanto al transporte urbano, destaca la ampliación de las líneas 3 y 4 del metro de Lima y Callao, un concurso a cargo de la Agencia de Promoción Proinversión para construir un corredor norte-sur y otro este-oeste. Y además hay otros futuros proyectos cofinanciados, entre los que se encuentra el tren de Cercanías Sur, entre Lurín y Chíncha, que tiene prevista una inversión del orden de 1.500 millones de dólares -unos 1.347 millones de euros-.

En Perú ya están actuando, desde hace años, empresas españolas del sector, como por ejemplo las constructoras FCC y ACS, que en consorcio con las italianas Impregilo y AnsaldoBreda y la peruana Cosapi, trabajan en la ampliación de las líneas 2 y 3 del metro de Lima, y cuya construcción se finalizará en el año 2019, entrando en funcionamiento 27 estaciones que van a dar servicio a más de 600.000 viajeros por día. Esta obra, que cuenta con la inversión de 5.658 millones de dólares (5.081 millones de euros), también tiene presencia del Metro de Madrid como entidad asesora. Por su parte, Bombardier España se encarga de las soluciones de Control de Carril en el metro de Lima, a través de su sistema de control *Cityflo 350*, y Alstom va a fabricar en su factoría en Santa Perpetua (Barcelona) un pedido de 20 trenes para el metro de la capital peruana por un importe de algo más de 200 millones de euros.

Pero en esos proyectos de consolidación, mejora y ampliación del metro de Lima, también toman parte otras empresas españolas con trabajos de un carácter específico. Por ejemplo, Idom ha sido seleccionada para el diseño del nuevo Sistema Integrado de Recaudo (*ticketing*), e Indra se encuentra en la infraestructura de la línea básica entre Lima y Callao, con sus sistemas de detección y extinción de incendios y de las telecomunicaciones. Typsa está realizando el diseño constructivo de la línea 2 de metro, y el acuerdo de Typsa y Tegepsa por el que elaboran el perfil de preinversión del proyecto de la línea de ferrocarril de más de 600 kilómetros que unirá Cajamarca con Jayanca y puerto Bolívar.

Chile ve el ferrocarril como su eje vertebrador

El Ministerio de Transporte de Chile quiere impulsar distintos programas de la red de viajeros, como por ejemplo el Corredor Bioceánico, el tren de Santiago a Valparaíso, los ramales suburbanos entre Santiago y Mepilla, y la ampliación de líneas de metro de tranvías en Santiago, Antofagasta y la



Los trenes de los países andinos deben atravesar por lugares de difícil orografía. ALAMY



La presencia española en las redes de metros de las principales ciudades es un hecho constatado. EE

7.000 Millones de dólares destinados para la construcción y mejora de trenes y metros en Chile y Perú

localidad de Concepción. En este país, Indra se encuentra trabajando en la mejora de la red para la zona de Santiago a Concepción y, junto con OHL y Abengoa, se adjudicó un contrato para la ampliación del metro de Santiago. Ecosa es quien se encarga del desarrollo de distintos puntos del trazado ferroviario entre Concepción y Lomas Coloradas; mientras, Sice ha sido seleccionada para las obras de rehabilitación y reforzamiento estructural de los puentes que deben aumentar su capacidad de soporte para trenes de 25 toneladas por eje. Y en cuanto al material rodante para las líneas 3 y 6 del metro de Santiago, el consorcio de Caf y Thales firmó con Metro Santiago en 2013 un contrato para suministrar nuevas unidades de metro automáticas.

Como se puede apreciar, las empresas españolas del sector están en los numerosos proyectos que hay en estos dos países, proyectos que con el deseo de sus Gobiernos de mejorar pueden dar más margen de negocio a la industria española, que busca fuera lo que no encuentra dentro del país.