

Destaca la mejoría del sector, gracias a que Adif más que triplica la obra de hace un año

Hay quince compañías que superan los 100 millones de euros en contratos en 2019

< Viene de pág. anterior

Según los expertos, las bajas no son mucho más agresivas que hace un año. En su opinión, lo que puede asfixiar a los contratistas es la combinación de bajas de más de un 20% con precios de licitación artificialmente bajos “porque los órganos de contratación están empleando magnitudes que no se corresponden con los costes de la obra pública actuales”.

En la radiografía de la contratación del año pasado se detecta un mayor reparto de la obra pública entre los grupos empresariales. De la inversión dependiente del antiguo Ministerio de Fomento, hay once constructoras con más de 100 millones de obra contratada. ACS repite como el mayor contratista del departamento de José Luis Ábalos, con 540 millones de euros, seguido de cerca por Ferrovial. El grupo presidido por Rafael del Pino fue uno de los principales adjudicatarios de carreteras y Adif, con una diferencia destacada en las obras adjudicadas por Puertos del Estado y por Aena.

Acciona se situó en el tercer puesto del Ministerio de Transportes, con casi 400 millones de obra contratada. FCC sobresa por ser la constructora con más trabajo de carreteras, mientras que ACS encabeza el ranking en Adif.

El gestor aeroportuario va a ser este año uno de los grandes pulmones de inversión en España, ya que tiene entre manos ampliar las instalaciones de los aeropuertos de Adolfo Suárez de Madrid y El Prat de Barcelona. El monopolio español ya está trabajando en los diseños constructivos y las obras están valoradas en más de 3.000 millones de euros. El otro motor inversor será Adif.

FCC fue el líder en la obra autonómica, mientras que la catalana Sorigué, con 99 millones de obra contratada, encabezó la lista de contratistas locales, especialmente en los encargos realizados por la Generalitat de Cataluña y de Valencia.

El Gobierno impulsa la conexión del AVE a Barajas

LIBERALIZACIÓN/ El ministerio de Transportes crea un grupo de trabajo con Adif y Aena para despejar el alcance económico.

C.M. Madrid

El Ministerio de Transportes ha constituido un grupo de trabajo en el que participa Aena y Adif para la elección de la mejor solución para conectar con AVE el aeropuerto de Madrid-Adolfo Suárez y la estación de Chamartín, que acaba de arrancar los trabajos para su ampliación. En Adif contemplan desde hace tiempo la inversión, que necesita de la coordinación del Gobierno y de la colaboración de Aena, ya que las instalaciones del monopolio aeroportuario podrían albergar una gran estación de AVE en la Terminal 4. Esa es una de las soluciones que se está analizando. La cofinanciación entre las dos empresas públicas es una de las opciones que está encima de la mesa.

El ministro José Luis Ábalos dispone desde hace meses del estudio informativo para determinar la mejor solución para llevar la alta velocidad hasta la T4. Encima de la mesa hay dos soluciones.

La más barata, de algo más de 100 millones de euros, consiste en aprovechar el actual trazado de Cercanías que llega hasta Barajas y construir un tercer carril en la línea C1 de Renfe (Príncipe Pío-Aeropuerto T4), en funcionamiento desde 2011. Se trata de una vieja solución, que Renfe ha propuesto en varias ocasiones por su bajo coste y por disponer ya, entre otros elementos, de andenes para atender al eventual tráfico procedente del AVE.

La otra solución, más cara, consiste en la construcción de un nuevo trazado que conecte los siete kilómetros que separan al aeropuerto de la estación de Chamartín de Adif. Esta obra, ligada a la reforma urbanística que se ha proyectado en el norte de la capital, tiene un coste, según las estimaciones del Gobierno, de unos 400 millones de euros.

Por esta razón, en el análisis

La luz verde al proyecto que piden las aerolíneas podría adoptarse a lo largo de este año



Imagen del tren de cercanías al aeropuerto de Barajas.

AEROLÍNEAS

Los nuevos operadores han incluido la conexión en sus planes de negocio, ya que la **intermodalidad entre el tren y el avión** puede generar demanda nueva procedente de los tráficos intercontinentales servidos por las aerolíneas.

preliminar, Fomento también ha contemplado dar entrada a la iniciativa privada para abordar esta inversión.

Liberalización

Con la liberalización ferroviaria, la presión para que el AVE llegue hasta la Terminal 4 ha aumentado. Los nuevos operadores han incluido esta posibilidad en sus planes de negocio, ya que la intermodalidad entre el tren y el avión puede generar demanda nueva procedente de los tráficos intercontinentales servidos por las aerolíneas que operan en Barajas.

En el sector recuerdan que la llegada del AVE a Valencia

Ábalos dispone de dos soluciones que requieren entre 100 millones y 400 millones

ha generado negocios nuevos con la confección de ofertas en alta velocidad a todos los cruceristas que llegan al puerto levantino para visitar Madrid y alrededores.

La llegada a España del AVE barato también supondrá la puntilla para los vuelos domésticos. La lectura positiva para las aerolíneas es que la desaparición de las rutas nacionales liberará espacio para las líneas de largo radio, lo que contribuirá a consolidar Madrid como *hub* intercontinental y extender su plataforma de movilidad más allá de las fronteras, hasta llegar a localidades del sur de Francia como, por ejemplo Toulouse, Marsella y Lyon, entre otras poblaciones.

La llegada del AVE al aeropuerto de Madrid también tiene una lectura vinculada con la lucha contra el cambio climático. Al disminuir la cuota del avión, descenderá la huella de carbono de los aviones.

IAG vinculará parte del sueldo de su cúpula a las emisiones de CO₂

Artur Zanón. Barcelona

La consecución de objetivos de emisiones entra en la política de remuneración del consejero delegado de IAG, cargo que a partir del próximo 26 de marzo desempeñará Luis Gallego, actual presidente de Iberia, quien relevará a Willie Walsh. La medida también se aplicará a los otros once miembros del comité de dirección de IAG y de los diferentes órganos homólogos de las aerolíneas del grupo (British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus).

El salario base de Gallego en 2020 ascenderá a 932.000 euros, si bien existe un variable equivalente al 200% de este salario (la mitad a cobrar en metálico y el resto, en acciones) y otro 200% por un plan de incentivos a largo plazo en acciones (o sea, 1,86 millones de euros en cada caso). Para este ejercicio, la comisión de retribuciones del grupo hispanobritánico ha decidido modificar el tipo de objetivos que se tendrán en cuenta para el primer variable.

El gran cambio consiste en que un 10% del variable –de Gallego y el resto de miembros de los comités de dirección– dependerá de la intensidad de las emisiones de los vuelos, esto es, del número de “gramos de dióxido de carbono por pasajero y kilómetro”, según consta en el informe anual de IAG de 2019.

Para el resto del variable, se seguirá teniendo en cuenta el beneficio de explotación antes de partidas excepcionales del holding (60% del variable), mercancías (20%, frente al 25% del año pasado) y la satisfacción del cliente (con un 10%, frente al 15% anterior).

IAG tiene como objetivo llegar a 2050 con emisiones netas nulas. El grupo pretende conseguir esta meta con aviones y operaciones más eficientes (39%), usando combustibles sostenibles (18%) y mediante compensaciones certificadas (43%).

La compañía ha identificado cinco indicadores “clave” en la lucha contra el cambio



Luis Gallego, que preside Iberia, dirigirá IAG el 26 de marzo.

El cambio afecta a los miembros de los consejos de dirección del holding y sus aerolíneas

climático. Solo en dos se produjeron mejoras en 2019: la proporción de energías renovables en el consumo eléctrico, que el año pasado subió del 54% al 72%, y la intensidad de las emisiones solo de los vuelos, que el año pasado se situó en 89,8 gramos de dióxido de carbono por kilómetro y pasajero. Y es precisamente este último indicador, que ha mejorado en los últimos ejercicios, el que se tendrá en cuenta para parte del variable de Luis Gallego.

Consejeros

En 2019 el actual consejero delegado de IAG ganó 3,2 millones de libras (3,7 millones de euros), básicamente por el salario (850.00 libras) y un variable de 2,1 millones de libras. Los tres consejeros ejecutivos del grupo percibieron 4,8 millones de libras (5,5 millones de euros), un 4% más que en 2018.

Por su parte, Antonio Vázquez, presidente de IAG, percibió 645.000 euros y el conjunto de consejeros no ejecutivos fue retribuido con 1,8 millones de euros.

Remuneración ‘verde’

● El 10% del variable que pueda percibir el consejero delegado en 2020 se vinculará con la meta de intensidad de emisiones.

● Es la primera vez que IAG introduce un parámetro vinculado al dióxido de carbono para remunerar a ejecutivos.