

Anci
diez años de éxito



Aldesa Construcciones S.A.



Alpi S.A.



Altec Empresa de Construcción
y Servicios, S.A.



Azvi, S.A.



Begar, S.A.



Bruesa Construcción, S.A.



Constructora Hispánica, S.A.



Copcisa, S.A.



Copisa, S.A.



Cyopsa-Sisocia, S.A.



Joca Ingeniería y
Construcciones, S.A.



Lubasa, S.A.



Marcor Ebro, S.A.



Peninsular de Contratas, S.A.



Ploder, S.A.



Probisa Tecnología y
Construcción, S.A.



Puentes y Calzadas
Empresa Constructora, S.A.



Rover Alcisa, S.A.



Rubau, S.A.



Sando, S.A.



Sarrión, S.A.



S.A. de Obras y Servicios, Copasa



Sogeosa, Sociedad General de
Obras, S.A.

Anci

diez años de éxito



Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del Copyright, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y su distribución.

Coordinación editorial: Alfonso Tulla

© De la presente edición: [Anci](#) (Asociación Nacional de Constructores Independientes)
Paseo de la Castellana, 119, 2ª Dcha • 28046 Madrid
Telf. 91 555 05 39 • Fax 91 555 40 05

D.L.:

Edición al cuidado de Ediciones Doce Calles, S. L.

Diseño, composición y maquetación: Távara, S. L.

Fotomecánica: Távara, S. L.

Impresión: Gráficas Muriel, S. A.

Encuadernación: Ramos, S. A.

INDICE

Anci , diez años de éxito	9
ALDESA (Aldesa Construcciones, S.A.)	27
ALPI (Construcciones Alpi, S.A.)	35
ALTEC (Altec Empresa de Construcción y Servicio, S.A.)	43
AZVI (Azvi, S.A.)	51
BEGAR (Begar Construcciones y Contratas, S.A.)	59
BRUESA (Bruesa Construcción, S.A.)	67
C. HISPÁNICA (Constructora Hispánica, S.A.)	75
COPASA (S.A. de Obras y Servicios, Copasa)	83
COPCISA (Construcciones obras públicas y civiles, S.A.)	91
COPISA (Constructora Pirenaica, S.A.)	99
CYOPSA-SISOCIA (Cyopsa-Sisocia, S.A.)	107
JOCA (Joca Ingeniería y Construcciones, S.A.)	115
LUBASA (Luis Batalla, S.A.)	123
MARCOR EBRO (Marcor Ebro, S.A.)	131
PENINSULAR (Peninsular de Contratas, S.A.)	139
PLODER (Ploder, S.A.)	147
PROBISA (Probisa Tecnología y Construcción)	155
PUENTES (Puentes y Calzadas, Empresa Constructora, S.A.)	163
ROVER ALCISA (Rover Alcisa Construcciones, S.A.)	171
RUBAU (Construcciones Rubau, S.A.)	179
SANDO (Grupo Sando, S.A.)	187
SARRIÓN (Construcciones Sarrión, S.A.)	195
SOGEOSA (Sociedad General de Obras, S.A.)	203

Nota: Para ir directamente a una empresa concreta hacer click sobre su nombre



Lluvia, vapor y velocidad

Joseph M. W. Turner
Londres, National Gallery



Jaime Lamo de Espinosa
Presidente

Anci, diez años de éxito

En sus primeros diez años de historia, **Anci** (Asociación Nacional de Constructores Independientes) ha conseguido logros notables, siendo el mayor el que sus empresas se afiancen en el sector, con un crecimiento muy importante en esta década, contribuyendo así a la apertura del mercado y al incremento de la competencia dentro del sector de la construcción.

Estos méritos no son sólo cuantitativos sino también cualitativos. Entre los primeros, están que se haya pasado de 16 a 23 empresas asociadas, que en el último ejercicio (2006) facturaran conjuntamente más de 8.100 millones de euros y que su facturación media se multiplicara por cinco en estos diez años, mientras que el PIB de la Construcción lo hacía por tres.

Cualitativamente, su actividad se ha diversificado y son capaces de ejecutar todo tipo de obras con resultados muy satisfactorios, entre ellas viaductos importantes, autopistas, plataformas ferroviarias, túneles de gran longitud y diámetro, pistas de aeropuertos, puertos, infraestructuras medioambientales, desaladoras, etc. También destaca su presencia en el negocio concesional, dentro y fuera de España, donde participan en proyectos de servicios tan diferentes como autopistas, hospitales o aparcamientos, llegando a compartir proyectos de concesiones que hoy superan los 6.000 millones. Además, las constructoras de **Anci** han crecido corporativamente creando grupos de empresas con filiales dedicadas a otros mercados fuera de la obra civil, como la edificación, *utilities* (servicios públicos)... Todo lo anterior les ha proporcionado estructura suficiente para su salida al exterior, tanto en edificación como en obra civil, y así muchas tienen contratos significativos en varios países de Iberoamérica y de la Unión Europea.

Cuadro 1. Relación de empresas asociadas

<i>Empresa</i>	<i>Presidente actual</i>	<i>Año de incorporación / cese</i>
ALDESA Construcciones, S.A	D. Antonio Fernández Rubio	1997
Construcciones ALPI, S.A.	D. Roque Piñero Moya	1997
ALTEC, Empresa de Construcción y Servicios, S.A.	D. José Moreno Carretero	1997
AZVI, S.A.	D. Manuel Contreras Caro	1997
Constructora Hispánica, S.A.	D. Alfonso García - Pozuelo Asins	1997
CIMSA (Contratas Industriales y Materiales, S.A.)	-	1997/2004
S.A. de Obras y Servicios (COPASA)	D. José Luis Suárez Gutiérrez	1997
COPCISA (Construcciones de Obras Públicas y Civiles, S.A.)	D. Benet Carbonell i Marcet	1997
MARCOR EBRO, S.A.	D. Juan Carlos Aísa Barrigón	1997
PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A	D. Victorino Alonso García	1997
PLODER S.A.	D. Luis Gálvez Murcia	1997
PROBISA Tecnología y Construcción, S.A.	D. Carlos Ortiz Quintana	1997
PUENTES Y CALZADAS, S.A.	D. José Manuel Otero Alonso	1997
GRUPO SANDO, S.A.	D. José Luis Sánchez Domínguez	1997
Construcciones SARRION, S.A.	D. Antonio Sarrión López	1997
Sociedad General de Obras (SOGEOSA)	D ^a . Enriqueta García Ríaza	1997
JOCA Ingeniería y Construcciones, S.A.	D. Cayetano López Sánchez	1998
Construcciones RUBAU, S.A.	D. Jordi Rubau Comalada	1998
BRUESA Construcción, S.A.	D. Jacobo Roa Martínez	2001
COPISA	D. Josep Cornadó Mateu	2004
LUBASA	D. Luis Batalla Romero	2004
BEGAR Construcciones y Contratas, S.A.	D. José Luis Ulibarri Cormenzana	2004
CYOPSA-SISOCIA	D. Camilo José Alcalá Sánchez	2004
ROVER ALCISA, S.A.	D. Alfredo Rodríguez Verdugo	2005

NUESTRA PEQUEÑA HISTORIA

El 14 de octubre de 1997 dieciséis representantes de otras tantas empresas constructoras (ver relación en el cuadro adjunto), reunidos en su domicilio provisional, un despacho jurídico de Paseo de la Habana 15, 3º, de Madrid, en la representación que respectivamente detentaban, manifestaron su voluntad de constituir la Asociación Nacional de Constructores Independientes ([Anci](#)), acogándose a la Ley 19/77 y al Real Decreto 873/77 de 22 de abril sobre Asociaciones empresariales, tuteladas por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y registradas en el mismo.

En esta reunión constitutiva actuó como presidente provisional Francisco J. Guisado (ALTEC) y como secretario José Luis López Regueiro (PENINSULAR DE CONTRATAS) y se acordó depositar el Acta fundacional y los Estatutos que se otorgaban en el Registro de Asociaciones Empresariales, legalizar el libro de Actas y solicitar el Código de Identificación Fiscal (CIF).

Aquella entidad fue fruto de una serie de contactos intensos desarrollados durante el verano de 1997 entre una serie de empresas que no se sentían «cómodas» en la única patronal de ámbito estatal hasta entonces existente, nacida cuarenta años antes.

Cuadro 2. Empresas fundadoras de [Anci](#) y firmantes del Acta

Empresas	Representantes
ALDESA (ALDESA Construcciones, S.A.)	D. Carlos Gasca Allué
ALPI (Construcciones ALPI, S.A.)	D. Roque Piñero Moya
ALTEC (ALTEC Empresa de Construcción y servicios, S.A.)	D. Francisco J. Guisado Muñoz
AZVI, S.A.	D. Valentín Franco Pérez
HISPÁNICA (Constructora Hispánica, S.A.)	D. José Mª Carbajo Sotillo
CIMSA (Contratas Industriales y Materiales, S.A.)	D. Carlos Delgado Alonso-Martirena
COPASA (Construcciones PARAÑO, S.A.)	D. José Luis Suárez Gutiérrez
COPCISA (Construcciones y Obras Públicas y Civiles, S.A.)	D. Luis Feltrer Rambaud
MARCOR EBRO	D. Juan Carlos Aísa Barrigón
PENINSULAR de Contratas, S.A.	D. José Luis López Regueiro
PLODER, S.A.	D. Fernando Rosado Blanco
PROBISA (Productos Bituminosos, S.A.)	D. Gonzalo F. López Martínez
PUENTES Y CALZADAS Empresa Constructora, S.A.	D. Manuel Alfayate Miguélez (†)
SANDO (Construcciones SANDO)	D. Carlos de Lecea Machado
SARRIÓN (Construcciones SARRIÓN)	D. Abraham Sarrión Martínez
SOGEOSA (Sociedad General de Obras)	D. Luis García García



La Ministra de Medio Ambiente, Isabel Tocino, presidió la primera entrega de Premios de [Anci](#) en 1999

Pero aquellos tiempos habían pasado. Tras la Transición surgen nuevas patronales, se dividen algunas, se deshacen las ramas empresariales de los viejos sindicatos verticales, y las empresas de cada sector buscan su acomodo en patronales de nueva creación, nacionales o autonómicas, basadas en intereses propios diferenciados. Algunas empresas constructoras que se consideraban a sí mismas como independientes entendían que, por su tamaño medio y en mejor defensa de sus intereses específicos, podía interesarles profesionalmente estar integradas en una patronal diferente. Ésa fue [Anci](#).

FINES FUNDACIONALES

Un mes más tarde, en la mañana del 19 de noviembre de 1997, se celebraron dos asambleas extraordinarias y universales, con asistencia de la totalidad de sus miembros. En la primera se procede a la aprobación definitiva de los Estatutos Sociales. De ellos quiero destacar el Art. 3, que fija los fines fundamentales de [Anci](#), porque siguen plenamente vigentes hoy, y que son, entre otros, los siguientes:

- La reunión y colaboración de los Asociados en la defensa de los intereses legítimos de índole general de los mismos.
- La obtención de la paz social en las relaciones laborales de las empresas miembros de la Asociación con sus trabajadores y, en general, dentro del sector de la construcción, así como fomentar la formación profesional continuada y el desarrollo en el ámbito laboral de los trabajadores de las empresas miembros de la Asociación.
- Detentar la representación, gestión y defensa de los intereses empresariales de sus miembros ante los organismos oficiales, nacionales e internacionales, tanto pertenecientes al Estado, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, Diputaciones Provinciales y otras Entidades Públicas, como ante los Organismos dependientes de la Unión Europea, países extranjeros y Organizaciones Internacionales, así como ante los demás empresarios del sector y cualesquiera otra entidad pública o privada, siempre actuando en interés de los miembros de la Asociación.
- La realización de actividades de información, formación y defensa de los intereses colectivos de los miembros de la Asociación, y en su caso ser oído y participar en todo tipo de procedimientos legislativos, administrativos, judiciales y extrajudiciales, que puedan afectar al desarrollo o actividad de los miembros de la Asociación, así como cualquier otra actuación necesaria en prevención y protección de los intereses generales de los miembros de la Asociación.

LA LUCHA POR LA COMPETENCIA

Pero los Estatutos proponían además, con carácter complementario a los indicados fines y para la mejor consecución de éstos, que [Anci](#) desarrollara, entre otras, toda clase de actividades encaminadas a los siguientes objetivos:

1. Apoyar y fomentar la libre competencia frente a posibles prácticas restrictivas tendentes a la eliminación en las licitaciones y/o a la discriminación en las adjudicaciones, de empresas cuya cualificación está reconocida por las clasificaciones administrativas.

2. Apoyar y fomentar la objetivación máxima de los criterios de adjudicación por parte de las distintas Administraciones, a todo tipo de obras tanto a nivel estatal como autonómico y local, con especial énfasis en la defensa de la adjudicación automática por precio.
3. Organizar los servicios de información, asesoría, documentación, etc. que sus asociados demanden, para su beneficio.
4. Establecer un foro adecuado para fomentar conductas de adecuada y leal competencia empresarial, que permita a los asociados o a terceras personas y empresarios resolver amistosamente en el seno de la Asociación los conflictos que surjan entre ellos, favoreciendo medidas de solución por medio de arbitraje de los órganos de la Asociación.
5. Realizar actividades de investigación y estudio del sector, su evolución y expectativas, situación de mercado y cualesquiera otra que sea necesaria o conveniente para el mejor funcionamiento del mercado o el desarrollo de la actividad empresarial y económica de los asociados.

Fácilmente se ve que la preocupación dominante de los creadores era la de asegurar que los procedimientos de licitación y adjudicación de obras estatales, autonómicas o locales no tuvieran un sesgo a favor de las empresas de mayor dimensión. La libertad de creación de empresas, de crecimiento y de toma de posiciones en el mercado no sólo estaba asegurada en la letra de la Constitución española de 1978, sino también en las Directivas de Unión Europea. Debía ser, además, una realidad en la vida cotidiana administrativa.

Hay que decir que el detonante para que algunas de esas empresas medianas con intereses comunes se unieran fue el anuncio que lanzó el Ministerio de Fomento de utilizar sistemas extrapresupuestarios para la financiación de las obras públicas, habida cuenta de la firme decisión del Gobierno de cumplir los criterios de convergencia que la Unión Europea había fijado en el Tratado de Maastricht y las ventajas que, en lo que a reducción del déficit público se refiere, conllevaban.

Se optó, de acuerdo con un Real Decreto de mayo de 1997, por el denominado «modelo alemán» o de abono total del precio al finalizar la obra, que debía por tanto financiar íntegramente el adjudicatario, adelantando las cantidades necesarias. De inmediato una larga «mano invisible» (y no precisamente aquélla de la que hablaba Adam Smith) comenzó a hacer llegar a la opinión pública que las obras públicas a licitar por este procedimiento sólo podían ser ejecutadas por las más grandes empresas constructoras, habida cuenta de su complejidad técnica, sus elevados presupuestos y la necesidad de financiarlas hasta su terminación y posterior recepción por el órgano contratante. Sólo ellas, se decía, disponían del músculo financiero necesario.

El peligro que todo ello suponía para las empresas del tamaño que constituían nuestra Asociación era, ni más ni menos, que quedar excluidos de este tipo de obras, lo que equivalía a situarnos fuera del mercado. Ésta fue la razón determinante de constituir [Anci](#) y fruto de las conversaciones llevadas a cabo entre los asociados, surgieron alianzas en forma de uniones temporales de empresas altamente solventes.

Y sus ofertas fueron tan extraordinariamente valoradas desde todos los puntos de vista que de las cuatro primeras obras licitadas por el Ministerio de Fomento con pago diferido, tres de ellas (Autovía Sevilla-Huelva-Ayamonte, tramo San Juan del Puerto; Autovía Murcia-Albacete, tramo

Presentación del informe «La construcción y las infraestructuras en un escenario de desaceleración económica»(2002). De izquierda a derecha Francisco Álvarez-Cascos, Jaime Lamo de Espinosa y Ramón Tamames





El Ministro Francisco Álvarez-Cascos en la entrega de los Premios Anci 2002

Nava de Campaña y Venta del Olivo; y Variante de Cervera-Lérida) fueron adjudicadas a Uniones Temporales de Empresas de Anci. Obras que, por cierto, fueron finalizadas antes de los plazos previstos y sin ocasionar a las empresas adjudicatarias problema financiero especial.

A aquellas obras siguieron otras muchas, e incluso ordenadas por la actual Administración Central cuyos sistemas de contratación se están reviviendo con profusión, estando nuestra Asociación a favor de este tipo de financiación para el que sus empresas –lo han demostrado– se encuentran sobradamente preparadas.

JUNTA DIRECTIVA, PRESIDENCIA Y NUEVAS EMPRESAS ADHERIDAS

En la segunda Asamblea de aquel 19 de noviembre se debatió la elección de miembros para la Junta Directiva definitiva y, también, la propuesta de nombramiento de Presidente que recayó en mi persona.

En consecuencia, quince días después, el 2 de diciembre de 1997 tuve el honor de presidir la primera reunión de la Junta Directiva, en la que se elige como vicepresidente a Francisco J. Guisado, y en la que se realiza un primer análisis de la situación de la Asociación y de sus líneas inmediatas de actuación.

El 9 de marzo del año 1998 se celebró la primera Asamblea General Ordinaria. Fruto de la misma fue una serie de decisiones, como que Anci pasara a integrarse en la CEOE, a través de la CNC (Confederación Nacional de la Construcción) y que se incorporaran a nuestra Asociación dos nuevas empresas: JOCA y RUBAU. En 2001 se incorporó Construcciones BRUES y, dos años después, en 2003, FERNÁNDEZ CONSTRUCTOR, empresa hermana de la anterior con la cual se fusionaría un año después, quedando con una sola representación en Anci. Más tarde, en la Asamblea de 2004

Cuadro 3. Juntas Directivas

	Presidente	Vicepresidentes	Secretarios
1997			
Constitución 1ª Junta	JAIME LAMO DE ESPINOSA	FRANCISCO J. GUIADO MUÑOZ	JOSÉ LUIS LÓPEZ REGUEIRO CARLOS DE LECEA MACHADO
1998			
1999			LUIS FELTRER RAMBAUD
2000		CARLOS GASCA ALLUÉ	
2001			
2002		LUIS FELTRER RAMBAUD	JOSÉ MANUEL ESCÁMEZ ABAD
2003			
2004		JOSE ANTONIO VICENTE LOBERA CAYETANO LÓPEZ SÁNCHEZ	
2005			JUAN CARLOS AISA BARRIGÓN
2006		JUAN CARLOS AISA BARRIGÓN	
2007			CARLOS GASCA ALLUÉ



El Ministro de Agricultura Arias Cañete acompañado por el Presidente de AENA (a la derecha) y por el Presidente de **Aenci** (a la izquierda), en la Asamblea 2003

se sumaban otras cuatro nuevas empresas: COPISA, CYOPSA-SISOCIA, LUBASA y BEGAR, Finalmente, en el año 2005 la empresa CIMSA, perteneciente al grupo SAN JOSÉ era absorbida por éste y, por tanto, salía de nuestra Asociación. Pero este hueco quedó satisfactoriamente cubierto ese mismo año con la constructora valenciana ROVER ALCISA. Así llegamos a 23 empresas que son las que –por ahora– constituyen **Aenci**.

Desde entonces hasta hoy también ha habido variaciones de los miembros de la Junta Directiva y en los cargos, de acuerdo con las elecciones previstas en los Estatutos, entre las que debemos destacar las de Vicepresidentes, cuyo número se amplió a dos en el año 2000, y Secretarios. Las personas que han ocupado tales puestos en esta década y cuyo trabajo ha sido altamente merecedor de admiración y respeto han sido, hasta ahora, los del cuadro 3.

Por otra parte, la Asociación trabaja en sus planos más ejecutivos mediante la figura de un Director Gerente. En estos diez años dos Ingenieros de Caminos han ocupado tal función:

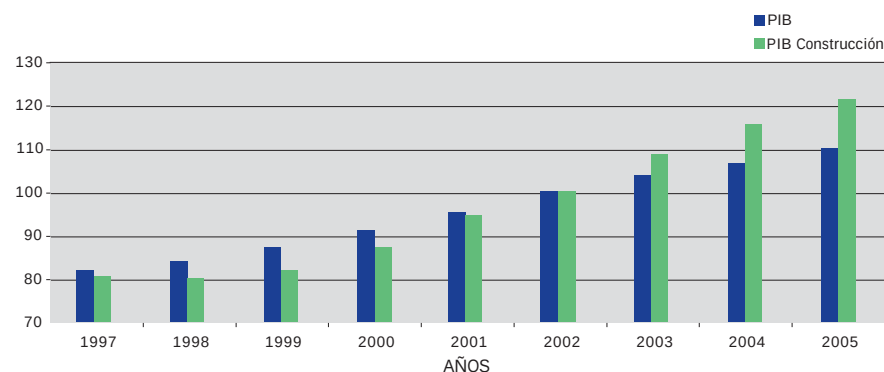
- Alfredo Prados García, del 19 de enero de 1998 a junio de 1999.
- Santiago Eguiaray Fontana, del 17 de enero de 2000 hasta la fecha.

Eguiaray, ingeniero notorio, es hoy, por su tiempo de permanencia al frente de la Gerencia y por sus indudables dotes de trabajo y relación, un claro referente de nuestra Asociación.

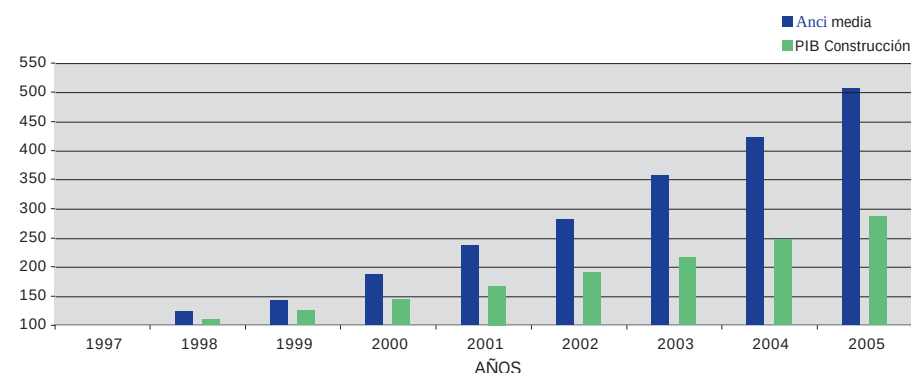
EL SECTOR Y LAS OBRAS PÚBLICAS DESDE 1997

Desde el año 1997 hasta hoy el sector de la construcción no ha dejado de pulsar con fuerza. Los datos de la Contabilidad Nacional revelan que, a precios corrientes, su aportación al PIB fue en aquel año de 32.848 millones de euros con un 6,5 % y ya en el año 2005 dicha cifra se había multiplicado por 2,8 y la participación había crecido hasta el 10,4 %.

Gráfica 1. Índices de volumen encadenados PIB total Vs PIB Construcción



Gráfica 2. Variación Facturación media **Aenci** Vs Variación PIB Construcción





La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, clausuró la Asamblea de 2004

Si examinamos ahora las tasas de variación interanuales, éstas muestran que en 1991-2001 la tasa de variación del sector era igual o inferior a la del PIB, mientras que a partir de esa fecha la tasa del sector duplica, normalmente, la de crecimiento de la economía. Y, finalmente, las variaciones en volumen encadenados (año 2000=100) nos revela una evolución desde un índice 81,6 en 1997 a 134,4 en 2005, en tanto que el PIB lo hace desde 87 a 117,2. Ningún otro sector revela un comportamiento semejante a lo largo de estos años y por eso se ha podido afirmar, con razón, que nuestro modelo económico presenta un sesgo claro a favor de la construcción, en detrimento de la industria e, incluso, por debajo del crecimiento del sector servicios.

A lo largo de estos años se ha producido un doble proceso de convergencia que es el que ha conducido a las cifras antes mencionadas. De una parte una fuerte aceleración en el subsector de la edificación privada, pues tanto en oficinas como en viviendas los años pasados han sido de verdadero vértigo. Hasta el punto de que la cifra de viviendas construidas en los últimos años representaba, año tras año, un volumen mayor que todas las construidas en Alemania, Francia y Reino Unido.

Y de otra, los sucesivos planes de la Administración, especialmente del Ministerio de Fomento, para aumentar la licitación pública y convertir las obras de infraestructura en un potente dinamizador de la economía y en un poderoso elemento de vertebración territorial. A tales efectos han contribuido sin duda los planes puestos en marcha: el PIT 2000-2007 primero, y el PEIT 2005-2020, después. El Grupo Fomento ha inducido un enorme dinamismo inversor no sólo en sus Direcciones Generales (de Carreteras y de Ferrocarriles) sino también en sus organismos autónomos, entes públicos y sociedades anónimas mercantiles tuteladas: ADIF (antes GIF), AENA, Puertos del Estado, RENFE, FEVE, y la recientemente creada SEITT.

Igual efecto han tenido los planes llevados a cabo por el Ministerio de Medio Ambiente, mediante las Direcciones Generales de Agua y de Costas, sus Confederaciones Hidrográficas, Sociedades de Aguas, y sociedades anónimas mercantiles, como ACUAMED, y también sus programas de desaladoras y por el Ministerio de Vivienda, especialmente con la SEPES.

Por su parte, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través de sus sociedades estatales de infraestructuras agrarias (SEIASAs), viene ejecutando un ambicioso Plan de Regadíos.

Las adjudicaciones según órganos licitadores han sufrido oscilaciones notables, pasando la inversión de la Administración Central desde el 45% en 1999 al 34% en 2006; la de las comunidades autónomas se mantiene estable alrededor del 35% y los ayuntamientos varían entre el 22% en 1999 al máximo del año 2005 con el 37,8%.

EVOLUCIÓN DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS A Anci

En estos diez años de historia, Anci ha logrado diversos méritos, siendo el mayor de ellos el que sus empresas se afiancen dentro del sector, con un crecimiento muy importante en los últimos años, contribuyendo de esta manera a la apertura del mercado y al incremento de la competencia dentro del sector de la construcción.

Los rasgos que mejor definen la situación de nuestras empresas asociadas hoy (datos de 2006) quedan reflejados en el cuadro 4.

Cuadro 4. Situación a 2007 de las empresas asociadas a Anci

Entre las 23 empresas de Anci facturaron conjuntamente más de 8.100 millones de euros
Desde el 1997, año de fundación de nuestra Asociación, el conjunto de empresas que forma Anci ha multiplicado por 10,6 su cifra de negocio. Si consideramos sólo la obra civil licitada y adjudicada su cifra se multiplica por 6,9 en tal periodo. Y el multiplicador del crecimiento de la licitación pública en España ha sido en ese periodo del 4,21
Dado que el número de empresas ha variado de 16 a 23 en estos diez años, la facturación media por empresa se ha multiplicado por 5 en este periodo, mientras que el VAB de la construcción lo ha hecho casi por 3
El crecimiento medio de la facturación de las empresas de Anci en el último año (2006) ha sido de un 46 %
Cuentan con una plantilla de cerca de 26.000 personas, con un 25 % de titulados superiores
Y mantienen una productividad que multiplica por 3 la media de las empresas que operan en el sector

Pero si tales han sido los resultados de esta década, diremos que nuestro grupo ha crecido también desde otros puntos de vista:

- Al grupo de empresas fundadoras, que fueron 16, se han unido otras hasta llegar a los 23 miembros que integran la Asociación actualmente.
- Por otra parte, las empresas de Anci han crecido en volumen de cifra de negocio, recursos propios y plantilla y han protagonizado algunas fusiones y compras hasta convertirse en un núcleo de empresas muy consolidadas, con una gran presencia en el mercado dentro de todos los sectores, como ya ha quedado señalado.
- Además, la actividad de nuestras empresas se ha diversificado sobremanera y son capaces de ejecutar todo tipo de obras con resultados muy satisfactorios, entre ellas viaductos y puentes importantes –algunos como el Viaducto del Arroyo del Valle para ADIF con una longitud de 1.758 m, el más largo de Europa de tablero continuo o el Viaducto del Arroyo de las Piedras, récord mundial de mayor altura de pila en puentes ferroviarios mixtos, de mayor luz de vano y de mayor esbeltez– túneles de gran longitud y diámetro, pistas de rodadura de aeropuertos, puertos, concesiones de todo tipo, desaladoras, etc.
- También destaca la presencia que los grupos que integran Anci tienen en el negocio concesional, tanto dentro como fuera de España. Nuestras empresas participan en proyectos de servicios tan diferentes como autovías, hospitales o aparcamientos, llegando a estar hoy en proyectos de concesiones que conjuntamente superan los 6.000 millones de euros.
- Además las empresas de Anci se han diversificado, creando grupos de empresas con filiales dedicadas a otros tipos de sectores fuera de la obra civil, como la edificación, energía, servicios urbanos...
- Finalmente todo lo anterior ha proporcionado a nuestras empresas la estructura tecnológica, humana y de capital suficiente para su salida al exterior, tanto en el sector de la edificación como en el de la obra pública y así, ya muchas de nuestras empresas tienen contratos significativos en



De izquierda a derecha: El Director de la tesis Javier León, el premiado José Luis Martínez, la Ministra Magdalena Álvarez, el Presidente de Anci Jaime Lamo de Espinosa y el Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Edelmiro Rúa, en la entrega del Premio 2004



El Secretario General del Ministerio de Agricultura, Fernando Moraleda, durante su ponencia en la Asamblea de 2005

Iberoamérica, especialmente en México y Chile, y en países de la Unión Europea como Portugal, Polonia y otros de los recientemente adheridos.

El resultado es que las mayores de nuestras empresas han facturado el año pasado en torno de 1.000 millones de euros y varias superan ya los 700 millones de euros, lo que sitúa a algunas de estas empresas entre las diez principales del ránking general de la Construcción. Hace unos años hablamos de «grandes emergentes». Hoy, ya lo son.

Y, lo que es más importante, en conjunto [Anci](#) contrata alrededor del 25-30 % de la obra pública de la Administración Central y otros porcentajes muy semejantes e, incluso, superiores en las Administraciones Autonómica y Local, con las lógicas diferencias regionales y municipales.

LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS: NUEVOS TIEMPOS, NUEVOS FINES

Durante este tiempo todas las empresas constructoras han evolucionado sensiblemente. Podríamos decir que un proceso múltiple las está llevando hacia cotas nunca conocidas con anterioridad. Tales fuerzas inductoras son las siguientes:

- Crecimiento en tamaño orgánicamente o mediante procesos de fusiones y/o adquisiciones
- Penetración creciente en el ámbito de la obra concesional
- Diversificación mediante su entrada en otros sectores, básicamente en *utilities*: agua, gas, energía, servicios municipales, etc.
- Internacionalización mediante una fuerte presencia en el exterior



La Ministra de Fomento se reunió en un almuerzo con los Presidentes de las empresas de Ancí en febrero de 2005

En el caso de las empresas asociadas a [Anci](#) todos estos procesos han sido abordados con éxito. Y en concreto, su presencia en el exterior, hoy podemos decir que el esfuerzo exportador de [Anci](#) se refleja en que una decena de nuestras empresas opera en otros tantos países, lo mismo en obra pública que en edificación, especialmente inmobiliaria.

Pero al tiempo que las medianas y grandes empresas se hacen más grandes, más multiautónomas en el interior y más presentes en el exterior, han ido apareciendo una miríada de empresas pequeñas, de muy reducido tamaño, con vocación sólo autonómica, provincial y local, que nacen para estar presentes en un ámbito territorial reducido, pero que son vistas con agrado por las autoridades autonómicas precisamente por su carácter local. Ello está perjudicando el proceso de concentración empresarial.

EN LAS CONCESIONES

Su expansión también se ha traducido en una creciente presencia en obras bajo régimen concesional, mostrando una vez más la capacidad de adaptación de las empresas asociadas a los diferentes mecanismos de financiación utilizados por la Administración Pública para la provisión de infraestructuras, tanto de nueva implantación como para la adecuación y modernización de las mismas. Sin lugar a dudas no ha sido una casualidad la proliferación del uso del modelo concesional para la financiación de infraestructuras, dados los criterios marcados de disciplina económica y presupuestaria por la Unión Europea.

La concesión que aparece como novedosa hoy no es tal, pues la primera concesión en España data del siglo XIX. Y la continuidad de este sistema se plasmó como antecedente más cercano en

El Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Juan Santamera, el premiado Jaime García Palacios, la Ministra Magdalena Álvarez, el Rector de la Universidad Politécnica Javier Uceda, el Presidente de [Anci](#) Jaime Lamo de Espinosa y el Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Edelmiro Rúa, entregando el Premio 2005





De izquierda a derecha el Director General de Carreteras Francisco Criado, el Secretario de Estado de Infraestructuras Víctor Morlán, la Subsecretaría de Fomento Encarnación Vivanco y el Presidente de [Anci](#) Jaime Lamo de Espinosa en la Asamblea de junio de 2006

1960, fecha en que se concedió la concesión para construir y explotar una carretera con el túnel de Guadarrama y, a continuación, nos encontramos con el plan nacional de autopistas de los años 60 y 70, unificado en la Ley 8/1972 de autopistas de peaje.

Hay que señalar que hasta el año 1997 la utilización del sistema concesional venía precedido, en cierta forma, por un mensaje negativo ya que las autopistas de los años 60 y 70 tuvieron que ser varias de ellas rescatadas por la Administración. Desde esa fecha hasta el año 2002, casi todas las infraestructuras licitadas por este sistema fueron de la Administración Central, salvo, por apuntar un par de casos a modo informativo, la Comunidad de Madrid y Navarra. Pero a partir de ese año la tres Administraciones tomaron la iniciativa conjunta de dotarse de infraestructuras por ese sistema. Muy posiblemente la Ley 13/2003 Reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas entró en juego en el momento adecuado y previó algo que se veía venir.

Durante los últimos años, en los que la inversión asignada por este sistema de contratación, sobre todo en comunidades autónomas y ayuntamientos, ha sido muy importante (en el año 2005 llegó incluso a los 7.000 millones de Euros suponiendo la mayor cifra de inversión mediante este sistema en los últimos años) las empresas de [Anci](#) han participado en muchos de estos proyectos obteniendo una experiencia muy importante en este modelo de contratación y aumentando sus carteras en este tipo de inversiones.

Esperemos que la andadura llevada hasta la fecha por las empresas de [Anci](#) se mantenga durante este año 2007, que además está suponiendo un hito importante en general ya que será el año principal de la apuesta internacional en gran medida de todas sus empresas. Que a su vez podrán poner en práctica los conocimientos adquiridos en el modelo concesional, porque en gran cantidad de países es y será la herramienta financiera, con sus particularidades obvias, para la provisión de infraestructuras.

Cuadro 5. Premios [Anci](#) a Tesis Doctorales

Año	Autor	Tesis doctoral	Universidad
2006	MIGUEL ÁNGEL MILLÁN MUÑOZ	«Interacción suelo estructura en la respuesta dinámica de puentes sometidos a solicitaciones sísmicas y cargas móviles»	E.T.S. de Ingenieros de Sevilla
2005	JAIME GARCÍA PALACIOS	«Análisis tensional del proceso constructivo de emisarios flotados y fondeados»	E.T.S. de I.C.C.P. de Madrid
2004	JOSÉ LUIS MARTÍNEZ MARTÍNEZ	«Determinación teórica y experimental de diagramas de interacción de esfuerzos en estructuras de fábrica y aplicación al análisis de construcciones históricas»	E.T.S. de I.C.C.P. de Madrid
2003	JOSÉ MIGUEL ATIENZA RIERA	«Tensiones residuales en alambres de acero trefilados»	E.T.S. de I.C.C.P. de Madrid
2002	EZEQUIEL DOMÍNGUEZ LUCENA	«Análisis de la compensación de movimientos originados por la excavación de túneles»	E.T.S. de I.C.C.P. de Madrid
2001	JAIME DOMÍNGUEZ BARBERO	«Dinámica de puentes de ferrocarril para alta velocidad. Métodos de cálculo y estudio de resonancia»	E.T.S. de I.C.C.P. de Madrid
2000	MANUEL BURÓN MAESTRO	«Influencia de la puesta en obra del hormigón en la durabilidad de las estructuras de hormigón armado y pretensado»	E.T.S. de I.C.C.P. de Madrid
1999	JESÚS GÓMEZ HERMOSO	«Análisis técnico-económico de la influencia que presenta el empleo de diferentes materiales y tipologías estructurales en el proyecto de estructura de edificios»	E.T.S. de I.C.C.P. de Madrid



De izquierda a derecha, el Presidente de Aenci, el premiado de la convocatoria 2006, la Ministra de Fomento y las dos accésit

ACCIONES INSTITUCIONALES REALIZADAS POR Aenci

Pertenencia a entidades patronales y otras instituciones

Aenci pertenece, como tal Asociación, a la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), a través de ella a la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), en cuyo Comité Ejecutivo el Presidente de Aenci ostenta la representación de la Asociación, y a otra serie de entidades de diverso tipo, profesionales (AENOR, Plataforma Tecnológica de la Construcción), formativas (Asociación para el Progreso de la Dirección –APD-, Recoletos-Conferencias), culturales (Fundación del Museo Thyssen-Bornemisza) o informativas (Círculo de Confianza del Grupo Nueva Economía).

Premio Aenci a Tesis Doctorales

Apenas un año después de que la Asociación entrara en actividad, la Junta Directiva, con objeto de estimular la investigación en el sector de la construcción de obra pública en cualquiera de sus facetas y manifestaciones y que interesen a las empresas asociadas, creó los Premios Aenci a Tesis Doctorales de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Y así nació en 1999 la primera convocatoria, con sus correspondientes bases y Jurado, dotada con medio millón de pesetas y la edición del trabajo galardonado.

El Jurado está formado por dos catedráticos de Escuelas Superiores de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, por un representante del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, dos representantes de Aenci y el Gerente de la Asociación, que actúa como secretario. Estos premios que, en varias ocasiones han merecido ir acompañados de 1 ó 2 accésit y cuya cuantía actual es de 6.000 euros, se suelen entregar por el titular del Ministerio de Fomento, en un acto que se celebra en torno a las fiestas navideñas, con asistencia de invitados y amigos.

En el cuadro 5 figura la relación de todos los premios concedidos, con la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la que han conseguido el doctorado, empezando por el más reciente.

INFORMES A LEYES, DECRETOS O PLIEGOS

El gran dinamismo de la actividad en el sector de la construcción unido a la necesidad de poner de acuerdo las normas y leyes con los mandatos de la UE ha dado lugar a un cambio continuo e importante en las leyes, decretos y pliegos que rigen la contratación pública y las relaciones laborales, prevención y seguridad. Aenci ha estado siempre presente en su redacción y desarrollo para defender principalmente los principios de competencia, causa fundamental de la creación de esta asociación.

Para estos fines hemos contado siempre con el apoyo de nuestro asesor legal Gonzalo Clemente Pita y se han encargado diferentes dictámenes, estudios e informes a varios catedráticos y profesionales del máximo rango de los que debemos destacar los del cuadro 6:

Además, Aenci colaboró en la elaboración del «Informe y conclusiones de la Comisión de Expertos para el estudio y diagnóstico de la situación de la contratación pública», al formar parte de dicha comisión creada por resolución conjunta de la Secretaría de Estado de Hacienda y de Subsecretaría del Departamento de 10 de junio de 2003.



Desayuno informativo con el Director General de la SEITT, Cayetano Roca en 2007

Cuadro 6. Estudios e informes encargados por Ancy

Autor	Informe	Fecha
ANTONIO JIMÉNEZ-BLANCO	«Determinados extremos del procedimiento de adjudicación de obras públicas»	Febrero 1998
JOSÉ EUGENIO SORIANO GARCÍA	«Sobre la resolución del ente público GIF por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento restringido del proyecto y obra de nuevo acceso ferroviario al norte y noreste de España»	Diciembre 1998
RAMÓN TAMAMES	«La construcción y las infraestructuras en un escenario de desaceleración económica»	Febrero 2002
ALFREDO DAGNINO GUERRA	«Determinadas cuestiones jurídicas en relación al concurso de proyecto de construcción y ejecución de la obra de la conducción del Júcar al Vinalopó convocado por la Sociedad Mercantil Pública «Aguas del Júcar, S.A.»	Junio 2000
	«Problemas actuales de la contratación de obras públicas a la luz de la Ley 13/1995, de 18 de Mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas y del Texto Refundido aprobado por Real Decreto-Legislativo 2/2000, de 16 de Junio»	Madrid 2003
	«La regulación del régimen jurídico de las empresas vinculadas en la legislación sobre contratos de las Administraciones Públicas»	Marzo 2004
FRANCISCO JAVIER MARTÍN-PLIEGO	«Análisis del Procedimiento de Adjudicación de Obras Públicas del Ministerio de Fomento»	Mayo 2006

I+D+i

Ancy, con independencia de la labor en Investigación, Desarrollo e innovación que cada una de sus empresas llevan a cabo dentro de su grupo, ha considerado necesario actuar también como Asociación en esta labor tan demandada y necesaria para aumentar la capacidad tecnológica de la construcción. Es así que está presente en I+D+i con los siguientes acuerdos y proyectos:

- Acuerdo con el CEDEX para una colaboración conjunta.
- Acuerdo con la Universidad Politécnica de Madrid y la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de Madrid, Laboratorio de Materiales, para una investigación sobre «la aplicabilidad de los materiales compuestos en la construcción civil y desarrollo de nuevos criterios de rotura para materiales compuestos mediante técnicas de micromecánica computacional».
- Proyecto de «Sistema automatizado de gestión y control del uso de los equipos de protección individual y colectiva basado en el empleo de etiquetas de Radio Frecuencia (RFID) para la Prevención de Riesgos Laborales en el sector de la construcción».

OTEANDO EL FUTURO

Einstein decía «yo nunca pienso en el futuro: llega demasiado aprisa». Es cierto. Pero también es verdad que, como afirmaba Spengler, cuyo pensamiento estuvo siempre tan cerca de la técnica, «se puede prever el futuro. La mirada puede penetrar profundamente en sus arcanos, pero no puede calcularse». Miremos pues y no calculemos.



Clausura de la Asamblea 2007 por la Ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona



En el Thyssen-Bornemisza se suelen efectuar las ceremonias de entrega de premios, dado que [Anci](#) es socio de la Fundación de dicho museo



La Ministra de Fomento interviniendo en presencia del Presidente de [Anci](#), del Rector de la UPM, el Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y el premiado en la última convocatoria en 2006

Hoy existe un programa ambicioso de infraestructuras que es continuador de la suma de esfuerzos que España ha llevado a la práctica desde nuestro ingreso en la UE, primero sin ayudas comunitarias y más tarde con éstas. La dotación de infraestructuras es generadora de desarrollo y, por ende, de crecimiento económico y vertebración territorial. Utilizada como herramienta económica anticíclica, además tiene un claro efecto multiplicador producido por las rentas generadas. De esta forma una inversión del 1 % del PIB supone sólo un gasto real inmediato del 0,4 %, generando un crecimiento en el empleo del 0,6 %, y en el caso de las carreteras un incremento de productividad del 18 %.

El gasto público en infraestructuras de transporte se ha mantenido siempre en la última década en tasas sobre el PIB muy superiores a la media europea. Pero seguimos manteniendo un importante déficit en infraestructuras de transporte. Aunque nuestro ratio de kilómetros de autovía por millón de habitantes (año 2004) es casi el doble de la media de la OCDE (241 km frente a 127 km) se halla desigualmente constituido con un peso excesivo radial sobre el reticular lo que exige inversiones compensatorias de esta situación. Y si hablamos de kilómetros de ferrocarril por millones de habitantes el ratio es de 300 frente a 888 en la OCDE. De ahí que el PEIT apueste decididamente por



La Ministra de Medio Ambiente Cristina Narbona, con los Presidentes de las empresas de [Ancia](#) al concluir la Asamblea General celebrada en junio de 2007

esta necesaria corrección, con una previsión de gasto de un 1,75 % sobre el PIB anual hasta el año 2020, financiado en un 60% por el presupuesto y el resto por participaciones público-privadas.

La cuestión clave es si, agotada la fuente de los fondos europeos para España, la obra civil será capaz de seguir aportando al PIB tasas como las actuales.

Respecto a la edificación, la última década ha visto un boom sin precedentes históricos o internacionales comparativos. El peso de la inversión en vivienda (en porcentaje sobre el PIB) es un un tercio más que en los grandes países de la UE y casi el doble que en Italia, Suiza, Bélgica o Grecia. Como nos recuerda la OCDE, en esos diez años se han construido más de 4 millones de edificios y pese a ello la oferta no ha sido capaz de frenar el crecimiento de los precios, dada la demanda existente fruto de muchos factores favorables. Hoy parece que esa situación evoluciona hacia posiciones más equilibradas. Pero conviene no olvidar que si el PIB ha crecido los últimos años al ritmo al que lo hecho, es porque las tasas interanuales de variación del sector de la construcción han sido siempre el doble de las del PIB y la aportación del sector al crecimiento económico español ha sido determinante.

El futuro del sector está ligado a ambos parámetros y su evolución, como se ve, hoy es menos segura que hace unos años. De ahí que la orientación de nuestras empresas hacia un mayor volumen, mayor especialización, más internacionalización, creciente diversificación, máxima adhesión a las obras en régimen de colaboración público-privada y mejor tecnología son elementos claves para asegurar un futuro tan dinámico como el de los últimos diez años. Y eso, las empresas de [Anci](#), ya lo están poniendo en práctica con extraordinaria eficacia.

Como en el prodigioso cuadro de Turner, que abre estas páginas, en medio de la lluvia y de la intemperie, a «todo vapor» y con gran velocidad las empresas de [Anci](#) se han desarrollado. Y espero que, en el futuro, sigan su marcha ascendente.



La inauguración de la tráfda de aguas del Lozoya a Madrid

Eugenio Lucas Velázquez
Madrid, Colección particular



Antonio Fernández Rubio
Presidente

En 1969 se funda en Pamplona la empresa «Excavaciones Santamaría» y el 12 de noviembre del mismo año se crea la actual ALDESA. Con la adquisición de nueva maquinaria y el cambio de sede social a Madrid, ALDESA empieza a colaborar con las Administraciones Públicas. En 1980 la compañía contrata con el Ministerio de Obras Públicas en Madrid, Navarra y Sevilla, incorporando a su plantilla técnicos cualificados.

A finales de 1991 cambian los administradores de la empresa y con la incorporación de nuevos profesionales a la Dirección, ALDESA se convierte en constructora de ámbito nacional. Con el nuevo equipo gestor se accede a diversas administraciones públicas y en tres años se incrementa la producción, hasta alcanzar 60 millones de euros en 1994.

Durante este periodo ALDESA se abre a otros tipos de obras y clientes, creciendo hasta llegar a superar los 900 millones de euros de facturación en 2006, consolidándose entre los 10 primeros grupos constructores de España por volumen de negocio.

El Grupo ALDESA en los últimos años se ha diversificado en los sectores Inmobiliario, Industrial, Eléctrico, Servicios y Energías Renovables y ha entrado en el campo Concesional.





Edificios de la oficina central en Madrid del Grupo Aldesa. Madrid

EJECUCIÓN DE OBRAS

Obras ferroviarias de Alta Velocidad

En el ámbito de Obra Civil hay que destacar la ejecución de infraestructuras ferroviarias para distintas líneas de Alta Velocidad, de las cuales ha terminado 14 tramos y tiene en ejecución algunos más de próxima finalización, como el túnel de San Pedro en la línea de Madrid-Valladolid.

Obras ferroviarias convencional

En el ámbito ferroviario convencional, la compañía ha trabajado o está ejecutando obras para distintas Administraciones. Las obras que destacan son las realizadas para la Generalitat Valenciana en la línea T8 del Metro de Valencia, tramo Orriols-Línea T4; para los Serveis Ferroviaris de Mallorca en la Línea Metropolitana Palma-Universidad, Fase III; para MINTRA, empresa de la Comunidad de Madrid, la construcción de las Cocheras de la Línea 1 del Metro de Madrid; La Ronda Sur Ferroviaria para Zaragoza Alta Velocidad; el tramo Albolote-Maracena del Metro Ligero de Granada y el soterramiento de la Línea 3 de FGV en Alboraya.

Autovías

ALDESA ha ejecutado diversos tramos de autovías, de los que ha terminado 10 y tiene varios de próxima finalización en Asturias, Castilla y León y Andalucía, tanto para la Administración Central como las Autonómicas.

Carreteras

También ha ejecutado numerosas obras de conservación y refuerzo de firme, así como de reciclado en caliente, para lo cual cuenta con equipos propios de fabricación y extendido de mezclas asfálticas.

Aeropuertos

En esta especialización aeroportuaria destaca por su importancia la pista 18L-36R y rodaduras asociadas del Aeropuerto de Madrid-Barajas que, tras la inauguración de la T-4, está permitiendo el aterrizaje y despegue de aeronaves de forma simultánea, incluso en situaciones de baja visibilidad, al estar dotada con sistemas de balizamiento independientes.

También como obra interesante destaca la Bolsa de Taxis de la T-4 del Aeropuerto de Barajas

Obras marítimas

La compañía ha construido numerosos paseos marítimos en municipios costeros y mejoras de abrigo en puertos para la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente. En Torrevieja (Alicante), ALDESA ha terminado la construcción del puerto deportivo para la Generalitat Valenciana que, en régimen de concesión durante 30 años, dispondrá de 713 puntos de amarre entre 8 y 35 m de eslora, áreas de mantenimiento, reparación e hibernaje, área de ocio con cafetería, restaurante y una amplia oferta de locales comerciales, estación de suministro de combustible, edificio de capitania, escuela de vela y aparcamiento con capacidad para 300 vehículos.

Obras hidráulicas

En obras hidráulicas ALDESA ha trabajado fundamentalmente para el Ministerio de Medio Ambiente con actuaciones como la presa de La Loteta y conducción hasta el Canal Imperial de Aragón, en Zaragoza, las presas de Malvecino y Vila-

veta para el Canal de Navarra, o la arteria aductora del campo de pozos de la cuenca del Guadarrama, tramo Brunete-Navalcarnero (Madrid) que permitirá recoger, en periodos de sequía, los caudales extraídos mediante pozos del acuífero del Guadarrama y transportar el agua para su tratamiento.

Para Aguas del Duero, la compañía ha ejecutado la obra de acondicionamiento de las riberas del río Carrión a su paso por la ciudad de Palencia y para el Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid, la compañía inició en 2005 la construcción de la Estación Regeneradora de Aguas Residuales (ERAR) de Butarque para el tratamiento primario de las aguas pluviales.

Urbanizaciones

ALDESA ha continuado ejecutando obras y ganando nuevos contratos con diversas empresas inmobiliarias, así como con la empresa de suelo público SEPES. En los últimos años ALDESA ha ejecutado obras importantes como la urbanización El Soto, en el Plan Parcial SAU-12 de Aldeamayor de San Martín (Valladolid) para



Autovía de los Valles Mineros en Asturias, tramo de los túneles Trubia-Llera. Asturias

Fadesa, con una superficie total de 150 ha; para EPSA, empresa pública de la Junta de Andalucía, el Parque Alborán en el sector Toyo-1 de Almería y para el Puerto de Valencia la urbanización del Polígono ZAL II, que ha actuado sobre una superficie de 70 ha.

De reciente adjudicación cuenta con la urbanización de la Ciudad de la Justicia de Madrid en Valdebebas.

Edificación residencial

El área de edificación de la compañía ha crecido fuertemente en los últimos años gracias a la demanda residencial e industrial. Así, en el ámbito residencial ha ejecutado más de 5.000 viviendas en Madrid, Cataluña, Andalucía, Valencia, Castilla y León y Castilla-La Mancha principalmente.

Edificación industrial

En cuanto a edificación industrial, ALDESA ha ejecutado los trabajos de albañilería y acabados del Hotel Hilton de Barcelona para Apex 2000, que cuenta con 25 plantas y 100 m de altura; la ampliación del centro comercial Las Rozas Village, en Madrid, para Value Retail, que ha exigido la construcción de 10.000 m² de prefabricados decorativos artesanales; la estructura del complejo Oceanic Center de Valencia; el Centro Comercial Habaneras en Torrevieja (Alicante) para Metroprice, la Central de Ciclo Combinado de Huelva para Endesa y plantas de envasado de zumos y bodegas para García Carrión.

Cocheras de la Línea 1 del Metro de Madrid. Madrid



Eje Atlántico de Alta Velocidad, Variante de Queixas. A Coruña

Edificación pública

ALDESA ha seguido construyendo edificación pública para los distintos Organismos de las Administraciones Públicas, destacando las siguientes edificaciones: residencias para la tercera edad en Tomelloso (Ciudad Real) y residencia El Limonar en Málaga; remodelación y aparcamiento subterráneo de la Plaza de Ramales para el Ayuntamiento de Madrid; aparcamiento subterráneo para el Rectorado de la Universidad Politécnica de Valencia y reparación y rehabilitación de las casas consistoriales y Plaza de la Constitución para el Ayuntamiento de Almería; así como la reforma del Museo Lázaro Galdiano de Madrid.

PROYECTOS DE I+D+i

La compañía cuenta con un departamento de I+D+i que trabaja en diferentes proyectos relacionados con las tecnologías de la información y las comunicaciones en el ámbito del hogar (aplicación de la domótica a la vivienda residencial) y la industria de la construcción:

Proyecto de Investigación Industrial Concertada, dentro del programa de financiación del CDTI y, en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid, concretamente con el Departamento de Ingeniería Electrónica,

Puerto Deportivo de Torrevieja. Alicante





Presa de La Loteta, reguladora del Canal Imperial de Aragón. Zaragoza

está desarrollando un sistema de gestión y control de los recursos del hogar (iluminación, consumo energético, alarmas técnicas y alarmas asociadas a la seguridad), completamente inalámbrico y modular, para que cada usuario defina el sistema de acuerdo a sus necesidades. El proyecto incluye el desarrollo de un diseño dentro del marco de los llamados «Sistemas embebidos» y del software operativo, la definición de sensores y sistemas de interacción con el usuario... Dicho proyecto se encuentra Certificado por la agencia de Acreditación, AIDIT, como Proyecto de Investigación y Desarrollo.

ALDESA pertenece al Comité Ejecutivo de la Comisión del Hogar Digital, participando en el grupo de trabajo dedicado a la definición de las características técnicas y funcionales de los sistemas de control en el entorno del hogar. Dicho comité está constituido en el seno de ASIMELEC (Asociación Multisectorial de las Empresas Españolas de Electrónica y Comunicaciones).

ALDESA es miembro de la Plataforma Tecnológica Española de la Construcción (PTEC) y de su Comité de Gestión, donde lidera la Línea Estratégica de Investigación de las Tecnologías de la Información y sus aplicaciones a la industria de la construcción. Dentro de este entorno, ALDESA participa en diversas iniciativas tecnológicas con entidades de reconocido prestigio como el Instituto Eduardo Torroja. La PTEC aglutina a las mayores empresas

del sector y mantiene estrecho contacto con la Plataforma Europea de la Construcción.

DIVERSIFICACIÓN

GRUPO AMS

Dedicado básicamente a ingeniería aplicada, instalaciones eléctricas, telecomunicaciones, climatización, instalaciones de seguridad y comunicaciones. Con esta nueva adquisición, el grupo avanza en la configuración de su Área Industrial formada por empresas con actividades sinérgicas a la construcción. La operación de compra se realizó simultáneamente con la fusión de las seis empresas que formaban el Grupo AMS: Sinfored, Teminssur, TCP-Centro, TCP-Galicia, ITC-Cartagena y GSM-Construcciones.

Grupo AMS tiene un alto historial de grandes proyectos llevados a cabo en estos 20 años de actividad como la señalización electrónica en la autovía de acceso a Sierra Nevada, la instrumentación en ciclo combinado de Aceca Toledo para Iberdrola, las instalaciones eléctricas de media y baja tensión en el Parque Aeronáutico de Sevilla, las instalaciones de control en la cadena de producción de la factoría Citroën de Vigo, la instalación eléctrica en la planta Lexán II de General Electric en Cartagena, la instalación eléctrica de Ford en su factoría de Almusafes o la instalación de la red de fibra óptica en Metro Sur de Madrid, entre otras.

ALDESA HOME

La actividad inmobiliaria del Grupo se concentra en varias empresas promotoras que, si bien algunas mantienen su vigor y actividad desde hace varios años, como es el caso de AREINSA, GIF BOJ CASTELLANA, INARENAS y HABANA GESTIÓN, otras se han ido creando con motivo de las distintas promociones que se han puesto en marcha de forma puntual, como es el caso de PERDIGANA SAN PAU (Castellón), SECTOR BÉTERA (Valencia) y ÁGUILAS RESIDENCIAL (Águilas, Murcia), empresa esta última participada, entre otras, por RENFE y ALDESA.

CONCENTRA

Al igual que otros grandes grupos de construcción han creado y desarrollado nuevas líneas de servicios y mantenimiento (limpiezas técnicas, ordinarias, de cristales y de paramentos en altura, mantenimiento de inmuebles e instalaciones, jardinería, seguridad y servicios auxiliares...), el Grupo ALDESA ha creado una nueva marca para competir en el mercado de los Facility Services. Se trata de Concentra, cuya denominación pretende transmitir a su amplio espectro comercial la concentración de diversos servicios y mantenimiento en una sola compañía.

ALDESA ENERGÍAS RENOVABLES

Con la compra del parque eólico Tharsis, en Huelva, el Grupo ALDESA creó una nueva empresa para la gestión de todos los negocios relacionados con energías renovables. Esta nueva compañía del Grupo tiene encomendada la labor de promoción, diseño, construcción y explotación de proyectos de energías renovables, centrándose fundamentalmente en eólica y solar fotovoltaica.

Posteriormente, se adquirió el 100% de Promociones Eólicas del Altiplano (Prealsa), sociedad radicada en Murcia y dedicada a la promoción y construcción de parques eólicos. La sociedad es propietaria de dos concesiones administrativas con todos los permisos y licencias concedidos, para la construcción de dos parques eólicos en la localidad murciana de Jumilla: se trata del futuro parque eólico de La Tella, con una capacidad de 50 MW y una inversión de 48 millones de euros, y del parque eólico de Cerrillares, con 36 MW.

Vista panorámica de Valencia con los edificios del Oceanic Center. Valencia





La Esclusa

John Constable
Madrid, Colección Carmen Thyssen-Bornemisza



Roque Piñero Moya
Presidente

El 18 de agosto de 1983 se constituye Construcciones ALPI, S.A., por los hermanos Roque y José Piñero Moya. Dio comienzo sus operaciones el mismo día de la escritura fundacional, siendo en los primeros años el sector de las obras hidráulicas en las provincias de Murcia y Almería su principal campo de actuación. Venticuatro años después la empresa mantiene su carácter familiar con la incorporación de una nueva generación, y se ha convertido en una constructora de ámbito nacional.

El domicilio social de la empresa se encuentra en Murcia, con delegaciones permanentes en Granada, Madrid, Murcia, Sevilla y Zaragoza, la Dirección General y los Servicios Generales están en Madrid.

En 1986 se adjudicó el Proyecto de adecuación de la Rambla de El Saltador y la conducción del Trasvase Tajo-Segura, conectando la salida del Túnel del Saltador con la cola del Embalse de Cuevas de Almanzora, tramo final del Acueducto del Trasvase Tajo-Segura. Marcaría el comienzo de los trabajos de la empresa relacionados con el Acueducto, parte principal de la evolución de la empresa.

El 27 de febrero de 1991 la adjudicación de la obra el Encauzamiento de la Rambla de Lújar para la Dirección General de Obras Hidráulicas perteneciente al entonces Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, marcó un antes y un después en la historia de la empresa. La ejecución de obra le supuso un reconocimiento a su pequeña trayectoria hasta entonces, y un impulso para la consecución de nuevas metas.





EJECUCIÓN DE OBRAS

Obras hidráulicas

Las obras hidráulicas han sido en estos 24 años su principal actividad, y ha estado y sigue presente en grandes proyectos en esta línea.

La participación de Construcciones ALPI en la realización de las Desalinizadoras de Alicante I, San Pedro del Pinatar II, y actualmente en la construcción de la Desalinizadora de Alicante II, han consolidado su posición en el sector de las obras de desalinización.

Igualmente la presencia de la empresa en la construcción de presas es destacable, llevando a cabo nuevas, como la presa de materiales sueltos en el Paraje de la Degollada (Calahorra), para la creación de una zona húmeda, presas de hormigón convencional con la construcción de la Presa de Regulación del Arroyo Tío Pepe en Quintana de la Serena y la Presa del Embalse de Montoro en Puertollano.

Además de la construcción de estas presas, se ha trabajado en la modernización y acondicionamiento de las existentes, como por ejemplo la sustitución y adecuación de la toma de agua de la Presa de Alarcón, el acondicionamiento galerías interiores de la Presa del Embalse de Contreras, la reparación de elementos electromecánicos en la Presa de Tentudia, y la reparación y control de la Presa de la Tajera. Se han realizado numerosas obras relacionadas con la explotación, conservación y vigilancia de las presas en las Cuencas del Tajo, Segura, Guadiana y Guadalquivir, así como la construcción de tomas flotantes en los embalses de Gasset y de la Presa de Iznajar para abastecimiento de poblaciones.

Sus actuaciones en el campo de la depuración de aguas son reseñables dentro de la Región de Murcia: la construcción de nuevas estaciones depuradoras de aguas residuales en Yecla, Bullas y de Fuente Álamo, la modernización de la estación de Calasparra, con la construcción e implantación de un nuevo sistema de tratamiento avanzado de las aguas residuales. Igualmente ha levantado nuevas estaciones de tratamiento de agua potable, por ejemplo en Lorca, y dentro de este campo de la reutilización y posterior tratamiento del agua, ha construido para la Universidad de Murcia una depuradora «simbiótica».

Los encauzamientos han sido un perfil de obra que ha marcado el crecimiento de la empresa, desde sus comienzos con el encauzamiento del río Riansares en el estrecho de Paredes (Cuenca), hasta el resaltado correspondiente a la Rambla de Lújar (Granada), pasando por la recuperación ambiental del río Segura a su paso por el casco urbano de Archena, y a la Rambla de Fiñana y río Guadix, en Andalucía.

Acondicionamiento ambiental San Juan de los Terreros-Calarreona. Almería

Entre las obras de abastecimiento podemos destacar las correspondientes a la Emergencia de Complemento del Abastecimiento al Sistema de Quiebrajano (Jaén) y la Conexión Almanzora-Poniente Almeriense, Desglosado 5 Ramal 4. En la historia de la empresa se han ejecutado numerosas obras de abastecimiento a diferentes poblaciones de las Cuencas del Tajo, Guadiana, Guadalquivir, Júcar y Segura.

Las obras de Modernización de Regadíos han constituido una base sólida en el crecimiento de la empresa, entre todas ellas la modernización de regadíos para las diferentes comunidades de regantes del río Ebro, Alfaro y Calahorra, y la modernización de la zona regable de las marismas del Guadalquivir han sido las más emblemáticas, la primera por su importancia en el momento de la adjudicación y la segunda por su importe superior a los 60 millones de euros.

En lo referente a obras forestales y medioambientales, hay que resaltar las ejecutadas dentro del Parque Nacional de Doñana y las numerosas adecuaciones medioambientales en los diferentes embalses de las distintas cuencas hidrográficas.

Urbanizaciones

Dentro de las obras de urbanización, las más destacadas son los diferentes paseos marítimos que se han ejecutado a lo largo del litoral mediterráneo, el Paseo Marítimo de Guardamar del Segura, Paseo Marítimo de Baños de Isla Plana, en Cartagena, el Paseo Marítimo a Poniente del Puerto de Adra, el Paseo Marítimo Camino de la Ribera de Almería, el Paseo Marítimo de Fuen-girola 3ª Fase y el Paseo Marítimo de San Juan de los Terreros-Calarreona, han sido los más significativos.

Recrecimiento del Embalse de Montoro para la mejora del abastecimiento a Puertollano y su comarca. Ciudad Real (UTE con Ploder)





Nueva desaladora del nuevo Canal de Cartagena. San Pedro del Pinatar II. Murcia

Aparte de los paseos marítimos, la empresa ha ejecutado numerosas obras de recuperación y revaloración medioambiental del frente costero a lo largo del litoral mediterráneo y atlántico nacional. Como reseña hay que destacar la construcción de 4 arrecifes artificiales en el litoral valenciano.

Carreteras

En relación a obras de carreteras, la empresa ha realizado una importante serie de actuaciones, de las que se pueden resaltar el acondicionamiento de la carretera MU-702, modificación del enlace N-IV en La Carolina, Jaén, y por último el Área de descanso de la Autovía A-7 (E-15) en el término municipal de Huerca-Overa.

A lo largo de su historia la empresa también ha estado presente en la construcción de puentes, viaductos y grandes estructuras, como por ejemplo en la construcción del Puente sobre la Rambla de Fiñana en Guadix (Granada) y el Puente sobre el río Segura en Férez (Albacete).

Edificación

A comienzos de los años 90 se creó un departamento de edificación; éste ha ido ejecutando obras para las administraciones públicas, colegios, pabellones deportivos, centros de Alzheimer, centros meteorológicos; alternándolas con la promoción y construcción de diversos proyectos propios en la costa y en los campos de golf del Mediterráneo.

Otras actuaciones

Construcciones ALPI está presente en la Exposición Internacional de Zaragoza de 2008 con la ejecución de la separata 1 de Parque Metropolitano del Agua y los diferentes trabajos de relleno del Frente Fluvial.

En el año 2000 se crea un nuevo departamento en la empresa con el objetivo de buscar una diversificación de los trabajos y buscar nuevas vías empresariales. Como consecuencia de este importante esfuerzo, el pasado 20 de noviembre de 2006 el Consejero de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia, Benito Mercader, inauguró la mayor planta solar

de la región, ubicada en el paraje La Carrichosa-Loma Pinosa del municipio murciano de Cieza.

Con una inversión global superior a los 20 millones de euros, Construcciones ALPI ha invertido en la construcción y posterior explotación de esta planta solar fotovoltaica de capacidad instalada de 3MW, dividida en 31 unidades de alrededor de 90 KW, con una cantidad total de 14.508 módulos de placas solares. Ocupa una extensión de 7 ha dividida en 2 zonas, una donde se encuentran las placas fotovoltaicas y otro recinto donde se sitúan los centros de transformación y de reparto. Se conecta con la red de Iberdrola por medio de 2 líneas independientes.

Para el año 2008 la pretensión es que la central llegue a los 4MW de capacidad instalada, con lo que se situaría entre las 3 más grandes, construidas, de España.

Actualmente este departamento está trabajando en otros 2 campos solares más en la Región de Murcia.

Construcciones ALPI, S.A., está presente en el sector agrícola con la explotación de sus propias fincas situadas en la comarca noroeste de la comunidad autónoma de la Región de Murcia, en los términos municipales de Cieza y Calasparra, con una superficie superior a las 164 ha en la zona regable del Trasvase Tajo-Segura donde se producen por encima de 3.500 t al año de frutas con y sin hueso, variedades punteras a nivel mundial. Siendo los mercados europeos sus principales puntos de venta.

En estas fincas se produce mediante la certificación de «Producción Integrada»; se busca la combinación de la nutrición vegetal con la protección de los cultivos de sus plagas y enfermedades, primando los métodos culturales, biológicos y biotecnológicos sobre los estrictamente químicos. Con la finalidad de obtener cosechas de calidad, seguras para el consumidor y conservando el potencial productivo de la tierra. En definitiva, el objetivo de la sostenibilidad.

COMPROMISO DE CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Construcciones ALPI tiene un sistema de gestión que engloba la calidad, el medio ambiente y la prevención de riesgos. Los dos primeros sistemas están certificados por AENOR.

El sistema de Gestión de la Calidad nace en el año 1996, obteniendo el certificado ER-0656/1998 de empresa certificada. A principios de 1999 se decidió incorporar los nuevos requisitos que planteaba la Norma UNE-EN ISO 14.001:1996 referente a los Sistemas de Gestión Medioambiental, obteniéndose la certificación en agosto de 2000 GA-2000/0148.





Planta solar fotovoltaica El Solivar en Cieza. Murcia



Explotaciones agrarias en fincas de Cieza y Calasparra. Murcia



En el año 2002 se obtuvo la Certificación de Empresa Registrada según UNE-EN-ISO 9001:2000 «Sistema de Gestión de la Calidad» en sustitución de la norma. Y en julio de 2005 se obtuvo por parte de AENOR el Certificado de Gestión Ambiental conforme a los requisitos de la norma UNE-EN-ISO 14.001:2004 que sustituye al certificado según la norma UNE-EN-ISO 14.001:1996.

PROYECTOS DE I+D+i

A finales de 2004 se constituyó un departamento de I+D+i, para desarrollar proyectos relacionados con campos de la Ingeniería Civil, Medio Ambiente y Agricultura. Se tienen establecidos diversos convenios con diferentes universidades como Universidad de Sevilla, Universidad Politécnica de Barcelona, Universidad Politécnica y Complutense de Madrid, Universidad Politécnica de Cartagena. Igualmente, se está colaborando con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas en una serie de proyectos de investigación en el Parque Nacional de Doñana.

NUESTROS RECURSOS HUMANOS

La plantilla media actual de la empresa es de 210 trabajadores, donde aproximadamente el 65% de la plantilla es personal de obra, el 25% está constituido por licenciados superiores y medios, y el resto por personal administrativo.

El porcentaje de licenciados superiores o medios está formado por técnicos de experiencia contrastada para la ejecución de obras, de muy diversas ramas técnicas: Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros Industriales, Ingenieros Agrónomos, Ingenieros de Montes, Ingenieros de Minas, Arquitectos, Arquitectos Técnicos, Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, Ingenieros Técnicos Industriales, Ingenieros Técnicos Topógrafos y resto de profesionales de diversas titulaciones que forman parte de los diferentes departamentos de la empresa.

LAS CIFRAS DE NEGOCIO

En cuanto a su evolución en cifras, se ha cuadruplicado en los últimos diez años, con un crecimiento progresivo y controlado, como queda reflejado en la evolución de los fondos propios de la empresa, los cuales se han multiplicado por 10 en el mismo periodo.

Resumiendo, Construcciones ALPI, en estos veinticuatro años de vida se ha consolidado en el sector de las obras hidráulicas a nivel nacional, siendo un referente dentro del mismo.

Puente sobre la Rambla del Patrón en Fíñana. Granada





Construcción del Gran Camino

Claude-Joseph Vernet
París, Museo del Louvre



José Moreno Carretero
Presidente

ALTEC, Empresa de Construcción y Servicios, S.A., 18 años después de su constitución, se encuentra sólidamente consolidada en el segmento de empresas constructoras de tamaño mediano e implantación nacional, con una clara dedicación a la obra civil y una plantilla de personal joven y entusiasta que constituye su principal activo.

Desde la fecha de su constitución, ALTEC ha realizado más de 300 obras de todo tipo, siempre para la Administración del Estado o Comunidades Autónomas, ámbitos estos en los que desarrolla prácticamente su total actividad.

Durante todo este tiempo, ALTEC ha mantenido una presencia constante en la casi totalidad de los sectores de la obra civil.



EJECUCIÓN DE OBRAS

Obras hidráulicas

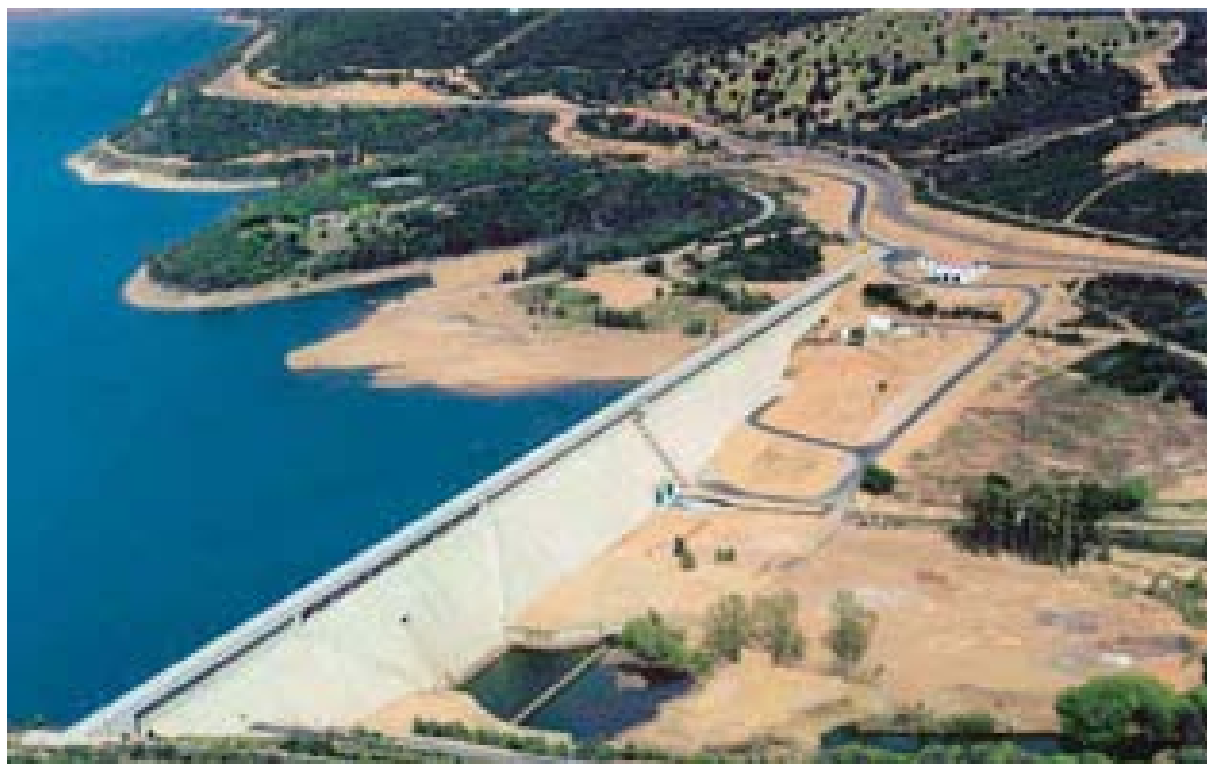
Una de las primeras obras realizadas y la primera de cierta importancia fue el Encauzamiento del río Segura en su tramo Contraparada-Murcia, realizada durante los primeros años de la década de los 90. De la calidad de ejecución de la misma, dirigida por la Confederación Hidrográfica del Segura, organismo autónomo dependiente de la antes Dirección General de Obras Hidráulicas, hoy Dirección General del Agua del Ministerio de Medio Ambiente, en la persona de Luis Pérez Seiquer (fallecido), da fe el hecho de que la misma fue galardonada con un Accésit en el IV Premio Internacional Puente de Alcántara que bianualmente premia a la mejor obra pública finalizada en el periodo correspondiente en España, Portugal y países Iberoamericanos. La medalla conmemorativa de dicho premio ocupa un lugar de honor en nuestra sede central.

La obra consistió en el encauzamiento del río Segura en un tramo de 16.450 m. Los meandros eliminados del cauce del Segura fueron objeto de un tratamiento medioambiental que conllevó la creación de más de 290.000 m² de sotos y plantaciones arbóreas de más de 8.500 unidades. En el conjunto de las obras se movieron más de 2.200.000 m³ de tierras y se hincaron casi 11.000 unidades de pilotes de madera.

No ha sido éste el único encauzamiento realizado, aunque para nosotros tiene una consideración especial, pues no en vano fue la primera obra de relevancia construida para la antigua Dirección General de Obras Hidráulicas. Menció especial merece asimismo la obra de regulación de las márgenes del río Guadiana entre el río Matachel y la Presa de Montijo. Dicha obra, realizada por la Confederación Hidrográfica del Guadiana, adscrita a la Dirección General del Agua del Ministerio de Medio Ambiente y dirigida por Fernando Aranda Gutiérrez, ha tenido un notable impacto en la faz urbana de Mérida, capital de Extremadura.

Encauzamiento del río Guadiana, entre el río Matachel y la Presa de Montijo. Badajoz





Recrecimiento de la Presa de la Torre de Abraham. Ciudad Real

Con la actuación en la regeneración de las márgenes del río Guadiana entre el río Matachel y la Presa de Montijo en más de 20.000 m, se realizó una importante mejora medioambiental del río, se protegió frente a sus avenidas y se facilitó el uso y disfrute por parte de los ciudadanos. Durante el desarrollo de las obras se ha realizado un amplio seguimiento arqueológico de las mismas.

Otra obra a destacar, para la Confederación Hidrográfica del Guadiana (dependiente de la antigua Dirección General de Obras Hidráulicas, hoy Dirección General del Agua del Ministerio de Medio Ambiente), bajo la dirección de Manuel de la Barreda Acedo-Rico, fue la del recrecimiento de la Presa de la Torre de Abraham, ejecutada con un adelanto sustancial sobre el plazo inicialmente previsto, a pesar de la gran complejidad del recrecimiento.

Presa de gravedad de planta recta con una altura máxima de 51 m y una longitud de coronación de 513,7 m. El embalse creado, de 185 hm³, garantiza los riegos de la zona regable del río Bullaque además de servir de sistema de emergencia para el abastecimiento de agua potable a Ciudad Real. Como elemento singular en las tomas del embalse merece ser destacado que se ha dotado a una de ellas de una toma flotante con una capacidad de 5m³/s, que mediante un pantalan dotado de tamices permite obtener un agua de características organolépticas óptimas. Esta toma fue la mayor ejecutada en España

con esta tecnología. Para la construcción de esta obra se emplearon más de 150.000 m³ de hormigón y para el buen fin de la misma se precisó la construcción de un modelo reducido del aliviadero y estudio a escala.

Otras obras hidráulicas relevantes construidas por ALTEC han sido las Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales. En ese ámbito quisiéramos destacar la EDAR de las Navas del Marqués (Ávila) para la Confederación Hidrográfica del Tago, dirigida por Juan M. Cervos Penella y la EDAR de Alcázar de San Juan para la Confederación Hidrográfica del Guadiana. Con esta última se aumentan a tres las líneas de tratamiento, se adecuan los vertidos a las modernas directivas europeas y se permite la unificación de los vertidos de Alcázar de San Juan y Campo de Criptana. Así con las tres líneas independientes funcionando en paralelo, la capacidad de la planta aumenta de 10.500 m³/día hasta 24.000 m³/día estimados para un horizonte de 20 años.

Colectores de drenaje como el realizado en los riegos de Levante en la margen derecha del río Segura (C.H. Segura), canales como el del enlace directo del túnel de San Silvestre y el comienzo del Canal del Piedras (C.H. Guadiana), zonas de regadío como el Sector VIII de la zona regable del Canal de Bardenas (C.H. Ebro) o el de rehabilitación de la Red de Acequias del Henares (C.H. Tajo), colectores urbanos como el General Noroeste de Oviedo (C.H. Norte), presas

EDAR de Alcázar de San Juan. Ciudad Real





Variante de Colmenar Viejo.
Madrid

hinchables como la del río Segura (C.H. Segura), desaladoras como la de Torre Vieja (C.H. Segura), emisarios submarinos como el incluido en el colector de drenaje de riegos de Levante (C.H. Segura). Abastecimientos de agua para la Mancomunidad de los Canales del Taibilla (Archena, Águilas, Lorca, etc), recrecimientos como el del Canal del Piedras (Hidroguadiana), Sistemas Automáticos de Información Hidrológica (SAIH) como el del Guadiana y un amplio etcétera que haría interminable la relación, constituyen el mejor ejemplo de la gran dedicación de la empresa a la obra hidráulica.

Carreteras

Por lo que a carreteras se refiere, muchas han sido las ejecutadas por ALTEC prácticamente en todo el territorio nacional, tanto para las distintas Autonomías

como para la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Buen ejemplo lo constituye la Variante de Colmenar Viejo, realizada para la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid a través de su Dirección General de Carreteras bajo la dirección del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos José María Alonso Arroyo.

Esta obra tenía como objetivo mejorar la seguridad vial de la zona, así como dotar a Colmenar Viejo y a la M-618 de un nuevo acceso desde la M-607. Además, se aumentaba la capacidad de la vía y se disminuía el tiempo de recorrido.

De entre las numerosas obras realizadas para la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, se nos hace difícil destacar alguna, habida cuenta de que ALTEC, en UTE con algunas otras empresas de ANCI, fue pionera en la realización de obras por el método alemán y ha realizado otras muchas de



elevados presupuestos y notable complejidad técnica. Citaremos como ejemplo el tramo El Palmar-Alcantarilla de la Red Arterial de Murcia, ejemplo de buena ejecución, a pesar de las dificultades técnicas de la misma y realizada bajo la dirección de José María Ibáñez Montoya adscrito a la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia.

La autovía entre El Palmar y Alcantarilla supuso el primer tramo de la MU-30, que será la autovía de circunvalación de Murcia. Comienza en el enlace de la N-340 (autovía de Almería-Granada) con la autovía del noroeste de la Comunidad Autónoma y finaliza conectando con la N-301 (Autovía de Cartagena). Se trata de un nuevo trazado de 10 km de longitud, con un falso túnel de 1.200 m, 12 estructuras y 47 obras de drenaje.

Otras obras emblemáticas para ALTEC han sido el tramo de Úbeda-Villanueva del Arzobispo en Jaén, Sacedón-Horche en Guadalajara, variante de Cervera en Lérida primera obra del denominado método alemán ejecutado en UTE con otras empresas de ANCI, tramo Abia de la Obispalía-Cuenca de la autovía de Castilla-La Mancha en UTE con otra empresa de ANCI, tramo San Juan del Puerto-Enlace de Aljaraque en Huelva asimismo del método alemán en UTE con varias empresas de ANCI y muchas más, todas ellas para la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Obras públicas

Y no podía faltar en este breve y gráfico recorrido por la obra pública por ALTEC ejecutada, nuestra última gran obra finalizada para el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) del Ministerio de Fomento. Nos referimos a la plataforma de la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga en su Tramo Abdalajís-Alora, Viaducto del Arroyo de las Piedras.

En este tramo es digno de mención el Viaducto sobre el Arroyo de las Piedras, configurado por una estructura mixta empujada de 1.208,90 m de longitud con pilas que superan en algunos casos los 90 m de altura. Este viaducto supuso, por sus dimensiones, el establecimiento de tres nuevos récords mundiales: mayor altura de pila en puentes ferroviarios mixtos, mayor luz de vano en puentes ferroviarios mixtos y mayor esbeltez en puentes ferroviarios mixtos. La obra fue dirigida por Carlos García López.

PROYECTOS DE I+D+i

Pero construir no lo es todo. Una empresa moderna no puede permanecer ajena a los retos que los avances tecnológicos nos proponen un día sí y otro también.

Autovía de El Palmar a Alcantarilla. Murcia

En ese sentido, ALTEC ha desarrollado en los últimos años, en colaboración con uno de los líderes del sector (INDRA, S.A.) un Sistema de Gestión Integrado para nuestra empresa, que resuelve la problemática específica de gestión del sector, en un único entorno integrado que estandariza los procesos, integra obra y empresa, destaca por su escalabilidad y flexibilidad, reduce costes administrativos, favorece una eficaz gestión económica y hace muy fácil la gestión de la información.

Frente a una situación de partida prácticamente común en la casi totalidad del sector, de múltiples sistemas no conectados entre sí, con una serie de aplicaciones independientes y distintas no centralizadas que difícilmente se adaptan al crecimiento o escalonamiento del negocio, lo que trae como consecuencia la carencia de una visión global consolidada e integrada del negocio, existencia de diferentes bases de datos, inseguridad y altos costes administrativos, nuestro sistema, fruto de más de tres años de esfuerzo, integra en una misma aplicación ventas y licitaciones, gestión de obra, facturación y proveedores, recursos humanos, finanzas (contabilidad general y analítica), integración con nóminas, gestión de avales, gestión de tesorería, conciliación bancaria y gestión documental y calidad,

todo ello con apariencia Windows, integración total con Office, confidencialidad y control de accesos a diferentes niveles.

Dicho sistema, que ha sido adoptado por algunas otras empresas constructoras, gracias a la facilidad de adaptación a las necesidades de cada uno, es demostrativo de la vocación por la I+D+i de nuestra empresa, consciente de que el futuro del sector hay que encararlo bajo una nueva óptica de Innovación Tecnológica, Competitividad y Calidad.

En ese orden de cosas deseamos finalizar este breve recorrido, señalando que desarrollamos en la actualidad tres proyectos de I+D+i, alguno de los cuales pudiera quizás en un futuro no muy lejano, abrir nuevas perspectivas en la utilización en la obra civil del hormigón autocompactante.

Y eso es todo. He querido en estas breves páginas esbozar someramente la realidad de nuestra empresa que, con una plantilla joven y preparada, herramientas tecnológicas de última generación y una dirección que ha apostado por la calidad, el medio ambiente y la formación como pilares fundamentales de su desarrollo, se encuentra sólidamente posicionada dentro del sector para afrontar confiada y segura los retos venideros. Que así sea.

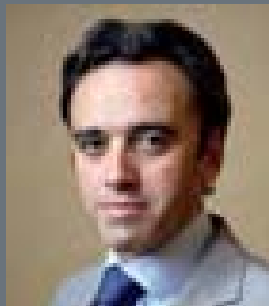
Viaducto sobre el Arroyo de las Piedras. Málaga





Vista de Sevilla

Manuel Barrón y Carrillo
Madrid, Patrimonio Nacional



Manuel Contreras Caro
Presidente

AZVI, S.A. cuyos orígenes se remontan a la segunda mitad del siglo XIX, está actualmente presente en todos los sectores de la obra civil como construcción de autovías y carreteras, ferrocarril tradicional y de alta velocidad, obras hidráulicas, portuarias, mantenimiento de infraestructuras, medioambientales, urbanizaciones y edificación, en todo el ámbito nacional.

Para AZVI es objetivo prioritario alcanzar y mantener el mayor grado de satisfacción de los clientes y de seguridad en sus obras, lo que requiere mantener el máximo nivel de calidad y seguridad en la ejecución de los trabajos. Los sistemas de gestión de calidad y de prevención de riesgos laborales establecen métodos para comprobar que los trabajos se ejecutan con el nivel de calidad y seguridad exigidos. Los procesos y actividades de AZVI son respetuosos con el Medio Ambiente. Para ello identifica y controla sus actividades y los posibles impactos ambientales elaborando y aplicando planes de gestión medioambiental específicos para cada obra, asegurándose de que se cumplen los requisitos ambientales tanto legales y del cliente como los propios de AZVI.



La innovación ha sido el factor esencial que ha permitido su crecimiento y su posición de vanguardia en la aplicación de las últimas tecnologías de construcción y de gestión. AZVI ha realizado importantes inversiones en tecnología, desarrollando actividades de investigación, desarrollo e innovación de acuerdo a una línea continuada en la aplicación de las técnicas de construcción más avanzadas, en todos los sectores de actividad donde participa. La Responsabilidad Social Corporativa y la sostenibilidad, son factores estratégicos para conseguir el equilibrio entre las necesidades y expectativas de los diferentes grupos de interés, económicas, medioambientales y sociales sin comprometer las necesidades futuras.

AZVI, S.A. es cabecera del Grupo AZVI cuyas actividades se diversifican hacia sectores como las concesiones de autopistas, metro, aparcamientos,

aeropuertos, promociones inmobiliarias, energías renovables, logística y transporte ferroviario.

En los últimos años se ha incrementado la presencia internacional de AZVI en nuevos mercados como Chile y México con obras de autopistas, aeropuertos, aparcamientos y puertos logísticos y se están abriendo nuevos mercados en países como Bulgaria y Rumania.

Cabe destacar en el año 2006 la consolidación de la compañía en el mercado hispanoamericano con la puesta en servicio de obras emblemáticas en Chile como el Aeropuerto de Chacalluta de Arica y el Puerto Terrestre de los Andes, y la adjudicación de nuevos contratos tanto en Chile como en México donde es destacable el contrato de 117 millones de euros de la Auto-vía de Tapachula.

Acceso Ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo Soto del Real-Miraflores de la Sierra. Madrid. (UTE con Puentes y Calzadas)



AZVI ha tenido un despegue económico importante en los últimos dos años, ya que ha incrementado su facturación en un 75,3%, pasando de 191 millones de euros en 2004 a 337,4 en 2006, destacando la apuesta por la internacionalización, que ya supone un 12,1% del total. En ese bienio, el aumento de la cartera de trabajo también ha sido importante, pasándose de 524 a 647,7 millones de euros.

OBRAS REALIZADAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

Autovías y carreteras

Autopista de peaje AP-41 Madrid-Toledo y autovía libre de peaje Castilla-La Mancha A-40, tramo: Circunvalación Norte de Toledo. Construcción, conservación y explotación por un periodo de 36 años de la Autopista de Peaje AP-41 Madrid-Toledo y de la autovía libre de peaje de Castilla-La Mancha A-40, tramo: Circunvalación Norte de Toledo.

El tramo Madrid-Toledo de la autopista AP-41 forma parte del futuro corredor con el sur de España (Madrid-Toledo-Ciudad Real-Córdoba) y tiene una longitud aproximada de 55 km.

El tramo Circunvalación Norte de Toledo de la Autovía A-40 forma parte de la Autovía de Castilla-La Mancha y discurre por el eje Maqueda-Toledo-Ocaña-Tarancón-Cuenca y tiene una longitud total aproximada de 18 km.

Autovía A-23 Mudéjar. Tramo: Límite de provincia entre Castellón y Teruel y Sarrión. UTE. Este tramo de la Autovía A-23 se emplaza entre el límite de provincias de Castellón y Teruel y la población de Sarrión, discuriendo al este de la carretera N-234. En los 18,2 km de longitud del tramo se han construido 6 enlaces: San Agustín, Albentosa Sur, Albentosa Norte, Mora de Rubielos, Sarrión Sur y Sarrión Norte.

Los viaductos construidos son 3: sobre el río Albentosa de 514 m, con dos estructuras de 11 vanos, el de Mora de Rubielos de 235 m con 2 estructuras de 5 vanos y el del Barranco de los Judíos de 215 m con 2 estructuras de 5 vanos.



Nueva esclusa en el Puerto de Sevilla. Sevilla (UTE)



Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Chacalluta de Arica. Chile

Obra hidráulicas y medio ambiente

Conducciones de abastecimiento del conjunto de los sistemas del Víboras y Quiebrajano (Jaén). El sistema proyectado consiste en la impulsión de agua bruta desde el embalse del Víboras hasta la ETAP de Martos, y desde aquí por gravedad hasta los Municipios de Torredelcampo, Torredonjimeno y Jaén, así

como al repartidor del Reventón que se conecta con el Depósito de las Canteras en Jaén.

La obra consta de una estación de bombeo en el Embalse del Víboras, un depósito de agua bruta en Cerro Quemado, y las correspondientes conducciones de aspiración, impulsión, y por gravedad.

Construcción, mantenimiento y explotación de las estaciones depuradoras de Elche de la Sierra, Molinicos, Socovos, Yeste, Letur y Nerpio (Albacete). Construcción de 6 estaciones depuradoras del tipo de tratamiento de aireación prolongada así como los colectores correspondientes para unificar la red de saneamiento.

Infraestructuras ferroviarias

Soterramiento del ferrocarril y estación intermodal en Palma de Mallorca. Construcción de una estación intermodal soterrada debajo de la existente en el centro urbano de Palma de Mallorca. Esta infraestructura incluye una estación de ferrocarril, una estación de autobuses y un aparcamiento para 290 plazas.

La estructura se ejecuta mediante el método ascendente-descendente, es decir, ejecución de la pantalla de pilotes perimetrales, pilas-pilote, losas de cubierta y excavación en mina del interior, con la ventaja de permitir la ejecución simultánea del futuro parque sobre la cubierta de la estación.

Nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante. T/Embalse Contreras-Villargordo del Cabriel. La longitud total del tramo es de 6.523 m y debido a la orografía de la zona y los condicionantes medioambientales, es necesaria la ejecución de 3 túneles y 3 viaductos de grandes luces.

Los viaductos de la Cuesta Negra, del Istmo y sobre el Embalse de Contreras y con longitudes de 220, 587 y 830 m respectivamente, se ejecutan con el procedimiento constructivo de voladizos sucesivos y tableros empujados, con vanos de hasta 90 m en el caso del Istmo y altura de pilas de hasta 65 m con arco de 261 m de luz en el caso del Embalse de Contreras.

Túneles y estructuras

Línea de Alta Velocidad León-Asturias. Tramo Túnel de Pajares. Lote 4. Túnel Oeste Vidangos-Toledo. La obra consiste en la construcción del Lote IV de la plataforma de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, correspondiente al tramo del túnel oeste (vía izquierda), entre los p.k., 23+998 y 34+401.

El tramo presenta una longitud de 10.403 m, de los que 29 m son de túnel artificial y el resto con tuneladora. Se realizarán además 25 galerías transversales de conexión con el otro túnel.



Soterramiento ferrocarril y estación intermodal en Palma de Mallorca (UTE)



Autopista AP-41 Madrid-Toledo. (UTE con Sando)

La tuneladora L'Ayalga, es del tipo TBM de simple escudo, con una longitud total de 167 m, un diámetro de excavación de 9,88 m y rueda de corte con 63 cortadores de 17".

Los volúmenes de excavación son 925.800 m³ en el túnel y 27.000 m³ en galerías de conexión.

Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España tramo Soto del Real-Miraflores de la Sierra. De los 2 km de longitud del tramo, 1.848 m corresponden al Viaducto Arroyo del Valle, que consta de 27 pilas tipo cajón de sección variable, siendo la más alta de 80 m de altura, y de un arco central de 132 m de luz. Éste es el tercer arco más grande del mundo y el primero de estas características que se hace en España para ferrocarril.

La luz entre las pilas (66 m) ha requerido la utilización de una autocimbra de 153 m de longitud y un peso de 950 t y es la más larga utilizada en España.

La estructura final es una viga cajón continua de hormigón pretensado con 28 vanos y un arco ojival fijado al tablero entre las pilas 14 y 15.

Infraestructuras aeroportuarias

Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Chacalluta de Arica (Chile). Construcción de la nueva terminal de pasajeros del aeropuerto de Chacalluta que comprende, además, la construcción de nuevos estacionamientos y viales interiores, una subestación eléctrica, una planta de tratamiento de aguas, la ampliación de la plataforma de aeronaves y la explotación del servicio de

tratamiento de equipajes, las áreas de servicio y el mantenimiento de las áreas públicas y verdes.

Plataforma Sur de estacionamiento de aeronaves—Fase II Aeropuerto Barcelona. La obra consiste en la ejecución de 260.000 m² aproximadamente de plataforma para el estacionamiento de aeronaves de la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona, con dos tipos de firmes, rígido o flexible. También se realizarán las canalizaciones necesarias para instalaciones y una serie de obras complementarias como hidrosiembra, un vial de servicio, hormigonado de cunetas de campo de vuelo y en medidas medioambientales limpieza de un antiguo *camping* expropiado por AENA y la adecuación paisajística de la zona de los halconeros.

Portuarias

Nueva esclusa en el Puerto de Sevilla. La obra marítima consiste en la construcción de una esclusa con unas dimensiones de 250 m de largo, 40 m de ancho y 15 m de profundidad y, una vez concluida, se realizará la demolición de la actual y el dragado de todo su entorno para adecuar la entrada del puerto.

Entre las actuaciones más significativas hay que destacar la construcción de un recinto estanco de 600 m de largo, 300 m de ancho y 20 m de profundidad, para lo que es necesario remover 1.600.000 m³ de tierras.





Estación de Metro

Antonio López
Madrid, Colección Particular



José Luis Ulibarri Cormenzana
Presidente

BEGAR nace en Ponferrada en 1980. Realiza sus primeras actuaciones en el sector de la construcción y continúa ampliando su actividad aprovechando las sinergias que este mercado le ofrece, adentrándose en un primer momento en la promoción inmobiliaria, abriendo sus horizontes hacia todo el territorio de Castilla y León.

Tras su apertura geográfica y una vez situadas las oficinas centrales en Valladolid, inicia su despegue hacia el mercado nacional, que pronto abarca gracias al plan de expansión llevado a cabo por la compañía.





Línea 10 de Metro de Madrid. Estación Aviación Española. Madrid

TRAYECTORIA Y PERSPECTIVAS

Uno de los principales objetivos del Grupo BEGAR es ofrecer a sus clientes el máximo nivel de calidad. Por ello en 1988 se crea el Departamento de Atención al Cliente, desde donde se gestionan no sólo las necesidades puntuales de cada uno de ellos, sino que se analizan sus opiniones y se atienden sus sugerencias.

El personal que trabaja en la empresa ha sido, desde su constitución, uno de los principales valores para BEGAR, manteniendo una relación de confianza que ha hecho más ágil el trabajo en equipo. Para optimizar la eficiencia de cada uno de sus componentes y asimilar el rápido crecimiento del Grupo, fue necesario que cada sector elaborara sus necesidades formativas y fue así cuando, en 1992, se empezaron a aprobar los Planes de Formación Plurianuales, sirviendo de soporte para procesos de promoción interna, desarrollo y mejora de la calidad del servicio prestado.

BEGAR en 1993 adquiere un compromiso con la sociedad, incluyendo en su estrategia empresarial políticas de acción social, de ámbito interno y externo, que renuevan el curso de la compañía. Es entonces cuando la organización

dota a cada departamento de los recursos necesarios para dar cobertura a proyectos solidarios, culturales, etc., que contribuyen al medio social, consiguiendo a lo largo de los años reforzar positivamente la imagen y reputación de toda la organización.

A nivel interno, se pone en marcha un ambicioso Plan de Comunicación Interna, comprometiéndose con las personas de la empresa a proporcionarles información puntual respecto a cada una de sus actividades, resultados económicos, estrategias de futuro, reestructuraciones en los equipos de trabajo, etc. transmitiendo así unos valores corporativos que dan uniformidad al grupo empresarial.

En 1995 la empresa se reestructura, y BEGAR pasa a ser Holding Empresarial. A través de la sociedad matriz se realizan inversiones en otros sectores de actividad, siendo el área de Servicios la que viene a dinamizar la marcha de la compañía, participando en diversos segmentos: Sociosanitarios (residencias para mayores, hospitales), Limpiezas (viarias, edificios, RSU), etc.

Con la presencia en tan diversos mercados productivos, la empresa define valores corporativos, como la Calidad, obteniendo en 1996 el Certificado de

Calidad ISO 9002, afianzando la confianza que sus clientes habían depositado durante los años de trabajo común.

En estos momentos la empresa había ya experimentado un gran crecimiento de su plantilla en obra, sector donde la preocupación es mayor en términos de seguridad por su elevado riesgo. Se crea así el departamento de Prevención de Riesgos Laborales cuyo objetivo fue proporcionar tanto a los trabajadores, como a los órganos directivos, una cultura de prevención que permitiera mejorar las condiciones de trabajo y elevar el nivel de seguridad y salud de los integrantes del ente empresarial.

El Grupo BEGAR crece de forma ordenada, lo que no le impide realizar incursiones en segmentos novedosos, participando en 1997 en grupos de comunicación audiovisual y comunicaciones por cable, reforzándolo años más tarde con la entrada en prensa escrita.

Debido al gran volumen de negocios que ya controla la compañía, la dirección se plantea la elaboración de su primer Plan Estratégico 1999-2003, con el fin de definir, a medio y largo plazo, las líneas de funcionamiento futuras. La puesta en marcha de este plan representa una alta rentabilidad empresarial, un 30% más de beneficios, gracias también a un sistema productivo más moderno y eficiente.

Se comienza a trabajar con medios tecnológicos avanzados. Tanto en construcción como en el resto de sectores, se crea una infraestructura tecnológica que soportara el rápido crecimiento de las diversas unidades de negocio del Grupo Begar, abriendo líneas para la financiación en I+D.

Para poder llevar a cabo una política medio ambiental a todos los sectores del grupo, a principios del 2002, BEGAR comienza el estudio de un Sistema de Gestión Medioambiental en la estructura organizativa de la empresa y obtiene la Certificación en la norma UNE-ISO 14001 en febrero de 2004.

Siguiendo con el mismo ánimo de ampliación y diversificación, en 2005, la empresa sigue aumentando su participación en nuevos mercados: Vigilancia y Seguridad, Emisoras de FM, sin olvidar el sector de las concesiones administrativas, donde está presente mediante la participación en la construcción y explotación de centros de transporte, aparcamientos subterráneos, hospitales y abastecimientos de aguas.

En el año 2005 BEGAR celebra su 25 aniversario y reafirma su posición dentro del mercado nacional elaborando la estrategia para el inicio de la internacionalización en Portugal, donde lleva a cabo sus primeras promociones de viviendas.

El Grupo BEGAR cierra el ejercicio de 2006 con una cifra de facturación de 614 millones de euros que se reparte entre cada una de sus actividades según estos porcentajes: 65% construcción, 17% inmobiliario, 14% servicios, 3% concesiones administrativas, 1% comunicaciones.

En la actualidad el Grupo BEGAR trabaja en el desarrollo de su Plan Estratégico 2006-2009, donde las previsiones son que se dupliquen las cifras a la finalización del mismo y donde los principales objetivos son:

- Internacionalización de las áreas de Construcción y Promoción Inmobiliaria.
- Mantenimiento de altos Índices de Seguridad, incidiendo en la formación en Prevención de Riesgos Laborales.
- Aprovechamiento de recursos con la incorporación de nuevas tecnologías a los procesos productivos.
- Protección del Medio Ambiente mediante el desarrollo sostenible de la empresa.
- Incorporación de metodologías de comunicación, que permitan identificar la cultura empresarial del grupo.

La constructora BEGAR cuenta con una experiencia acumulada de más de 25 años en el sector de construcción, lo que permite ofrecer a sus clientes la capacidad y estructura necesaria para acometer todo tipo de obras con las

Autovía Ruta de la Plata A-66. Tramo Zamora Norte-río Duero. Zamora





Urbanización y recuperación del puente del Boeza. Ponferrada, León

mayores garantías. La estrategia de licitación y elección de mercados está basada en una elevada tasa de éxito de las ofertas presentadas.

Ya en este ejercicio, de 2007, el balance no puede ser más positivo: BEGAR ha cumplido sus objetivos a nivel nacional donde tiene abiertas delegaciones en Andalucía, Asturias, Aragón, Cantabria, Cataluña, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid, Galicia, La Rioja y Región de Murcia, junto con las delegaciones de Lisboa y Polonia.

Desde estos centros de trabajo se lleva el control de la cartera de obra, más de 700 millones de euros. Es importante destacar no sólo su cifra, garantiza más de 18 meses de actividad, sino también la gran variedad de obra que se ejecuta.

En cuanto al ámbito internacional, la entrada de varios países de Europa del Este en la Unión Europea, unido a la necesidad de abordar un importante desarrollo de sus infraestructuras, convierte a esta zona en una de las principales áreas de expansión del mercado constructor europeo. BEGAR va a concentrar parte de su crecimiento futuro en Polonia, a través de su división internacional BEGAR Polska, cuyas oficinas centrales están basadas en Varsovia, desde donde no sólo prevé ejecutar obras tanto de edificación como de obra civil, sino también empezar a sondear áreas colindantes como Rumania, Chequia, Eslovaquia y Hungría.

Polonia es el mayor de los nuevos integrantes de la Unión Europea, con una población similar a la de España y un PIB y un mercado de construcción que representan tan sólo el 25% y el 13% del español, respectivamente. En estas condiciones el potencial de crecimiento se estima importante, impulsado por los fondos estructurales y la inversión extranjera directa. En la actualidad BEGAR ya dispone de suelo y ha presentado en la ciudad de Gdansk su primer proyecto inmobiliario de 850 viviendas rodeadas de bosques y lagos, adaptadas perfectamente al medio que les rodea.

Sólo son unos ejemplos de los proyectos e inversiones realizados, índices reveladores del crecimiento continuo del Grupo BEGAR desde su inicio hace más de 25 años. Esta expansión continua de la empresa, en varias ocasiones por encima de los objetivos previstos, y aun así manteniendo siempre sus niveles de calidad, ha sido posible gracias a su mayor activo, las 6.500 personas que la componen y apuestan cada día por un mismo proyecto empresarial a través de su dedicación y esfuerzo, junto con la labor y la colaboración de todos sus socios, proveedores y demás colaboradores.



EJECUCIÓN DE OBRAS

Obras civiles

En obra civil cabe destacar que se han construido más de 150 km de autovías, siendo los más significativos: en Huesca la A-23 Autovía Mudéjar, Tramo Sabiñánigo-Jaca; un tramo de la A-8 Autovía del Cantábrico; en la A-65 y A-67, las variantes Norte y Noroeste de Palencia; en la ruta de la Plata, el Tramo Zamora Norte río Duero; la A-67 Tramo Villaprovedo-Herrera de Pisuerga; en Gerona la autovía del Nordeste A-2, el Tramo Sils-Caldes de Malavella; la Variante de Alcañiz en Teruel; la autovía del Camino de Santiago A-12, Tramo Hormilla-Hervias en La Rioja.

BEGAR construye varios tramos de Líneas de Alta Velocidad. En la Plataforma Ferroviaria Madrid-Barcelona los Tramos Ctra-C-14-Constantí y el Tramo Constantí-Perafort y, en la provincia de Valladolid, la Plataforma Ferroviaria Corredor Norte-Noroeste Tramo Olmedo-Zamora.

Otros proyectos a destacar son: en la Comunidad Valenciana el Desdoblamiento del Colector Norte Azarbe; en Madrid, la Línea 10 de Metro, Estación Aviación Española; la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves del Aeropuerto de Vigo; la conexión Ronda Sur en Granada; en Pamplona la Subestación en Muruarte; el Canal Alto de los Payuelos, el Aprovechamiento Hidroeléctrico del río Porma y Parque Eólico de Argañoso en León. Las urbanizaciones de La Lastra en León y el Campus de la Justicia en Madrid, que será el mayor complejo judicial de Europa, con dos niveles subterráneos con una distancia de 1.200 m, que servirán de acceso a las diferentes sedes judiciales.

Obras de edificación

En cuanto a obras de edificación, tiene en construcción en la actualidad más de 5.500 viviendas y destaca por proyectos que le aportan gran prestigio empresarial, como la ejecución en Logroño de 619 viviendas en Prado Viejo proyectadas por el reconocido arquitecto japonés Toyo Ito, el edificio de oficinas para la Expo Zaragoza 2008 y la clínica Montes del Canal, en Zaragoza; un vivero de empresas y el Centro de Inserción social para Menores en Sevilla; el Hospital de Vallecas en Madrid (construcción y explotación mediante la fórmula de concesión); el Hospital de Liria en Valencia y la ampliación del Hospital de León; un edificio en el Parque de la Cartuja en Sevilla, la Torre de la Rosaleta de 107 m de altura en Ponferrada, con un total de 32 plantas, que será el edificio más alto de Castilla y León y albergará un hotel y un edificio de viviendas; centros comerciales y de ocio, en total más de 380.000 m² de superficie construida y un GLA de

Autovía A-65 Benavente-Palencia. N-610-Variante Norte de Palencia. Palencia

Edificio Europa. Oficinas y locales comerciales. León





Centro comercial Espacio Mediterráneo. Cartagena, Murcia

150.000 m², distribuidos entre varios centros comerciales en Madrid, León y Cartagena; un Centro de Salud en Cuenca; una fábrica de Turbinas Eólicas en León; el Edificio Judicial para la Junta de Andalucía en Huéscar (Granada), y en Huelva el Centro de Exposiciones y Congresos de Ayamonte.

Es importante destacar otras empresas del grupo como prefabricados de cemento, plantas de hormigón, plantas asfálticas, graveras, áridos, que aprovechando las sinergias dan más solidez al sector de construcción de la empresa.

Viviendas de Protección Oficial (176) Verona. David Chipperfield. Villaverde, Madrid





Puerto de San Sebastián

Miguel Ángel Álvarez,
San Sebastián, Banco Exterior



Jacobo Roa Martínez
Presidente

BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. (antes Brues y Fernández Construcciones) empresa constructora del Grupo BRUESA, es fruto de la fusión, en julio de 2004, entre Construcciones BRUES, S.A. y Fernández Constructor, S.A.

Construcciones BRUES, S.A. se crea el 26 de marzo de 1979 y ha desarrollado su actividad fundamentalmente en el sector de la edificación. Fernández Constructor, S.A. fundada en 1918, se incorpora al Grupo en el año 2000 con la intención de abordar el campo de la obra civil con mayor intensidad.

En estos últimos años BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. está desarrollando una importante y ambiciosa política de expansión, nacional e internacional, y de diversificación.



BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. cuenta con una sólida y consolidada presencia en todo el territorio nacional, lo que le permite trabajar para todo tipo de administraciones públicas y clientes privados. El crecimiento acumulado en los últimos cuatro años supera el 50%, lo cual ha permitido consolidar un equipo humano altamente cualificado técnicamente.

<i>Titulados superiores</i>	<i>2006</i>
ICCP	69
Arquitectos	8
Otras Ingenierías	15
Resto	24
<i>Titulados medios</i>	
Técnicos	123
Administrativos	22
<i>No titulados</i>	
Técnicos	148
Administrativos	124
Personal operativo	307
<i>Total</i>	<i>840</i>

En 2006 se inaugura una delegación en Canarias para gestionar de manera eficaz el significativo volumen de obra contratado en las Islas, reforzándose la presencia en el territorio nacional.

Expansión Internacional

El gran reto que se ha fijado BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. para los próximos años, y del que ya se empiezan a ver los resultados, es la apertura de filiales en el extranjero.

La gran importancia, tipología y especificidades de las obras en curso y en proyecto en Gibraltar hace que BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. a finales de 2006 cree una filial en Gibraltar.

En 2006, BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. se fija en Mauritania. Apuesta de futuro en un país que ofrece grandes posibilidades.

En esa misma estrategia de desarrollo se enmarcan las obras a las que BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. está licitando en Argelia y Marruecos, en materia ferroviaria, desalación, carreteras e infraestructuras hidráulicas.

En abril de este año 2007 se abre una filial en Francia, donde se está llevando a cabo una importante obra de construcción de naves industriales en la ciudad nortea de Metz.

BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. está analizando oportunidades en Costa Rica y en el mercado de Europa del Este.



Hotel y Palacio de Congresos. La Línea de la Concepción. Cádiz

Política de Diversificación

Esta estrategia de crecimiento y expansión internacional se está llevando en paralelo a una Política de Diversificación. Para ello, en 2006, BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. adquiere Eustaquio Reina, S.A. (renombrada BRUESA RAIL) empresa sevillana, dedicada a trabajar prácticamente en exclusiva para RENFE, y más concretamente para la construcción y renovación de vías ferroviarias, obras específicas de ferrocarril, así como remodelación de edificios, andenes, muelles de carga, etc.

En 2005 y siguiendo la pauta de diversificación, resulta adjudicataria de sus primeras concesiones administrativas: la construcción, explotación, mantenimiento y conservación de la autopista Villafranca-El Burgo de Ebro, y dos edificios de viviendas de protección oficial en régimen de alquiler.

EJECUCIÓN DE OBRAS

BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. es un referente en el mundo de la construcción, realizando todo tipo de obras: túneles, obras ferroviarias, aeroportuarias, hidráulicas y de saneamiento, carreteras y autovías, puentes y grandes estructuras, edificación residencial y no residencial, urbanizaciones, instalaciones deportivas, etc.

La cifra de negocio estimada para 2007 supera los 500 millones de euros. A continuación, se relacionan algunas de las obras más significativas:

Carreteras y autovías

- Autopista Villafranca-El Burgo de Ebro (Zaragoza)
- Puente del Dragón. Alcalá de Guadaira (Sevilla)
- Variante de Agreda (Soria)

Campo de Fútbol Lasesarre.
Baracaldo. Vizcaya



- Variante de Ávila
- Son Ferriol-Camí de Sa Siquia (Mallorca)
- Corredor Txorierri. Enekuri-La Avanzada (Vizcaya)
- Corredor Txorierri. Enekuri-Larrondo (Vizcaya)
- Conexión Rande-Porriño. Enlace de Puxeiros (Vigo)
- Ponteceso-Corme (A Coruña)
- San Clemente-Santo Domingo de Silos (Burgos)

Obras hidráulicas

- Presa de regulación del río Jiloca
- Obras de abastecimiento hidráulico de la comarca de Salnés en Pontevedra
- Saneamiento del Valle de la Orotava (Tenerife)

- Saneamiento de Graus (Huesca)
- EDAR Breña Baja y Los Llanos. Isla de La Palma (Canarias)

Infraestructuras ferroviarias, túneles y estructuras

- Tramo IV. Túneles de Pajares con tuneladora para el AVE León-Asturias
- Tramo Gelida-Sant Llorenç d'Hortons para el AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa
- Tramo Santa María Real de Nieva-Nava de la Asunción en Segovia. AVE Madrid-Valladolid
- Nuevo acceso ferroviario del AVE de Levante. Abia de la Obispalía (Cuenca)
- Soterramiento y estación intermodal en Palma de Mallorca

Infraestructuras aeroportuarias

- Ampliación del campo de vuelos en el Aeropuerto de Fuerteventura
- Torre de control en el Aeropuerto de Tenerife Norte
- Zonas de frenado de aeronaves en Madrid-Barajas
- Túnel de acceso a central eléctrica en Madrid-Barajas
- Dotación, pista 02 para categoría I en el Aeropuerto de El Prat en Barcelona
- Edificio anexo Terminal A. El Prat de Barcelona
- Ampliación de campo de vuelos. Bloque 6. El Prat en Barcelona
- Ampliación de campo de vuelos. Prolongación Pista 07-25. El Prat en Barcelona
- Edificio Terminal, TWR y urbanización. Aeropuerto de Reus
- Apartaderos de espera y nuevo acceso cabecera 08. Tenerife
- Edificio aparcamiento Aeropuerto de Ibiza

Urbanizaciones

- Urbanización y conexiones exteriores del sector Soto del Henares. Torrejón (Madrid)
- Urbanización Parque Empresarial de Padrón para Xestur (A Coruña)

- Urbanización Polígono Los Girasoles, Torrejón de Ardoz (Madrid)
- Urbanización Platea para la DGA (Teruel)
- Urbanización Parque empresarial Pousadoiro (Pontevedra)
- Urbanización Río do Pozo. Narón (A Coruña)

Edificación

BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. construye edificación residencial de todo tipo (viviendas, hoteles), no residencial (edificios de oficinas, industriales, sanitarios, culturales, escolares, instalaciones deportivas y de ocio, y aparcamientos), para clientes públicos y privados. Algunas obras significativas son:

Edificación no residencial:

- El Palacio de Congresos de la Expo Zaragoza 2008
- La construcción de diversos equipamientos en las Esquinas del Psiquiátrico del Barrio de las Delicias de Zaragoza incluyendo 235 viviendas, con una edificabilidad total de 26.500 m², y la concesión de la explotación de 576 plazas de aparcamiento
- Construcción de naves de producción de tubo inoxidable en Lexi (Francia)
- Facultad de Magisterio de Sevilla
- Hospital en Jaén
- Edificio de larga estancia y rehabilitación mental en Teruel
- Centro de Salud en Pozuelo (Madrid)
- Aulario Universidad Carlos III en Colmenarejo (Madrid)
- Centro I+D Seguridad alimentaria en Zaragoza
- Biblioteca central en calle Lepanto de Córdoba
- Obras del teatro del Generalife (Granada)
- Nuevo campo de fútbol en Lasesarre. Baracaldo (Vizcaya)

Edificación de complejos hoteleros:

- Hotel y Palacio de Congresos en La Línea (Cádiz)
- Hoteles Polinesia y Galeón en Marbella (Málaga)
- Las obras del Parador de Sierra Nevada (Granada)

Edificación de viviendas:

- Más de 800 viviendas en la zona de Valdespartera en Zaragoza
- 100 viviendas de protección oficial para el IVIMA en La Ventilla (Madrid)
- 40 chalets en Pozuelo del Rey (Madrid)
- 94 viviendas unifamiliares. El Barranco, San Miguel de Abona (Tenerife)
- 537 apartamentos en Gibraltar

Puente de Zacatín. Alcalá de Guadaira. Sevilla. (UTE)

AVE. Túnel de Pajares. Tramo IV. Asturias. (UTE con Hispánica-Azvi-Copcisa)





CONCESIONES

En 2005, BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. resulta adjudicataria de sus primeras concesiones administrativas: la construcción, explotación, mantenimiento y conservación de la autopista Villafranca-El Burgo de Ebro y dos edificios de viviendas de protección oficial en régimen de alquiler. En 2007 contrata otras dos concesiones: un edificio polideportivo en Lalín (Pontevedra) y un edificio administrativo asistencial en Palma de Mallorca.

LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. entiende la responsabilidad social como la integración voluntaria en su gobierno, gestión, estrategia política y procedimientos, de las preocupaciones sociales, laborales, medio ambientales de sus clientes, colaboradores, accionistas y empleados, adquiriendo distintos compromisos y responsabilizándose así de las consecuencias e impactos derivados de su trabajo.

¿Cuáles son los distintos compromisos adquiridos a lo largo de su trayectoria profesional?

- La RSC como parte de la cultura corporativa, garantizando el máximo nivel de satisfacción entre sus clientes, cumpliendo sus compromisos de calidad y plazos y garantizando su compromiso con el desarrollo sostenible.

- Compromiso con I+D+i, manteniendo una estrategia de crecimiento en consonancia con las políticas globales adoptadas en nuestro país y en la Unión Europea, desarrollando y promoviendo nuevas tecnologías y procesos productivos que mejoren la capacidad técnica aumentando la eficiencia y productividad.
- Compromiso con la calidad. La calidad en tanto que herramienta y objetivo para la mejora permanente, avalada por un Sistema de Aseguramiento de la Calidad estructurado según la Norma ISO 9001.
- Compromiso con el medio ambiente, intentando minimizar los impactos que la actividad lleva implícitos, avalados por un Sistema de Gestión Medioambiental según la Norma ISO 14001.
- Compromiso con la seguridad, implantado en un Sistema de Gestión para la Prevención de Riesgos Laborales, orientado a la mejora continua y acreditado desde 2007 por OHSAS 18001:1999.
- Transparencia informativa: obras, proyectos, adjudicaciones y principales magnitudes aparecen publicadas en la memoria corporativa y en la web (www.bruesa.com), que se ha convertido en un escaparate de la empresa.
- Compromiso con los empleados implementando una política de recursos humanos socialmente responsable y de calidad, priorizando y promoviendo el desarrollo profesional vía formación, promociones internas, facilitando la movilidad geográfica. Un mejor equipo hará la Compañía mejor y más competitiva.

Soterramiento del ferrocarril y estación intermodal. Fase II. Palma de Mallorca



Variante de Agreda. Soria





Urbanización Platea. Teruel

I+D+i

BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A. cuenta con un área de I+D+i que acumula información sobre los problemas que se presentan en la ejecución de las obras y estudia, analiza y trata de encontrar las mejores y más avanzadas soluciones para cada caso. Asimismo, colabora en la propuesta y mejora de soluciones estructurales alternativas, optimización de instalaciones, etc.

En 2006 la política de I+D+i, establecida en los distintos planes anuales se ha concretado de la manera siguiente:

- Proceder a la certificación de su Sistema de Gestión de I+D+i de acuerdo a la Norma 166002.
- Crear el Comité de I+D+i, dependiendo directamente del Presidente de la Compañía.
- Crear la dirección de I+D+i, en dependencia del Director Técnico.
- Certificar proyectos específicos desarrollados íntegramente en nuestra empresa, fruto de la propia actividad constructora, con la colaboración de empresas y organismos expertos en cada materia.
- Participar de manera activa en diferentes foros del ámbito de la I+D+i como la Comisión de I+D de ANCI. Es miembro, asimismo, de la Plataforma Tecnológica de la Construcción.
- Desarrollar un sistema propio de gestión integral y control de obras, en colaboración con empresas informáticas punteras en su sector, con el objeto de dotar a los responsables de las obras de aquellos recursos que les permitan alcanzar los valores óptimos de coste y plazo asegurando la adecuada calidad de las obras ejecutadas.



Vista de Madrid desde la salida del puente

Anónimo S. XVII

Madrid, Museo Municipal



Alfonso García-Pozuelo Asins
Presidente

CONSTRUCTORA HISPÁNICA es un grupo internacional dedicado a la construcción y a los servicios, con sede en España y amplia presencia en Iberoamérica, países del Este de Europa, Turquía y otras áreas emergentes. Con más de 50 años de experiencia, participa en los grandes proyectos de infraestructuras del país (líneas de alta velocidad, aeropuertos, autovías, hospitales, equipamientos, etc.), y en importantes proyectos de inversión en inmuebles y equipamientos del sector privado.





POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Es una de las principales constructoras no cotizadas del país. En los últimos años ha emprendido una amplia política de diversificación que le ha llevado a ampliar notablemente su presencia en los mercados de mantenimiento, conservación, inmobiliario y de servicios, con contratos a largo plazo de concesiones que proporcionan actividad a la empresa durante lustros (mantenimientos municipales diversos, conservaciones de infraestructuras, construcción, explotación y mantenimiento de hospitales, colegios, etc.).

INTERNACIONALIZACIÓN

En una apuesta clara por la internacionalización, CONSTRUCTORA HISPÁNICA mantiene una amplia presencia en los mercados de Centroamérica y Europa, donde cuenta con filiales en Polonia, –citamos como referencia los parques eólicos de Kisielice y Malbork, así como la remodelación del Instituto Cervantes de Varsovia–, y Bulgaria. En Turquía es adjudicataria de un contrato de implantación de la nueva línea de alta velocidad en dicho país, de próxima inauguración. En Centroamérica está realizando infraestructuras de autovías, abastecimientos y saneamientos.

DESARROLLO SOSTENIBLE Y RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

CONSTRUCTORA HISPÁNICA ha obtenido el Premio de Medio Ambiente de Madrid y ha sido galardonada con el Premio a la Excelencia y a las Mejores Prácticas que concede AENA. Anualmente desarrolla una Memoria de Sostenibilidad y Responsabilidad Social Corporativa, que valida AENOR con arreglo a los criterios del Global Report Initiative. Ha sido uno de los grupos empresariales españoles pioneros en participar en esta iniciativa.

RECONOCIMIENTOS Y ACREDITACIONES

- Premio a la Excelencia y Buenas Prácticas de AENA, en la modalidad de Infraestructuras
- Premio de Medio Ambiente de Madrid, otorgado por la Cámara de Comercio e Industria, CEOE y Consejería de Medio Ambiente
- «X Plomada de Plata», que otorga la Asociación de Promotores y Constructores de Edificios Urbanos Asprocom
- Premio Arco Arquitectura 04/05 por el Centro de Congresos y Convenciones El Toyo. Almería, Consejo Superior de Arquitectos de España y Colegio de Arquitectos de Almería
- XVIII Premio de Asturias de Arquitectura, otorgado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias
- Sello ATENEA de Excelencia Preventiva
- Certificado del Sistema de Gestión Medioambiental según la norma ISO 14001 y del Sistema de Calidad según la norma ISO 9001

EXPERIENCIA

Infraestructuras ferroviarias

CONSTRUCTORA HISPÁNICA tiene una larga tradición en el mundo ferroviario. Ha obtenido importantes contratos de construcción en todas las líneas de alta velocidad españolas. Cuenta con una filial especializada en montaje, electrificación, instalación y mantenimiento de vía, con maquinaria y técnicos altamente especializados. Destacamos:

- L.A.V. Madrid-Sevilla: Talleres de La Sagra
- L.A.V. Madrid-Barcelona-frontera francesa: Tramo V (Torija) y Base de construcción de Madrid. Tramo I (infraestructura y vía) Zaragoza-Miraflores. Subtr.

Trabajos de montaje, soldadura eléctrica y neutralización de vía en la Línea de Alta Velocidad Ankara-Estambul. Turquía





- II-b (Borges Blanques) y San Esteve Sesrovires-Martorell. Subtramos La Roca-Llinars y Maçanet-Sils
- L.A.V. Córdoba-Málaga: Subtramos 8 (Antequera) y 10 (Gobantes)
- L.A.V. Madrid-Valladolid: Estaciones de Segovia y Olmedo
- L.A.V. León-Asturias: Túnel de Pajares (Lote 4)
- L.A.V. Madrid-Valencia: Tramos Fuentes-Monteagudo, Monteagudo-Solera y Caudete-Villena
- L.A.V. Ankara-Estambul: Montaje de vía y desvíos en 200 km

Infraestructuras viarias

Otra de las líneas tradicionales de la compañía son las vías de alta capacidad. Con contratos en toda España (también en Centroamérica), tiene experiencia en autovías y autopistas de tercera generación con trazados exigentes y elevados requerimientos ambientales, arqueológicos y técnicos, con la incorporación de los últimos avances tecnológicos (por ejemplo instalación de difusores de sal). Ha obtenido también contratos para el mantenimiento integral de autovías y autopistas, lo que requiere la realización de mantenimientos preventivos, sistemas quitanieves, monitorización en túneles, etc. Principales Referencias: tramos de autovía: Torredonjimeno-Martos, Martín de Yeltes-Ciudad Rodrigo, María de Huerva-Zaragoza, Villafria-Rubena, Calamocha-Romanos, Fernán Núñez-Montilla, Sarria-Nadela y Paniza-Torrubia en España y Managua-Granada en Nicaragua; Mantenimiento de la A-42 en Toledo y diversos tramos en Cádiz y Zaragoza.

Infraestructuras aeroportuarias y portuarias

En cuanto a sistemas aeroportuarios, CONSTRUCTORA HISPÁNICA ha participado en el Plan Barajas, (Túnel de Servicios Aeroportuarios y Plataforma del dique Oeste), una de las mayores infraestructuras aeroportuarias del país, obteniendo el Premio AENA a la excelencia y las buenas prácticas. Destacamos además la construcción de la C-31 en el aeropuerto de Barcelona. También ha llevado a cabo importantes actuaciones portuarias en toda España (Ferrol, Cádiz, Melilla, etc...).

Infraestructuras urbanas e industriales

La compañía ha obtenido importantes contratos para las principales urbanizadoras del país. Dispone de una filial especializada en instalaciones (agua, gas, telefonía), con experiencia en proyectos complejos (seguridad, intranets, fibra óptica). También adjudicataria del mantenimiento integral de infraestructuras en Alcalá de Herrerres, Arganda del Rey, Majadahonda y Pozuelo de Alarcón.

Autovía de Málaga A-45. Tramo Fernán Núñez-Montilla. Córdoba



Viaducto sobre la AP-7, en la Línea de Alta Velocidad Barcelona-Frontera Francesa. Tramo La Roca-Llinars. Barcelona

Cuenta con un equipo experimentado, con software específico, para el mantenimiento de infraestructuras urbanas; referencias: urbanización Santos Pilarica (Valladolid), parque industrial Rey Juan Carlos I, en Almussafes-Picassent (Valencia), infraestructuras resort Valle Romano en Estepona (Málaga), etc.

Medio ambiente y energías renovables

CONSTRUCTORA HISPÁNICA tiene experiencia en la gestión del ciclo del agua (captaciones, potabilización, almacenamiento, distribución, optimización, depuración, etc.), aplicación de nuevas tecnologías (control automático de riegos y caudales, sistemas informáticos, etc.) y restauración ambiental y recuperación de zonas degradadas. En el campo de las energías renovables ha constituido filiales con importantes proyectos en marcha de producción de biodiésel en Salamanca, Huelva y Palencia y de generación de energía solar en Sevilla. Ha obtenido también contratos en el exterior (Polonia) para la construcción de parques eólicos. Dispone de un importante departamento de I+D+i. Otras referencias: modernización de riego de la comunidad de regantes del Canal de Aragón; Agua potable y alcantarillado en las ciudades de Estela y Ocotál (Nicaragua); diversas ETAP en Cuenca y Cádiz; acondicionamiento de las Cárcavas (Madrid).

Arquitectura, edificación y equipamientos

La división de edificación tiene una larga trayectoria reconocida con numerosos premios. Con importantes clientes públicos y privados ofrece un servicio

integral, desde la concepción de la idea y el desarrollo del proyecto hasta la construcción y el mantenimiento. Dispone de una filial específica encargada de las instalaciones (climatización, agua, gas, telefonía, domótica, seguridad), y también de una filial inmobiliaria que ha desarrollado importantes proyectos en España y el exterior. Además de realizar proyectos de arquitectura de vanguardia, cuenta con una importante división de restauración y rehabilitación que ha realizado complejos proyectos para los más exigentes clientes (Palacio de Aranjuez para Patrimonio Nacional, Parador de Turismo de Lerma para Ministerio de Economía y Paradores, Rehabilitación del Convento de Santa Fe en Toledo para el Ministerio de Cultura, etc.).

Salud, educación y ocio

Las distintas empresas del Grupo cubren desde la planificación hasta la explotación de instalaciones sanitarias, educativas y deportivas, pasando por el diseño, la construcción, los suministros y el mantenimiento. El grupo CONSTRUCTORA HISPÁNICA es un líder en este sector. Actualmente es adjudicatario de concesiones a largo plazo de centros educativos, sanitarios y deportivos. La solvencia del Grupo y su gran capacidad de gestión le permiten diseñar y obtener financiación para cualquier tipo de proyecto. Principales referencias:

Instalaciones Deportivas y Educativas: Estadio El Saladillo en Huelva y Pabellón polideportivo Príncipes de Asturias, en Pinto (Madrid); Estadios de Punta Umbría y Estepona. Parque del Deporte y la Salud (Boadilla del



Plataforma del Dique Zona Oeste. Nueva Terminal del Aeropuerto de Barajas. Madrid (UTE)

Monte); construcción de colegios, universidades, etc. en toda España; concesión de un colegio concertado en Navalcarnero (Madrid); concesiones para la construcción y explotación de centros deportivos en Ferrol, Somosaguas, Navalcarnero y Villaviciosa de Odón.

Centros Sanitarios y de Investigación: construcción y explotación del Hospital del Tajo en Aranjuez, para la Comunidad de Madrid; Rehabilitación del antiguo Hospital Doctor Peset y construcción de Centro Superior de Investigación y Promoción de la Salud Pública para la Generalitat Valenciana; Centro de Especialidades de Diagnóstico y Tratamiento en Tarancón; Concesión de la ampliación del Hospital de Marbella; así como varios centros de salud en la Comunidad de Madrid.

Centros Hoteleros: Paradores de Turismo de Lorca, Lerma, La Palma, Ciudad Rodrigo; Hoteles Travelodge de Las Rozas y de Hospitalet de Llobregat.

TRAYECTORIA Y PERSPECTIVAS

CONSTRUCTORA HISPÁNICA fue fundada en 1955. Desde sus inicios la dirección de la empresa no sólo se enfocó desde un punto de vista de gestión, sino que se implicó técnicamente en las obras y los proyectos. Con raíces en el mundo ferroviario, CONSTRUCTORA HISPÁNICA contó con la confianza de RENFE para realizar en aquellos años diferentes obras de modernización de la red ferroviaria de España.

Pronto comenzó a extender su actividad a otros ámbitos de la obra civil y la edificación. Realizó la construcción y promoción de numerosos edificios en

Madrid, entre los que cabe destacar la Torre Retiro. En la construcción para clientes privados, Telefónica y Banesto fueron referencias importantes que abrieron las puertas a la compañía en este sector. En esos años destacaron importantes actuaciones en fábricas, naves industriales y aparcamientos subterráneos.

La política de CONSTRUCTORA HISPÁNICA estuvo desde los comienzos basada en dos pilares fundamentales: la cualificación técnica del equipo de obra y la implicación personal de la dirección de la empresa en el éxito de cada proyecto. Se apostó además por las innovaciones tecnológicas, como los sistemas de prefabricación de las tribunas de los estadios de Valencia y Cádiz, en aquellos años pioneros en España.

Desde principios de los 90, un nuevo equipo directivo ha desarrollado sobre aquellos cimientos un grupo internacional de empresas con amplia

presencia en Iberoamérica y los países del Este de Europa, que desarrolla sus actividades dentro del mundo de la construcción y los servicios, y en el que confían los principales promotores de infraestructuras. La calidad de nuestros productos y servicios ha sido reconocida por numerosos premios en estos años.

La entrada en el siglo XXI ha supuesto para CONSTRUCTORA HISPÁNICA, la consolidación de su internacionalización. Se ha potenciado el mercado de las concesiones, los servicios urbanos y medioambientales, los sectores inmobiliarios, y conservación y mantenimiento de infraestructuras, pero se ha mantenido el amor al trabajo y al buen hacer profesional, y la vocación de servicio a la sociedad, que desde su fundación hemos considerado como los valores esenciales de CONSTRUCTORA HISPÁNICA.

Pabellón polideportivo Príncipes de Asturias. Pinto. Madrid





Puerto del Ferrol

Carlos Pérez Villamil
Madrid, Banco Exterior



José Luis Suárez Gutiérrez
Presidente

Cada proyecto es mucho más que una simple obra; crea vínculos, identifica, compromete, y hasta forja sentimientos. Cada cuenta de resultados no es una pura suma de ingresos, es también una memoria anual de ilusiones, desvelos, intuiciones y muchos pasos firmes. El Grupo COPASA lleva en el mercado desde 1985. Actualmente, constituye un grupo totalmente diversificado y en pleno lanzamiento de su estrategia de internacionalización.



Edificios de la Ciudad de la Cultura.
Santiago de Compostela, A Coruña



COPASA: OBRAS CON HUELLA DE FUTURO

El origen de la compañía está ligado a mi llegada a Ourense en la década de los 80. Fue en 1983, como jefe de obra de Agroman para la renovación de vía del primer tramo Ourense-Santiago. Dos años después pusimos en marcha este sueño empresarial, en el que no había más horizonte que el de resolver satisfactoriamente los problemas y las necesidades que había detrás de cada proyecto, de cada adjudicación, de cada obra. Desde entonces, COPASA ha sabido alcanzar la dimensión de grupo nacional y conquistar objetivos de alta velocidad que parecían imposibles de lograr hace un par de décadas, siendo en 2007 una de las empresas constructoras españolas con mayor diversificación por tipo de obra ejecutada, destacando por la alta especialización en obras portuarias o la innovación en el diseño y construcción de plantas de tratamiento de aguas o, por supuesto, la potencia y gran capacidad de la división de obras ferroviarias.

Nos hemos acostumbrado a crecer por encima del 20% anual en facturación (en 2006 hemos superado los 400 millones de euros), a multiplicar los recursos propios y el beneficio ejercicio tras ejercicio, a incrementar año tras año la cartera de obra adjudicada (560 millones de euros en el año 2006) y a mejorar cada año en términos de eficiencia y rentabilidad.

<i>Grupo COPASA y empresas vinculadas</i>	<i>Ingresos año 2006</i>
COPASA	236,9 millones de euros
Servicios	19,7 millones de euros
Grupo Industrial	69,3 millones de euros
Actividad Inmobiliaria	44,8 millones de euros
Otras Empresas Construcción	40,4 millones de euros
<i>Total</i>	<i>411,1 millones de euros</i>

Las distinciones recibidas, tanto a título colectivo como empresa, como a título individual, constituyen reconocimientos que indican que estamos en el buen camino y que, a la vez, nos obligan a avanzar en nuestro compromiso. No resulta sencillo que una constructora sea distinguida a nivel social o institucional. Por eso nos satisface de forma especial que nuestra aportación a la vertebración de las infraestructuras del país no pase desapercibida.

ESTRUCTURA DEL GRUPO

A la empresa matriz, S.A. de Obras y Servicios, COPASA, que genera en torno al 70% de los ingresos del Grupo y cuya mayor parte procede de la construcción de obra pública, se han incorporado, como consecuencia del proceso de diversificación de la compañía, sociedades que hoy ya tienen identidad propia.

GESECO es la sociedad de servicios por excelencia. Sus contratos de concesiones comprenden desde la recogida y tratamiento de residuos sólidos urbanos o el mantenimiento y explotación de redes de abastecimiento y saneamiento hasta el tratamiento de aguas (potables y residuales), el mantenimiento de zonas verdes y la conservación integral de viales.

Bajo el nombre comercial de PROBIGASA opera la empresa del grupo dedicada a la fabricación de emulsiones y betunes asfálticos modificados.

Áridos de Astariz, S.A. basa su actividad en la extracción y machaqueo de áridos para la construcción, fabricación de hormigones y de mezclas bituminosas, así como balasto en obras de infraestructura ferroviaria.

Constituida en 2001 con otras entidades, S.A. de Betunes y Firmes se erige también como uno de los proveedores propios de COPASA. Su actividad es la fabricación, transporte, extensión y compactación de mezclas bituminosas, tareas para las que dispone de ocho plantas de fabricación, tanto fijas como móviles.

Aunque sólo lleva en el mercado desde junio de 2004, Luso Galaica de Traviesas, S.A. (en la que COPASA comparte accionariado) se ha convertido ya en uno de los principales productores de traviesas para la red ferroviaria. Está homologada por el ADIF y por la Asociación de Acción Ferroviaria, ha sido proveedor del túnel del Guadarrama y produce más de 200.000 unidades/año.

Recientemente hemos adquirido el 55% de Passavant España, filial del grupo alemán Bilfinger Berger Umwelttechnik (BBU), con cuya colaboración contábamos ya desde hace más de 10 años. La operación nos da acceso directo a la tecnología líder en una de las áreas estratégicas de COPASA: el tratamiento de aguas. La adquisición de Passavant España pone al alcance del Grupo patentes y tecnología propias para liderar en la península Ibérica las adjudicaciones de una variedad de proyectos medioambientales: estaciones depuradoras de aguas residuales, plantas potabilizadoras e instalaciones para el tratamiento de fangos industriales y domésticos.



Obras del puerto exterior en Punta Langosteira. A Coruña

Como áreas de negocio paralelo, vinculado societariamente aunque fuera del ámbito de COPASA, figuran también la promoción inmobiliaria, la generación de energía eléctrica y el sector turístico, entre otros, originando todos ellos importantes sinergias con la actividad de construcción.

En los últimos tiempos hemos logrado ya completar el proceso de diversificación de las actividades con el comienzo de la actividad concesional, que en algunos casos incluye también la construcción. En este segmento, el Grupo COPASA se iniciaba con varios aparcamientos y áreas de servicio en autovías. En el año 2006 le fue adjudicada, en sociedad con otras entidades, la construcción y explotación de la Autovía del Salnés, en Pontevedra.



Hospital de Formentera. Islas Baleares

EJECUCIÓN DE OBRAS

Obras hidráulicas y Medio Ambiente

Desde el comienzo de la actividad de COPASA hemos estado presentes en este tipo de obras. En obras hidráulicas, desde las más elementales de abastecimiento o saneamiento de núcleos de población más o menos grandes hasta las más específicas de tratamiento de aguas, ya sean éstas potables o residuales. En Medio Ambiente, desde obras de recuperación de riberas hasta paseos marítimos.

Carreteras

En la Construcción hemos estado presentes igualmente desde los primeros tiempos de la Compañía, trabajando ininterrumpidamente en la vertebración de la red de carreteras del país.

En Mantenimiento y Conservación integral desde hace ya varios años participamos igualmente en las adjudicaciones de contratos de conservación integral de la Red de Carreteras del Estado, estando presentes actualmente en las provincias de Cuenca, Lugo, Pontevedra y Ourense.

Edificación

La edificación es quizá la actividad constructora con mayor cantidad de disciplinas diferentes. En todas ellas hemos estado y continuamos estando presen-

tes: en edificación residencial, en edificación industrial, en la construcción de centros de enseñanza, en la construcción de centros médicos y hospitales; en la construcción de edificios culturales, como es el caso del complejo de la Ciudad de la Cultura de Galicia, en Santiago de Compostela; y también en las obras de rehabilitación, como pueden ser teatros o edificios históricos.

Obras ferroviarias

Es esta área la que aporta mayores ingresos a COPASA. Desde el principio de nuestra actividad hemos apostado por las obras de construcción de infraestructuras ferroviarias y en la actualidad el Grupo COPASA goza de uno de los parques de maquinaria de vía más modernos del país, así como de una extraordinaria especialización en la ejecución de este tipo de obras. Baste mencionar nuestra participación en las obras de la L.A.V. Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, en la L.A.V. del Eje Atlántico, la L.A.V. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, la línea de Nuevo Acceso Ferroviario al norte de España o el corredor noroeste de Alta Velocidad Sagunto-Teruel.

Obras portuarias

Aunque se trata de obras de una gran especialización y con una importante complejidad técnica, la presencia en las obras portuarias y otras obras asociadas a puertos han sido para COPASA una prioridad. Ejemplo destacado de

nuestra participación en obras de gran complejidad técnica son las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, para el Puerto de A Coruña.

COMPROMISO SOCIAL

El abanico de obras ejecutadas por el Grupo COPASA es puro compromiso social. La clave para consolidar nuestra actividad no ha estado sólo en el binomio adjudicaciones-actuaciones, sino en todos esos intangibles que rara vez figuran en los pliegos, pero que se deben tener muy en cuenta para beneficio de los usuarios.

Por desgracia, en los últimos años hemos tenido numerosas oportunidades para mostrar hasta dónde llega nuestra filosofía, nuestro compromiso social. Basten dos ejemplos: los trabajos llevados a cabo para paliar los efectos deriva-

dos del hundimiento del petrolero *Prestige* que supuso una de las mayores catástrofes de nuestro país. COPASA, a requerimiento del Ministerio de Medio Ambiente, ofreció con inmediatez toda su capacidad, tanto técnica como humana, para llevar a cabo una importante actuación en las provincias de A Coruña y Pontevedra, con la limpieza y recuperación de importantes superficies contaminadas por los vertidos. Más recientemente, y como consecuencia de un vertido químico al río Umia tras el incendio de una planta de almacenamiento de productos químicos en Caldas de Reis (Pontevedra), COPASA se ponía de nuevo a total disposición de las administraciones y de la sociedad, dando respuesta a un problema que amenazaba el abastecimiento de agua potable en la comarca de Arousa y la producción de marisco en toda la ría.



Vista general del Corredor del Morrazo. Pontevedra



Estación depuradora de aguas residuales de Pontevedra y Marín. Pontevedra

SOSTENIBILIDAD, TECNOLOGÍA Y PLANTILLA

La participación en la construcción de las líneas ferroviarias de alta velocidad existentes en España y la presencia directa en proyectos de gran entidad en todas las comunidades españolas son la mejor confirmación de que estamos volcados e implicados con los grandes retos constructivos del país, siempre desde la comprensión de las decisiones de valor ambiental.

El crecimiento ha de ser equilibrado y basado en los principios del desarrollo sostenible y, por supuesto, en la inversión en investigación. Estamos en posesión de las certificaciones ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004 y hemos implantado un Sistema de Gestión de I+D+i según la norma UNE 166002.

Con la gran apuesta por los medios tecnológicos y por valores de empresa como el conocimiento, la formación continua, la reinversión social, la calidad, el I+D+i y, en definitiva, con una ajustada estrategia de diversificación de negocio y crecimiento equilibrado, el Grupo COPASA cuenta con capacidad para afrontar obras en toda la escala de complejidad y de dificultades técnicas.

La doble apuesta por los recursos humanos y por la tecnología ha sido la estrategia básica de la compañía desde el primer año de actividad, aquel ya lejano 1985. En la plantilla, que pone rumbo hacia el millar de empleados, hay algo más de un 31% de ingenieros, arquitectos y otros titulados universitarios.

La seguridad laboral, el entorno saludable y la plena identificación de los trabajadores con el proyecto del Grupo COPASA conforman la verdadera piedra angular de la política de recursos humanos. El porcentaje de trabajadores con contrato indefinido supera el 70%, muy por encima del estándar del sector. Junto a la Seguridad y Salud, dedicamos prioridad y recursos a la formación

continua y técnica, así como a la especialización tecnológica en los Sistemas de Gestión de la Producción, Calidad y Medio Ambiente.

MERCADO EXTERIOR

La expansión internacional es el gran desafío del equipo directivo. Tras completar el ciclo natural por toda la geografía española, incluidas las comunidades insulares, y de haber superado todas las etapas de especialización que nos habíamos planteado, ahora el reto es consolidar una importante actividad en el exterior.

Las primeras operaciones, dirigidas al Este de Europa, han sido muy satisfactorias en el área de concesiones, y la futura estrategia se basará en expandir otras áreas de la compañía en mercados europeos y en vivir nuestro estreno en Latinoamérica.

Metro de Madrid. Cocheras de Vallecas. Madrid



Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Valencia





Inauguración del tren Barcelona-Mataró

Javier Nogues

Barcelona, Museo de Arte Moderno



Benet Carbonell i Marcet
Presidente

Es para mí un placer contribuir al 10º Aniversario de la Asociación Nacional de Constructores Independientes con una descripción de la trayectoria de COPCISA, la empresa que tengo el honor de presidir.

Juntos hemos compartido 10 intensos y fructíferos años. Los diez últimos de una historia que en el caso de COPCISA se remonta al año 1965, cuando se funda en Terrassa (Barcelona) Construcciones y Obras Públicas y Civiles, S.A., a partir de una empresa especializada en movimientos de tierras que venía actuando desde los años 50.

Hoy me enorgullece comprobar que COPCISA es una de las empresas más destacadas del sector de la construcción en España y que ha dado lugar a la configuración de un sólido holding empresarial, COPCISA Corp., en el que se enmarcan cuatro divisiones de negocio: COPCISA Industrial, COPCISA Promo, COPCISA Eléctrica y COPCISA Express.

Para llegar hasta aquí, cabe destacar que la empresa enfocó su gestión inicial con una gran prudencia. Fueron años de clara apuesta por la obra civil y por la disponibilidad de un amplio parque de maquinaria propia. COPCISA se dotó desde un principio de medios de producción y técnicas para desarrollar una estrategia vertical. Estos parámetros sentaron las bases de un proyecto ilusionante que hoy seguimos haciendo crecer.





Terminal Sur del Aeropuerto de El Prat. Barcelona

GRANDES OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL

La obra civil fue desde un principio la razón de ser de la empresa. En la actualidad, COPCISA está presente en la construcción de las infraestructuras más importantes que se proyectan a lo largo y ancho de la península Ibérica. Y es un orgullo participar en obras de gran envergadura, complejas y emblemáticas. Nos sentimos partícipes, a través de estas actuaciones, del crecimiento socioeconómico de España.

En los inicios, allá en los años 60, fuimos responsables de la construcción de diversas carreteras dependientes de Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos. Recuerdo con especial cariño la obra de la carretera de acceso al Cabo de Creus (Girona), entre otras cosas cuando pienso que por allí

debió de transitar en más de una ocasión el genio de Port Lligat, Salvador Dalí.

Se fueron sucediendo los años y las obras. Y en ese proceso, caracterizado por un afán cualitativo muy exigente, cabe destacar la construcción del Circuito de Cataluña en Montmeló (Barcelona). Fue una obra de gran impacto y de gran exigencia técnica dadas las precisas características que exige la alta competición y muy especialmente la Fórmula 1. El circuito reafirmó a COPCISA como una constructora de referencia en materia de calidad.

A aquellas obras les sucedieron muchas otras. Algunas muy significativas para Copcisa, pero también para el entorno socioeconómico de cada una de ellas. Hoy, cuando se cumplen diez años de la creación de [Anci](#) y cuarenta y

dos de COPCISA, miramos atrás y constatamos que nuestra participación en las grandes obras de ingeniería civil ha sido y es en la actualidad muy destacada. Y no me cabe duda de que en esta evolución también [Anci](#) ha jugado un papel relevante. Nuestra empresa ha trabajado en la construcción de autopistas dependientes del Ministerio de Fomento, de carreteras dependientes de diversas comunidades autónomas, de líneas de metro, de obras portuarias de gran envergadura... En definitiva, un largo etcétera de grandes actuaciones.

Y aún vamos a más. Estamos contribuyendo la implantación de la alta velocidad ferroviaria en España. A día de hoy podemos ver los equipos de COPCISA en muchos de los futuros tramos del AVE. El Túnel de Pajares en Asturias –probablemente la obra civil más destacada que hoy se está desarrollando en España– es quizás el ejemplo más destacado, pero también estamos trabajando en tramos de Cuenca, Tarragona o Alicante.

También contribuimos en otras obras igualmente significativas como la Ronda Sur de León o el Túnel Rey Juan Carlos I en Vielha (Lleida). Estos ejemplos y muchos otros hablan por sí solos de la solvencia técnica de nuestros profesionales, apuesta en la que COPCISA ha basado su crecimiento.

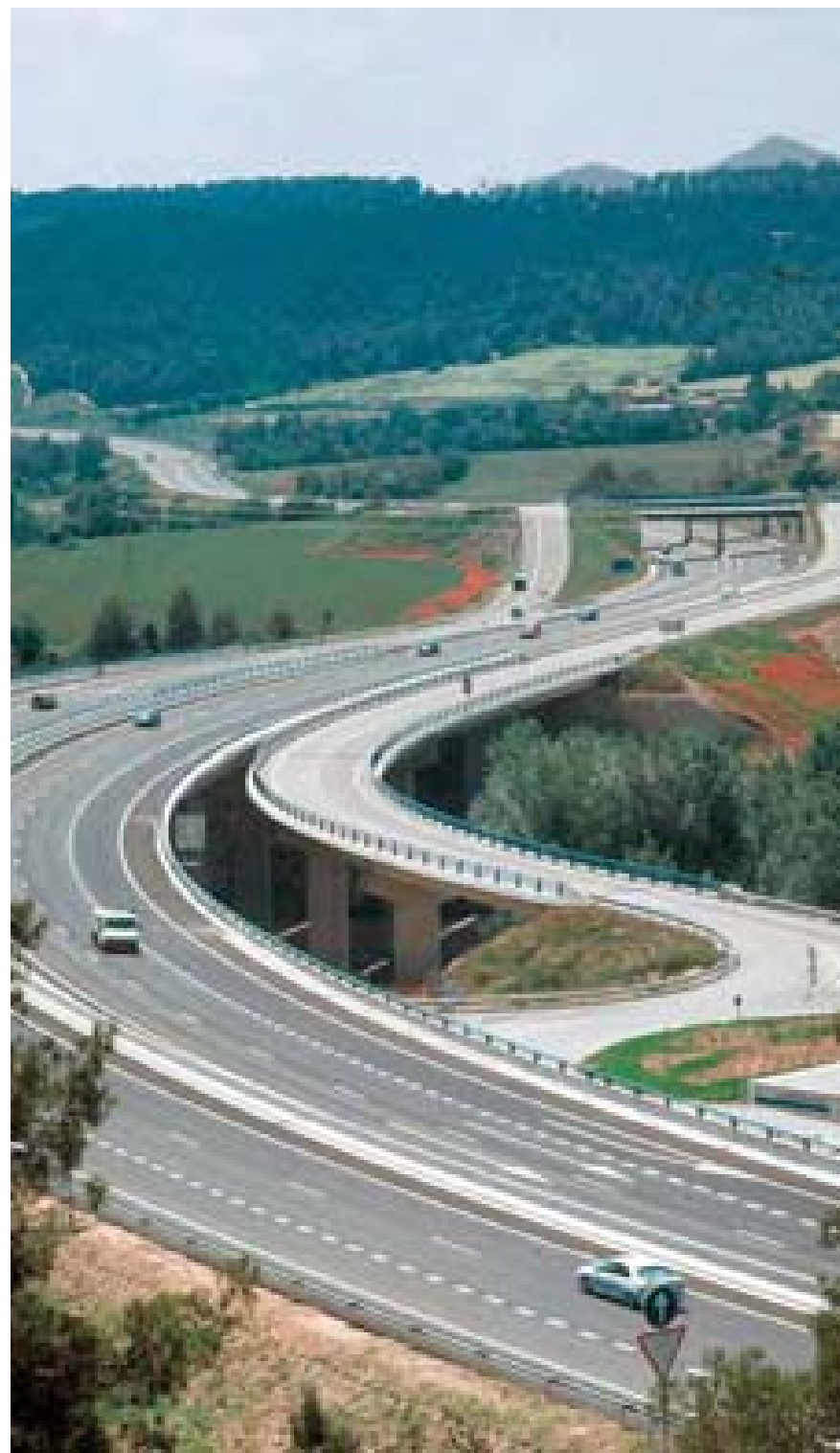
EDIFICACIÓN Y URBANISMO

Si bien la obra civil fue el motor inicial de la empresa, en la actualidad COPCISA reparte su actividad constructiva entre ésta y la edificación, con una intensidad similar. Además del implícito crecimiento económico, la edificación ha reportado un gran prestigio. Los premios recibidos y la colaboración con grandes arquitectos han repercutido en un reconocimiento del mercado.

Sin duda alguna, arquitectos como Rafael de la Hoz, Federico Correa, Benedetta Tagliabue, Alfonso Milà, Carlos Ferrater, Antoni Ubach, Miquel Espinet, Enric Batlle o Ricardo Bofill han sido grandes compañeros de viaje en este trepidante camino. Precisamente es una obra de este último, la nueva terminal Sur del Aeropuerto de El Prat en Barcelona, la que se significa como referente entre los grandes equipamientos que están en marcha en España... Aquí también está contribuyendo COPCISA muy sustancialmente.

Y el camino sigue, y al igual que en las obras de ingeniería civil, podemos mirar atrás o al presente y ver grandes obras de edificación –también de gran complejidad– construidas por COPCISA. El Polideportivo de Las Cruces en Madrid, el Museo Episcopal de Vic (Barcelona), los nuevos Pabellones de la Feria de Barcelona, el edificio de oficinas de la firma de abogados Garrigues en Madrid, la Clínica Sagrada Familia en Barcelona, el Ayuntamiento de Noblejas (Toledo), el Instituto del Teatre (Barcelona), el Polideportivo Aguas Vivas en

Eje del Llobregat





Estación del AVE en Lleida

Guadalajara y muchas otras, son actuaciones que han precisado de una constructora comprometida con la calidad como COPCISA.

LA DIVERSIFICACIÓN

Es a partir de esta constructora comprometida con la calidad que se inicia el proceso de diversificación estratégico a mediados de los 90. Si bien es cierto que ya la empresa dejó de limitarse únicamente a la propia actividad de construcción de algunos años antes. En 1974 se había creado Pabasa con el objeto de fabricar mezclas bituminosas para uso propio y también de terceros. Un año más tarde nace Hormiconsa para fabricar Hormigón. Y en 1988 la división de empresas relacionadas con los materiales de la construcción se amplía con Euroasfalt –hoy radicada en Toledo– para operar en el centro de la Península.

Pero como decía, el proceso de diversificación estratégico se inicia a mediados de los 90. La empresa había alcanzado una madurez y una estructura profesionalizada que permitía ampliar miras. Además, el análisis continuo de la evolución económica de nuestro entorno y del mercado nos hacía pensar que era el momento indicado. Así pues se inicia un intenso proceso que nos ha llevado hasta la realidad que hoy es la Corporación COPCISA.

La empresa empezó a diversificarse en varias líneas. En este sentido, por ejemplo, se decidió dedicar esfuerzos a un área de gran futuro como es la de servicios urbanos y medioambientales. Una sociedad que crece y lo pretende hacer de un modo sostenible necesita de empresas con una alta capacidad para ofrecer soluciones tecnológicamente avanzadas e innovadoras, y así nació Coptalia. Era el año 2002 y pocos años más tarde, aquella empresa está compitiendo ya al máximo nivel en todo el país.

Bajo los mismos parámetros, es decir, para ofrecer un servicio especializado y con técnicos capaces de ofrecer las mejores soluciones posibles, se creó en 2006 Innovía. Pero verdaderamente la actividad de conservación de infraestructuras en COPCISA se inicia en el año 1994 con la conservación integral de las vías de alta capacidad de los alrededores de Barcelona. Después vinieron otros contratos como la conservación integral de las carreteras de la provincia de Zamora o la conservación semiintegral de las carreteras adscritas al Parque de Reus (Tarragona).

Por todo ello, la creación de Innovía ha supuesto consolidar y dar forma a unos conocimientos adquiridos y a la certeza de que en este campo también se podía competir con calidad, tecnología e innovando en materia de prevención.





Circuito de Cataluña, Montmeló. Barcelona

De hecho, el mercado nos da día a día la razón cuando nos confía carreteras como las dependientes de la diputación de Toledo o las de la comunidad autónoma de Cantabria, o el mantenimiento de presas en la cuenca del Ebro.

Otro ámbito en el que COPCISA ha optado recientemente por la especialización es el de las infraestructuras ferroviarias. Y lo hemos hecho a través de Iberovías, una empresa con sede en Madrid y de la que forman también parte otras dos empresas integrantes de [Anci](#) como son Sando y Rover Alcisa. Juntos emprendimos este proyecto en 2004 y no me cabe duda de que unir esfuerzos en un mercado especialmente estratégico fue una buena decisión. Pero es que, además, para COPCISA, la voluntad de cooperación con otras empresas del ámbito de la construcción está muy presente, por lo que esto representa en aras de seguir creciendo.

Nuestra diversificación también ha alcanzado otros ámbitos más específicos como el de las nuevas tecnologías energéticas o el de la rehabilitación. Y en todos ellos seguimos creyendo que el compromiso con la calidad debe ser el eje sobre el que desarrollar nuestro crecimiento.

Por último, quisiera finalizar esta panorámica del proceso de diversificación emprendido desde COPCISA para referirme a las concesiones. Y para ello debo situarme en el año 2002. Si bien COPCISA ya había tenido alguna experiencia anterior, aquel año se licitó el contrato de concesión más importante de entre los que se habían licitado en España hasta la fecha: el proyecto del canal de

riego Segarra-Garrigues. COPCISA, junto a otras empresas, obtuvo la adjudicación de este proyecto y marcó el inicio de una trayectoria creciente en el campo de las concesiones.

Un momento clave para COPCISA fue la creación en 2003 de la concesionaria Cedinsa en colaboración con otras tres empresas (entre ellas, COPISA). Este proyecto se hizo con la primera concesión en Cataluña de una autovía de peaje en la sombra. Desde entonces, la concesionaria no ha dejado de crecer y de obtener otras concesiones ciertamente importantes. Además, en 2005 se incorporó Caixa de Catalunya, dotando al proyecto de una nueva dimensión.

LAS PERSONAS Y LOS VALORES

Son sin duda un buen número de empresas las aquí descritas y por lo tanto un gran número de personas las que integran la Corporación COPCISA. En concreto, más de 1.500 profesionales y entre ello, casi un tercio son titulados. Dato este que muestra a las claras una política muy evidente en lo que respecta a los recursos humanos.

Línea 9 del Metro Barcelona



Somos una empresa abierta al mundo universitario. En los últimos años hemos ido incorporando titulados superiores a un ritmo de 30 a 40 anuales. Esta política de crecimiento interno nos ha permitido consolidar una nítida cultura empresarial. Además, como consecuencia de ello, la edad media de los técnicos de las empresas del grupo es de 30 años, una plantilla realmente joven y muy preparada que sin duda nos sitúa en posición de alcanzar cotas muy altas.

Estas personas son las que nos hacen avanzar y ese avance es el que, a su vez, ofrece oportunidades profesionales a nuestra gente. Oportunidades que trabajamos para que sean cada vez más en un entorno de innovación, de calidad, de excelencia y de competitividad. Hemos tenido y tenemos unos rasgos que nos identifican y no los vamos a perder.

Hoy en día, los profesionales de las empresas de COPCISA Corp. trabajan en entornos con un alto componente de conocimiento. Es por ello que estamos configurando una plantilla pluridisciplinar en la que conviven profesionales de procedencia diversa y de distintas tradiciones académicas.

El reto para todos los que formamos parte de la empresa no es pequeño. Incrementar los niveles de calidad alcanzados resulta difícil y no lo digo yo, así lo señala el «Análisis de excelencia empresarial de las 103 constructoras medianas» que en sus dos ediciones nos ha situado en lo más alto.

Para conseguirlo, sabemos cuáles son nuestras prioridades, cuáles son nuestros valores. Sabemos, por ejemplo, que no entendemos proyecto o actuación sin su dimensión de seguridad y su dimensión de sostenibilidad. Y no lo entendemos porque no hay otra opción.

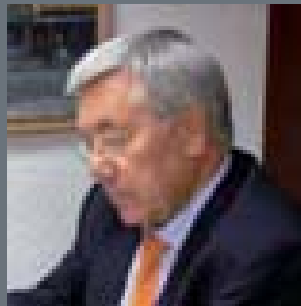
Y me enorgullece decir que año tras año observo cómo todos estos valores se refuerzan y siguen dando sentido a un proyecto que avanza con firmeza hacia el futuro.





El Puerto de Barcelona

Josep Mompou
Barcelona, Colección particular

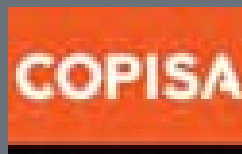


Josep Cornadó Mateu
Presidente

En 1959, COPISA inició su actividad empresarial con la construcción de saltos eléctricos, tanto para centrales de punta en emplazamientos de alta montaña como en centrales de base con caudal fluyente en emplazamientos de altitud media.

Desde entonces y como tal empresa específica, COPISA construyó un total de 8 centrales hidroeléctricas, 2 centrales reversibles y 5 centrales térmicas de las cuales 3 son fuel y 2 de carbón, con diversos tipos de refrigeración, desde toma directa de agua del mar, hasta tomas de tiro natural con refrigeración por aire. A modo de ejemplo podríamos señalar: C.H. Tavascan Superior e Inferior, Llavorsí-Cardos y Lleida; C.R. Montamara y Estangento; Presas azud sobre los ríos Juez, Barrados, Garona y Ebro; Presas gravedad en la C.H. de Pont de Rei, Restanca y Graus.

Simultáneamente, en sus primeros años la empresa levantó plantas industriales de diversa índole, edificios y obras menores emplazadas en el entorno de las obras principales. Más adelante se introdujo plenamente en el campo de la edificación, abarcando toda la gama de edificios para viviendas, hoteles, urbanizaciones, centros docentes e instalaciones deportivas, entre otros.





Nuevo complejo ONCE. Barcelona

COPISA pronto extendió sus actividades al campo de la obra civil, con actuaciones como carreteras, abastecimiento de aguas, saneamiento, conducciones y trabajos singulares como cimentaciones especiales, tablestacados y pilotajes.

En el desarrollo de estas actividades, COPISA estableció conexiones con montajes mecánicos, lo que llevó a la creación en 1969 de la División de Montajes Industriales, que fue ampliando sus actividades al montaje de calderas y

tuberías, tanques y recipientes a presión y a la revisión de plantas en funcionamiento.

UN DESARROLLO PAULATINO Y PERMANENTE

Posteriormente, junto con las actividades ya iniciadas, se van acometiendo otras nuevas de muy diversa índole. Se inicia la construcción de centrales nucleares, que junto a las centrales térmicas y las plantas industriales, conllevan intervenciones muy especializadas. Destacan entre ellas la cimentación, la construcción y montaje de elementos prefabricados pesados y la construcción con encofrados deslizantes de grandes elementos de altura elevada: silos, torres de refrigeración de tiro natural, etc.

Las realizaciones más destacadas son: C.N. Vandellós I y II (Tarragona); C.N. Ascó I y II (Tarragona); C.T. Serchs (Barcelona), Utrillas (Teruel) y Badalona (Barcelona).

Por su parte, la División de Montajes entra también dentro del campo de las instalaciones específicas para centrales nucleares: revestimientos metálicos (liners) para edificios de contención y montaje de vasijas para reactores nucleares y generadores de vapor. En paralelo, se amplía el campo de actuación a las instalaciones eléctricas y de instrumentación y control.

EVOLUCIÓN EMPRESARIAL

COPISA se integra en 1987 en el grupo francés Dumez, perteneciente a Lyonnaise des Eaux. Con el nombre de Dumez Copisa, la empresa amplía su campo de actuación, adquiere una mayor dimensión y se extiende territorialmente.

Ejemplo de ello es la incorporación de Estructuras Aragón (EASA) a COPISA en 1989. EASA actúa principalmente en Aragón, La Rioja y Navarra, y su actividad más relevante es la construcción, restauración y rehabilitación de edificios. Podemos destacar proyectos tan emblemáticos como las restauraciones de la catedral de San Salvador (La Seo) de Zaragoza y el Palacio de la Aljafería, sede de las Cortes de Aragón.

En 1991, COPISA inicia su actividad inmobiliaria con la creación de Copimo, S.L. que actúa en el ámbito de la promoción inmobiliaria, principalmente con proyectos de edificaciones en el Pirineo.

Más tarde, en 1997, la empresa pasa a denominarse COPISA Constructora Pirenaica bajo la presencia de la corporación empresarial ONCE.

Durante este periodo destacan las siguientes actuaciones:

Obra Civil

- Canales y regadíos en Huesca, Teruel y Zaragoza
- Presa de Leiva (La Rioja) y recrecimiento de la presa de Riudecanyes (Tarragona)

- Obras viarias en La Rioja, León, Lérida, Valladolid, Barcelona
- Puentes Alcanadre (Huesca), río Órbigo (León), A-19 (Barcelona)
- Depósitos en Barcelona, Tarragona y Gerona
- Estaciones depuradoras en Lérida, Gerona y Tarragona

Edificación

- Viviendas en La Rioja, Cataluña y Aragón
- Casas adosadas en Betrán, Garós, Salardú (Vall d'Aran)
- Hotel Reina Isabel (Las Palmas)
- Edificios oficinas en Barcelona y Madrid
- Pabellón Arabia Saudita Expo'92 (Sevilla)
- Edificios docentes en Barcelona
- Rehabilitación edificios en Cataluña y Aragón

Con motivo de los Juegos Olímpicos de Barcelona se ejecutaron las siguientes obras:

- Instituto Nacional de Educación Física de Cataluña
- Pabellón Municipal de la España Industrial
- Palacio Municipal de Deportes de Badalona
- Pabellón Polideportivo de Esplugues

Con una clara voluntad de diversificación, COPISA participa en una amplia gama de actividades en el sector industrial: refinerías y complejos petroquímicos, plantas químicas y de fertilizantes, automoción, plantas de gases y cogeneración, etc.

En 2001, las sociedades Auró'97 (Grupo Comapa) y Finycar, S.L. adquieren una participación mayoritaria en el capital de COPISA.

En 2003, la división industrial de COPISA se escinde para constituir la sociedad CPI COPISA Industrial. Ese mismo año, se crea el Área de Negocios de Concesiones, que aglutina diversas actividades que ya estaban siendo desarrolladas mediante empresas participadas. De esta forma, se pueden atender las necesidades de una sociedad que demanda un amplio abanico de servicios e infraestructuras: vías de transporte, gestión integral de edificios, servicios hidráulicos y mantenimiento de medio ambiente, entre otros.

LA ACTUALIDAD DE COPISA

A finales de 2004 Comapa se hace con el control de COPISA y de sus filiales CPI, EASA y Copimo.



Durante el año 2005 se lleva a cabo la fusión de las constructoras COPISA y Comapa. Se inicia así el proceso de integración de los negocios comunes de ambos grupos.

Actualmente el Grupo COPISA tiene cinco ámbitos de actuación: construcción, concesiones, industrial, inmobiliaria y actividades complementarias.

EJECUCIÓN DE OBRAS

Construcción

Con presencia en todo el territorio nacional, la política del Grupo COPISA se caracteriza por ofrecer a sus clientes un producto plenamente satisfactorio,

Rehabilitación del Palacio de Capitanía. Pamplona



basado en la experiencia acumulada durante todos estos años y en la mejora continua. Ésta se refleja tanto en el equipo humano como en los recursos y la estructura, que permiten afrontar cada proyecto.

Edificación

El Grupo ha experimentado un gran crecimiento en su cartera de proyectos de edificación, fruto de una apuesta decidida por la diversificación y también como resultado de la expansión tanto de Comapa Inmobiliaria como del departamento de concesiones. La actividad de edificación abarca todo tipo de obras existentes y responde a cualquier proyecto: residenciales, oficinas, deportivos, edificios docentes, centros de ocio, centros penitenciarios, centros salud, comerciales y hoteleros, aparcamientos, complejos industriales y rehabilitación edificios singulares:

- Complejo ONCE (Barcelona).
- Centro Penitenciario Quatre Camins en La Roca del Vallès (Barcelona).
- Edificios de primaria, secundaria y polideportivo de Aula Escola Europea (Barcelona).
- Rehabilitación del Palacio de Capitanía (Pamplona).
- Áreas de servicio en León y Zamora.
- Nueva torre de control portuaria (Barcelona).
- Centro de Atención de Enfermos de Alzheimer (Salamanca).
- Nueva Ciudad del Básquet en Badalona (Barcelona).
- Viviendas en Zaragoza, Barcelona, Girona, etc.
- Edificio Corporativo Grupo COPISA en L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona).
- Dos centros gerontológicos AMMA en Horta y Vilanova del Camí (Barcelona).
- Rehabilitación fachadas históricas del Palau de la Música de Barcelona
- Nuevo estadio del Real Club Deportivo Espanyol (Barcelona)

Obra civil

El área de obra civil del Grupo COPISA cuenta con una amplia experiencia en todo tipo de infraestructuras: autovías, carreteras y ferrocarriles en el ámbito del transporte terrestre; presas desaladoras, depuradoras, depósitos fluviales y obras hidráulicas en general; urbanizaciones industriales y residenciales; puertos y obras marítimas.

Este bagaje se completa hoy con unos equipos humanos altamente cualificados y una maquinaria específica que permite acometer materias tan diversas como la ejecución de túneles, la fabricación y puesta en obra de aglomerado u hormigón y la extracción y procesamiento de áridos. Cuenta en su haber destacadas intervenciones:



Prolongación del dique Este del Puerto de Barcelona

Estación LAV Antequera-Santa Ana. Málaga



- Carretera CN-260 Sabiñánigo-Fiscal (Huesca)
- Autovía A7 enlace Virreinas (Málaga)
- Autovía Salamanca-Cuatro Calzadas (Salamanca)
- Línea AVE Córdoba-Málaga
- Nueva Estación L.A.V. Antequera-Santa Ana (Málaga)
- Diversos tramos de la Línea 9 del Metro de Barcelona
- Ampliación del Dique Este del Puerto de Barcelona
- Presa de regulación del río Jiloca en Calamocha (Teruel)
- Canal de Navarra tramos 4, 5 y 18 (Navarra)
- EDAR Almuñécar (Granada)
- Depósito Doctor Dolsa (Barcelona)
- Viales del Aeropuerto de Jerez (Cádiz)
- Plataforma sur Aeropuerto de Barcelona
- Nueva Gran Vía en L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)
- Autovía del Agua. T/ Villaescusa-Ribamontán al Monte (Cantabria)
- Túnel del Roc de Duí cremallera FGC Ribes a Núria (Barcelona)
- Regadío Villagonzalo, Castilla y León
- Desaladora de Calvià y Palma de Mallorca
- Autovía de Castilla N-620 de Burgos a Portugal, tramo Martín de Yeltes-Ciudad Rodrigo (Salamanca)
- Abastecimiento Mancomunidad de Algodor, Castilla-La Mancha

CONCESIONES

COPISA participa desde el año 2003 como socio fundador de diversas sociedades concesionarias adjudicatarias de los principales proyectos con necesidad de financiación privada licitadas para la Generalitat de Catalunya. Entre ellos destacamos:

- Aigües del Segarra-Garrigues
- Urbicsa: Sociedad concesionaria encargada de la construcción y explotación de la Ciudad de la Justicia de Barcelona y Hospitalet de Llobregat.
- Cedinsa: Adjudicataria mediante 3 de sus filiales de diversos contratos de la modalidad de «peaje en sombra» con una inversión total de 521 millones de euros y 120 km de autovías en concesión

Además de estas grandes infraestructuras, COPISA participa en la construcción y explotación de diversas concesiones tanto de la Administración Autonómica como de la Central y Municipal, tocando ámbitos tan diversos como los puertos deportivos, aparcamientos o residencias de estudiantes.

PROYECTOS DE I+D+i

En el ámbito de empresa, el desarrollo y difusión de la tecnología permite sentar las bases de la mejora competitiva, dentro de una estrategia de crecimiento y expansión. Consciente de esta realidad, el Grupo COPISA creó a finales de 2006, un departamento de Investigación, Desarrollo e innovación.

El reto de la innovación apunta a conseguir unos objetivos ambiciosos, entre ellos planificar, formar y organizar los recursos humanos y técnicos para un despliegue eficaz y eficiente de la I+D+i. Todo ello está promoviendo una nueva cultura de empresa, basada en el compromiso con el conocimiento, la mejora continua y la calidad tecnológica.

DIVERSIFICACIÓN

Para impulsar su crecimiento, el Grupo ha puesto en marcha un plan estratégico que contempla la diversificación de sus actividades. La consolidación de las tradicionales actividades de construcción e industrial se complementa con un gran esfuerzo por impulsar las concesiones, el área inmobiliaria y nuevos negocios como las energías alternativas, concretamente la energía fotovoltaica.

El objetivo es convertirse en uno de los primeros grupos constructores nacionales, con un desarrollo significativo de actividades de diversificación, y reconocido por la calidad de los proyectos y la profesionalidad de sus equipos humanos.

Asentar nuestra personalidad global es otro de los focos del Grupo. En este sentido destaca especialmente la actual construcción de una nueva sede corporativa, una espectacular pirámide invertida obra de los arquitectos Oscar Tusquets y Carles M. Díaz. El edificio se ubica en la Plaza Europa, en la Gran Vía de L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), uno de los nuevos centros económicos del área de Barcelona.

Torre Copisa. L'Hospitalet de Llobregat. Barcelona





Vista del Palacio Real de Aranjuez

Antonio Joli
Nápoles, Palacio Real



Camilo José Alcalá Sánchez
Presidente

La empresa actualmente denominada CYOPSA SISOCIA, S.A., se constituyó en junio de 1993 con el nombre Construcción y Obras Públicas, que pasó posteriormente a CYOPSA Empresa Constructora, S.A. Desde su inicio, CYOPSA se orientó como grupo constructor de ámbito nacional con una notable diversificación de actividades.

La creación de CYOPSA coincidió con el comienzo de un grave y prolongado periodo de sequía en la mitad sur de la Península, con la maduración del Plan de Autovías del Estado y con los inicios de las Autovías Autonómicas por lo que la empresa pudo incorporarse con cierta facilidad, no exenta de duro trabajo y gran cuidado financiero, a la contratación de obras hidráulicas y de carreteras. Desde su origen hasta el año 2001 mantuvo el nombre de CYOPSA, Empresa Constructora, S.A.

Sisocia, S.A., creada en Valladolid en 1964, se dedicó inicialmente al sector de servicios y, en los años 60, en plena crisis del sector de la construcción, se transformó en una constructora relevante en Castilla-León, con proyección nacional. En 1997, CYOPSA tomó participación mayoritaria en SISOCIA, S.A. y alcanzó su total propiedad en enero de 2001. Ese mismo año se unificaron ambas empresas y su denominación social pasó a ser CYOPSA-SISOCIA, S.A.



CYOPSA definió en sus orígenes una estructura gerencial que, en esencia, se mantiene inalterada hasta el momento: un Presidente, Camilo José Alcalá Sánchez, que también es Consejero Delegado junto con dos socios, César Sala Gamero y José Ramón Díaz-Tejeiro igualmente Consejeros Delegados. Desde 1993, la estructura operativa de CYOPSA-SISOCIA, S.A. dependiente de la gerencia colegiada descrita está constituida por una Dirección General con cuatro Direcciones Territoriales con sus Jefaturas Zonales, la Dirección Técnica,

la Dirección Administrativa y el Servicio de Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos

TRAYECTORIA Y PERSPECTIVAS

CYOPSA, la pequeña empresa nacida a mediados de 1993, era ya, tres años después, una organización escueta pero estructurada y bien orientada, tanto en lo que quería hacer como en la manera de realizarlo. Su beneficio se mantenía des-



Autovía Mudéjar A-23. Viaducto de Albentosa. (UTE) Cyopsa Sisocia-Azvi

de el origen en tasas superiores a las medias del sector y la facturación crecía acompasadamente con la cartera, ambas con multiplicadores del 2,6 entre los años 1995 y 1997 a cuyo cierre se había acumulado un volumen de contratación superior a 45 millones de euros con una cartera de futuro próxima a los 30.

En esos años iniciales, CYOPSA facturaba cuantías similares a la Administración General y a las autonomías, y también fue constante el reparto territorial, con mayor presencia extremeña seguida de las dos comunidades autónomas castellanas.

El bautismo, con agua de emergencias

El año 1993 manifestó con claridad desde su inicio la voluntad de seguir los secos pasos de su antecesor, cosa que aprendieron y mejoraron sus dos siguientes hasta colocar a las cuencas hidrográficas de la mitad sur de la Península al borde de la «deshidratación» total. Así, las 2 primeras obras de CYOPSA fueron emergencias en la presa de García de Sola en octubre del citado año y en el canal de Montijo en enero del año 94 (poco más de 800.000 euros que la administración hidráulica pagó en pesetas).

La primera obra con una Comunidad Autónoma fue una estación de carga de residuos sólidos para la Junta de Extremadura. También extremeña fue la primera carretera. Un contrato para acondicionar 16,3 km de la C-413 entre Puebla de Alcocer y Santa Olalla, en Badajoz con dos viaductos de 60 y 30 m. CYOPSA debutó en edificación con una terminal de autobuses de Tordesillas para la Junta de Castilla y León y el primer edificio de viviendas se construyó en Arévalo, de protección pública y promoción oficial, también para dicha Junta.

Primera filial

Viproes, Inmobiliaria y Servicios, S.A., la primera empresa que creó Cyopsa, inició su andadura el 4 de octubre de 1996 con una promoción de viviendas en la localidad pacense de Castuera. A las dificultades inherentes a todo comienzo se unieron las derivadas de trabajar en un solar con pendientes superiores al 20%. Su actividad se ha desarrollado siempre dentro de los programas de fomento de vivienda social en municipios de Extremadura donde ha realizado cerca de veinte promociones, con más de 500 viviendas entregadas.

La incorporación de SISOCIA

La adquisición de SISOCIA dio frutos tempranos con la realización de su primera autovía, Palencia-Magaz de Pisuerga, para mejorar la salida de Palencia por el este hasta el entronque con la autovía Burgos-Valladolid. Adjudicadas





Parador Nacional de Limpas. Cantabria

en 1997, entraron en servicio en 1999. La aportación técnica y económica de CYOPSA, incrementó y diversificó notablemente la actividad de Sisocia hasta tal punto que en estos tres años, en los que CYOPSA multiplicó por tres su producción, SISOCIA lo hacía por diez.

El incremento de facturación de CYOPSA-SISOCIA en el periodo entre 2000 y 2002 se concentra en los trabajos para la Administración General, principalmente en obras hidráulicas y ambientales (aunque sus valores absolutos quedan por debajo de carreteras). En la ubicación de las obras, destaca el crecimiento en Castilla y León basado en la tradición de SISOCIA en esta región. Al cierre de 2002, contratación y cartera habían cuadruplicado los valores obtenidos en el periodo anterior.

Canal del Flumen, primera obra hidráulica de importancia

CYOPSA-SISOCIA realizó dos contratos sucesivos en el Canal del Flumen, entre los años 2001 y 2003. En este canal del Alto Aragón, resultado del famoso «Abrazo de Tardienta», se planteó por el Ministerio de Medio

Ambiente una gran reparación en más de 40 km de canal para mejorar el suministro de agua a 25.000 ha de regadío. Planteada la obra en 3 tramos, CYOPSA-SISOCIA ejecutó el II y el III, mejorando más de 39 km de canal y construyendo una nueva balsa de regulación de 320.000 m³ con una presa de materiales sueltos de 450 m y altura máxima de 14, un camino de servicio de nueva planta a lo largo de todo el canal, con firme de mezcla bituminosa y nuevos pasos sobre el canal.

El Parador Nacional de Limpas, una edificación singular

Entre los años 2001 y 2003 CYOPSA-SISOCIA realizó la restauración y adecuación del Palacio Egulor, de comienzos del siglo XIX y la construcción de un hotel adosado al palacio, con 65 habitaciones. Para convertir el Palacio, muy deteriorado, en el elemento emblemático del Parador de Limpas, fue preciso consolidar su estructura arquitectónica y realizar notables trabajos de recuperación de suntuosas escaleras de madera y vidrieras de notable valor artístico y se recuperó un amplio jardín que cuenta con un notable elenco de árboles centenarios incluidos en el catálogo de Cantabria.

Primera concesión, la Autovía de los Viñedos

En 2003, CYOPSA-SISOCIA debuta en el mundo de las concesiones. La Junta de Comunidades de Castilla La Mancha adjudica el tramo Toledo-Consuegra de la Autovía de los Viñedos, CM-400, a Aumancha, S.A., empresa concesionaria participada por CYOPSA-SISOCIA.

El 5 de junio de 2003 se suscribió el contrato concesional para su construcción y explotación y el veintisiete de julio de 2005 entró en servicio el tramo realizado por la concesionaria Aumancha, S.A., adelantándose en varios meses a la fecha prevista en el contrato, primer cuatrimestre de 2006. Un mes antes se había abierto al tráfico el subtramo Mora-Consuegra. El valor de la concesión supera los 310 millones de euros con 120 presupuestados para la construcción de 52 km de autopista de peaje, elementos auxiliares y áreas de servicio al usuario. La explotación del conjunto durante 30 años, se contrapresta con una tarifa a abonar por la Junta en función del tráfico.

La autovía con el ramal de Mora y sus 9 enlaces con las poblaciones próximas resuelve las necesidades de los usuarios de la antigua CM-400 y facilita la comunicación de Toledo con la Autovía de Andalucía aportando un itinerario alternativo de Madrid hacia el sur y el este peninsular.

En el trienio de 2003-2006, el peso de la actividad de la empresa en carreteras es muy superior a la de los restantes tipos de obra (70% del total), no sólo por la construcción de la autovía manchega, sino también por el alto nivel al que se mantiene la facturación en la construcción de infraestructuras viarias convencionales.



Ronda Norte de Cáceres. Tramo 1. Cáceres

La producción total se duplica y recupera posición la obra autonómica. El notable salto experimentado en 2003 del volumen contratado a origen, año en el que también se contrató la primera obra para el ferrocarril de alta velocidad se repite en 2005 con los, igualmente, primeros contratos de obras de autovías a pago diferido. La cartera también aumenta y se amplía el territorio de trabajo con la aparición de CYOPSA-SISOCIA en el Levante mediterráneo.

Entrada en ANCI

La Asamblea de la Asociación Nacional de Constructores Independientes, [Anci](#), celebrada el 3 de marzo de 2004 aprobó la incorporación de CYOPSA-SISOCIA y otras tres empresas a las veinte que ya estaban presentes en la asociación. Según señalaba el boletín ANCIinforma nº 11, la incorporación de las cuatro nuevas empresas habría supuesto, en términos de contratación de 2003, un aumento de casi 6 puntos porcentuales en la participación de [Anci](#) en las licitaciones de las Administraciones Públicas. Desde su incorpora-

ción, CYOPSA-SISOCIA participa muy activamente en las tareas de la Asociación.

Nuestra posición en el análisis de excelencia empresarial

El estudio de 103 empresas medianas realizado por el Gabinet d'Estudis Economics, S.A. a partir de los resultados del ejercicio económico 2004 situó a CYOPSA-SISOCIA en una posición excelente, basada en que entre 1995 y 2004 la empresa casi dobló el ritmo de crecimiento del sector de la construcción, dentro del subconjunto analizado que se caracteriza por sus altos niveles de crecimiento y competitividad.

En ese marco de comparación, la rentabilidad de CYOPSA-SISOCIA se colocó, con un 9,4%, en el tramo más alto de la clasificación. El análisis de estrategias empresariales realizado sobre las relaciones de los beneficios respecto a la facturación y a los recursos propios también situaba a la empresa en lo alto de las comparaciones al unir la citada alta rentabilidad con un perfecto



Canal del Flumen. Huesca

equilibrio entre patrimonio y situación financiera. Finalmente, la estructura de su plantilla de personal también deja a CYOPSA-SISOCIA en un equilibrio adecuado entre estabilidad y nivel de titulación de sus trabajadores.

En el análisis individual de las empresas, realizado mediante un baremo de «excelencia empresarial», función de 10 parámetros socio económicos, CYOPSA-SISOCIA ocupa puestos de privilegio en todas las valoraciones, (en la evolución de su rentabilidad, 9/10, 2ª posición compartida; en solidez financiera y en transparencia contable, 8/10, a la altura de las empresas que ocupan los 5 primeros puestos del escalafón. Su puntuación media es muy superior a la de las 103 empresas evaluadas y también a la de los diversos grupos en que se han clasificado –regional, especialización, agrupación profesional en que se encuadran, etc.– CYOPSA-SISOCIA es especialmente destacada por los autores del informe, como otras varias de las empresas de [Anci](#), en la evaluación global del estudio.

Promoción de edificios de locales profesionales

En 2005, CYOPSA-SISOCIA, que ya tenía en su haber promociones de edificios industriales y de viviendas sociales, abre su campo de actuación a los edificios de locales profesionales con la promoción de un complejo de 2 edificios con 189 despachos para el ejercicio profesional o empresarial en Madrid, próximo a la zona de la futura Ciudad de la Justicia.

CYOPSA-SISOCIA en la actualidad

La cifra de los contratos en ejecución del grupo CYOPSA-SISOCIA en 2006 se ha elevado a más de 450 millones de euros con importantes obras en curso en ferrocarriles, autovías, abastecimientos de agua y mejoras de regadíos para la Administración General del Estado y Autonómica y en edificación de promoción privada.

Los datos del tráfico en la Autovía de La Mancha entre Toledo y Consuegra desde el inicio de su explotación en julio de 2005, son muy positivos, y superan los valores más optimistas contemplados en los estudios previos a la adjudicación de la concesión.

La 2ª concesión de CYOPSA-SISOCIA, la Autovía de los Pinares, inició el pasado verano las obras entre Valladolid y Cuéllar.

El cierre del año 2006 sitúa a CYOPSA-SISOCIA en la primera veintena de empresas españolas constructoras de obra pública estatal con un 0,95% del total adjudicado por los ministerios inversores y en el 10º puesto entre las empresas de [Anci](#). Esta buena posición general se mantiene en el Ministerio de Fomento (9º puesto entre las empresas de [Anci](#)), con un 1,12% del total adjudicado por las adjudicaciones de tramos de autovía en Cáceres, Lugo y Teruel. En el Ministerio de Medio Ambiente, CYOPSA-SISOCIA aparece en una aceptable 6ª posición entre las empresas de [Anci](#) y entre los 15 primeros puestos del total de constructores, con un 0,72% del total adjudicado por el departamento.

La cartera de CYOPSA-SISOCIA para años sucesivos incluye obras de auto-vías en Galicia, Extremadura, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña y Aragón y de infraestructura ferroviaria en Galicia y Cataluña; obras de mejora ambiental, de regulación hidráulica y de abastecimiento poblacional en Murcia, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura y Aragón; y de regadío en Madrid y Extremadura. Y continúa la línea de promociones inmobiliarias con un nuevo edificio en San Sebastián de los Reyes, Madrid, con 194 locales de trabajo para profesionales libres o gerencia de pequeñas empresas.

En el momento presente, CYOPSA-SISOCIA está presente en la mayoría de los subsectores de la construcción, liderando un Grupo de Empresas que construye grandes infraestructuras viarias e hidráulicas, produce materiales para la ejecución de obras y gestiona concesiones de obra pública, pasando por la promoción directa de viviendas. Empresas participadas por CYOPSA-SISOCIA son:

– Viproes, S.A.	Promoción inmobiliaria
– Ardila, S.A.	Construcción general
– Saretón, S.A.	Promoción inmobiliaria
– Diáfanos Norte S.L.	Promoción inmobiliaria
– Asfaltec, S.A.	Productos asfálticos
– Tecnología del firme S.A.	Productos asfálticos
– Aumancha, Autovía de la Mancha, S.A.	Concesión de carreteras
– Aupisa, Autovía de los Pinares, S.A.	Concesión de carreteras
– Sisocia Inmobiliaria S.A.	Promoción inmobiliaria
– Versa.	Energías renovables

CYOPSA-SISOCIA está en posesión de certificaciones de AENOR sobre las normas de calidad ISO 9000, de gestión medioambiental ISO 14001 y de gestión de seguridad y salud laboral OHSAS 18001. Parte importante de la política empresarial es, también, mantener una disciplinada administración y una sólida gestión económico financiera que aseguren el adecuado caminar de CYOPSA-SISOCIA en el sector de la construcción.

No obstante, las personas de CYOPSA-SISOCIA son su valor más importante: trabajadores altamente capacitados para acometer tanto las obras encomendadas con el máximo grado de cumplimiento en calidad y en plazo como sus restantes trabajos de promoción y de producción.





Puente de Badajoz

Mariano Ramón Sánchez

Madrid, Museo Nacional del Prado



Cayetano López Sánchez
Presidente

JOCA Ingeniería y Construcciones es una empresa perteneciente al Grupo Katry que nace en Extremadura hace más de 40 años. A lo largo de su historia ha ido realizando los cambios necesarios para adaptarse al mercado, siempre dentro del sector servicios, proporcionando una mayor capacidad de atención a nuestro cliente.



NUESTROS INICIOS

JOCA Ingeniería y Construcciones, es una empresa perteneciente al Grupo Katty que nace en Extremadura hace más de 40 años. A lo largo de su historia ha ido realizando los cambios necesarios para adaptarse al mercado, proporcionando una mayor capacidad de atención a nuestro cliente.

JOCA tiene presencia desde la década de los ochenta en las comunidades autónomas de Extremadura, Andalucía, Castilla La Mancha y Madrid. En esta década se consolida como una empresa de construcción generalista con cobertura en obra civil, hidráulica y edificación singular, contando con un departamento de ingeniería y diseño especializado en el ciclo del agua.

En la década de los noventa JOCA se expande a las Islas Canarias: Fuerteventura. En una segunda etapa se abren delegaciones en Las Palmas y Tenerife. Las más recientes son Murcia y Zaragoza.

En los últimos diez años JOCA ha venido incrementando su volumen de negocio a un ritmo superior al 17 % anual.

Estamos diseñando una empresa de construcción que siga creciendo en sus actividades tradicionales, y busca la especialización a través de la adquisición

de empresas con experiencia en los campos a desarrollar. Ejemplo de ello es Contratas de Intervías del Levante, S.L, la cual ha incorporado la especialización en el sector ferroviario.

En la división del Grupo Katty que lo consolida como un grupo constructor, se refuerza la posición de JOCA con la actividad de fabricación de materiales, para lo que se ha adquirido Áridos Quercus.

EXPANSIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

A nivel nacional hemos sido adjudicatarios de importantes concursos en diferentes organismos públicos tanto de la administración central como autonómicas, lo que da una aproximación de nuestra imparable proyección y creciente solvencia y fiabilidad. Asimismo, nuestra estrategia pasa por la máxima integración de la cadena de valor, participando no sólo en la construcción sino también en la gestión de las infraestructuras y con el firme objetivo de continuar impulsando nuestro crecimiento.

En nuestra actividad internacional hemos mantenido nuestra posición en el negocio del agua en Portugal, hemos conseguido la adjudicación para la ejecución



Balsa de Lobón. Badajoz (UTE con Marcor Ebro)



Palacio de Congresos de Badajoz (UTE)

de una EDAR en Marruecos, y también estamos presentes en Polonia. De este modo, nos hemos adentrado en la internacionalización de la actividad, principalmente en aquellas áreas de nuestra especialización.

Otro gran éxito de nuestra gestión son los recursos humanos con los que contamos. Su grado de compromiso y profesionalidad ha hecho posible, sin duda alguna, este crecimiento y constituye la base para nuestro futuro. Nuestro objetivo prioritario es, por tanto, la formación y el talento de nuestros profesionales.

COMPROMISOS

JOCA, desde sus orígenes, ha tenido una especial y constante preocupación por realizar obras bien hechas y prestar servicios que cubran las expectativas de nuestros clientes, de futuros usuarios y de la sociedad en general.

Esta preocupación, que se recoge dentro de los valores corporativos, ha supuesto el establecimiento de políticas y objetivos basados en líneas estratégicas de orientación al cliente.

Otro de los valores más arraigados en la cultura empresarial de JOCA es el respeto al entorno en el que operamos: todas nuestras actuaciones se rigen por políticas que aseguren que el Medio Ambiente no sufre ningún perjuicio por ellas. En este sentido, JOCA cuenta, desde hace nueve años con la certificación ISO 14001.

En la actualidad tenemos proyectos de I+D+i con diferentes centros tecnológicos y universidades que desembocarán en el desarrollo de nuevos materiales y en la puesta en práctica de procedimientos y técnicas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La orientación hacia la cultura preventiva nos está dando índices de siniestralidad laboral inferiores a las cifras medias del sector.

NUESTRAS REALIZACIONES MÁS RECIENTES

A lo largo de nuestra trayectoria, los proyectos que hemos acometido han ido creciendo, tanto en volumen como en calidad, fruto de la propia evolución de la empresa hacia la diversificación dentro de su área de actuación y la constante incorporación de grandes especialistas que aportan un valor añadido a nuestro grupo. En este sentido, desde la década de los setenta, JOCA cuenta con su propio departamento de Ingeniería del Agua que ha ido adaptándose desde su implantación a la progresiva evolución en el tratamiento del agua, y con el cual tenemos capacidad de realizar importantes proyectos del ciclo del agua, entre los que se encuentran, en fase de ejecución, 11 EDAR en la zona 09 de Aragón, una EDAR en Ceuta, 9 EDAR en Portugal o el último proyecto internacional adjudicado en Marruecos, para la depuración de aguas de la ciudad de Chefchaouen.



Autovía EX-A2 entre Miajadas y las Vegas Altas. Badajoz (UTE)



Nuestros proyectos hidráulicos recogen gran variedad de actuaciones para todo tipo de clientes, ejecutando innumerables redes de riego, abastecimientos y depósitos o canales y acequias de diferentes dimensiones, como la balsa y canal de Lobón, en Badajoz.

En el campo de la obra civil, desde nuestro acondicionamiento de la Carretera de Castuera a Monterrubio de la Serena en los noventa, JOCA ha incrementado su presencia en la ejecución de carreteras y autovías en toda la Península, estando entre nuestras realizaciones más reciente: la Variante de Ejea de los Caballeros (Zaragoza); la mejora de acceso a Jauja con la rehabilitación del Puente sobre el río Genil (Córdoba); la Autovía A-50 de Ávila a Narrillos San Leonardo; la Autovía A-22 Huesca-Lérida, tramo Variante de Monzón (Huesca); la Autovía EX A-2 entre Miajadas-Vegas Altas, tramo Don Benito-Villanueva de la Serena (Badajoz) o la Autovía A-66 Ruta de la Plata, tramo Villar de Plasencia-Plasencia (Cáceres).

Dentro del apartado de acondicionamiento nuestras obras más recientes han sido los trabajos en la carretera A-348, de Cadiar a Yator (Granada), la carretera EX-316 en Valdecaballeros (Badajoz), Autovía Miajadas-Vegas Altas, Tramo: Don Benito-Villanueva de la Serena (Badajoz) o la N-320 en su recorrido entre Horche y Guadalajara.

Desde el área de mantenimiento y conservación, ejecutamos este tipo de actuaciones en la EDAR de Moratalla (Murcia) o la EDAR de Aljaraque (Huelva), así como en carreteras y autovías como la carretera N-521 en Cáceres; la Carretera N-630; la N-432 y N-435 en Badajoz, y varios tramos de la autovía A-66 en Sevilla.

Con la estación del AVE de Toledo y el acceso del AVE a Alicante, JOCA se ha iniciado en el sector ferroviario, ampliando su línea de actuación con obras de montaje de vía, efectuadas por nuestra filial INTERVIAS, en la Línea 1 del Metro de Madrid, en la ejecución de los tranvías de Parla, Alicante y Murcia, entre otros.

Nuestras obras de edificación abarcan edificios tanto de uso público como privado. Desde nuestros inicios hemos realizado numerosos centros deportivos, edificios de uso docente, hospitales, edificios de uso industrial, así como edificios singulares y rehabilitaciones. Entre nuestras realizaciones más recientes se encuentra la piscina cubierta de Ayamonte (Huelva), el Campo de Fútbol de Costa Calma (Fuerteventura); el Colegio Público en Cubas de la Sagra (Madrid) y el de Chozas de Canales (Toledo); el Hospital de Mérida (Badajoz), el Hospital Madrid Norte Sanchinarro, el CHAR de Constantina (Sevilla) o el de Navalmoral de la Mata (Cáceres); la Casa de África (Las Palmas), el Edificio de Servicios Especiales y Nuevas Tecnologías de Ciencias Marinas (Las Palmas) o el Secadero de Jamones Señorío de Olivenza (Badajoz). En edificación singular hemos realizado varios palacios de congresos y teatros entre los que destacan el Teatro de Andújar (Jaén), el Palacio de Congresos de Mérida y el Palacio de Congresos de Badajoz, de especial relevancia ya que ha sido seleccionado por el MOMA (Museum Of Modern Art) de Nueva York como obra representativa de la nueva arquitectura española, situándola en la élite de la vanguardia arquitectónica mundial.

Como consecuencia de la especialización de nuestra línea de negocio inmobiliaria, a través de nuestra marca JOCA Inmo, hemos integrado la construcción de



EDAR Pueblo Nuevo, Badajoz. (UTE)

grandes unidades de vivienda, especializándonos en viviendas de bajo coste, como las realizadas en Badajoz en el proyecto El Mirador del Cerro Gordo, en el que estamos llevando a cabo 2.750 viviendas, zonas verdes, espacios de ocio, servicios públicos y toda la urbanización de la superficie sobre la que irán edificadas las viviendas cuya extensión supera las 50 ha.

En JOCA somos ambiciosos de cara al futuro. Proyectamos un importante crecimiento de la cifra de negocio y la rentabilidad para 2007. Esto nos permite, sin duda, ser más competitivos a la vez que afrontar con garantía el proceso de crecimiento corporativo mediante la adquisición de empresas, por parte del Grupo Katty, que complementen nuestra actividad, ya sea por tipología de obra o por ámbito geográfico. También estamos llevando a cabo un importante proceso de internacionalización de nuestras actividades donde estamos llevando a cabo la materialización de diversos proyectos en el Este de Europa.

GRUPO KATRY

Katty es un grupo nacional, diversificado e internacionalizado, que nace hace más de cuarenta años en Extremadura y que opera en cinco líneas de negocio.

Un grupo que persigue el bienestar social y el desarrollo sostenible, con una estructura adaptada al cambio, que mantiene entre sus valores las máximas exigencias de calidad, excelencia, responsabilidad e innovación, y que al mismo tiempo es flexible, transparente y mantiene un compromiso constante con su equipo humano.

El grupo lo conforman 24 empresas, que operan en Infraestructuras, Inmobiliaria, Servicios Urbanos, Alimentación, y Energías renovables. Contamos con más de 1.800 empleados y nuestro crecimiento anual supera el 19 %, con una cifra de negocio actual de 360 millones de euros.

En infraestructuras, operamos en el mercado a través de nuestra cabecera JOCA, y somos un grupo que se ha adaptado con éxito a un mercado creciente y complejo, especializándose en obra civil, hidráulica y ferroviaria. Las empresas que conforman esta línea son JOCA Ingeniería y Construcciones, Intervías del Levante, Áridos Quercus y Aedes.

En el sector servicios, nos hemos consolidado como un grupo gestor de servicios relacionados con el ámbito urbano y el medioambiente. En esta línea hemos adquirido empresas con más de cuarenta años de experiencia, como GR4 empresa especializada en la construcción y distribución de gas natural. Las empresas de la línea de servicios son GR4, Saconsa, Ingeniería Urbana, y Depuradoras del Bajo Aragón.

En la línea inmobiliaria operamos a través de nuestra marca JOCA Inmo, y somos líderes en la promoción de viviendas de bajo coste, donde mantenemos una cartera de 3.000 viviendas, siendo nuestra cartera total superior a 5.000. JOCA Inmo, Sagrinati, Codecon, Arena de Jable, Inmoalca, Palatino, Valora capital y Tecnotindaya son las firmas que conforman la rama inmobiliaria.

En alimentación operamos desde hace más de veinticinco años y nuestros productos están presentes en 47 países. Somos la única empresa española en nutrición clínica, y lo hacemos a través de nuestra firma Vegenat. Las otras empresas que conforma la rama alimentaria son Ineasa y Frutícola Innova.

En energías renovables operamos a través de nuestra empresa Instituto de Energías Renovables, llevamos a cabo el diseño, construcción y gestión infraestructuras de energías eólicas, solares y fotovoltaicas.

Katry desarrolla otros negocios en el sector del ocio y el turismo como la explotación de un parque temático en Fuerteventura, que se gestiona a través de la marca OCIO PARK.

Hoy, el grupo Katry está presente en los cinco continentes a través de sus productos y tenemos oficinas en Portugal, Brasil, Rumania, Polonia, Gran Bretaña, Marruecos y Estados Unidos.

RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

Desde Grupo Katry se llevan a cabo numerosas líneas de acción en Responsabilidad Social Corporativa cubriendo varias áreas de actuación.

Por nuestra vocación en el área Alimentaria trabajamos en educación para la salud.

En Educación Ambiental desarrollamos procedimientos destinados a reducir el impacto de nuestras actividades en el medio ambiente, utilizando racionalmente los recursos, reduciendo y gestionando adecuadamente los residuos generados y buscando aquellos procesos que impliquen una menor degradación del entorno

Somos patronos de Futuex e interactuamos con diferentes asociaciones que dan cobertura a disminuidos psíquicos y físicos proporcionando recursos y llevando a cabo donaciones.

Desde el Grupo Katry se ha hecho una apuesta decidida por la I+D+i incrementando la inversión en recursos y personal cualificado año tras año. Vegenat

Superestructura y electrificación del Tranvía de Alicante (UTE)



Hospital de Madrid Norte

fue galardonada en 2004 Vegenat por el Ministerio de Agricultura y Alimentación como la mejor empresa Alimentaria Española, en la modalidad de Inversión Tecnológica. Asimismo hemos desarrollado las siguientes patentes:

- P200701214 relativa a Sistema Automatizado de análisis y clasificación de bulbos y las variedades de cebolla
- AGRO I, (variedad de fotoperíodo de día largo)
- AGRO DOS, (variedad de fotoperíodo de día medio)

Tres patentes internacionales en nutrición clínica:

- PCT/ES2005/000655: mezcla de proteínas y su utilización para preparar un producto destinado a la alimentación oral o enteral.
- PCT/ES2005/000656: mezcla de lípidos y su utilización para preparar un producto destinado a la administración enteral u oral.
- PCT/ES2005/000654: producto alimenticio para la nutrición por vía enteral y oral.

Llevamos a cabo importantes acuerdos de colaboración con muchas de las mejores universidades de España, así como con centros tecnológicos de carácter internacional.

Como grupo empresarial comprometido con el desarrollo social patrocinamos el proyecto Marca Extremadura. El presidente del Grupo Katry forma parte del comité de honor de este programa.

Igualmente, mantenemos un convenio de colaboración con la Universidad de Extremadura en virtud del cual formamos parte del Patronato de la Fundación Universidad y Sociedad. JOCA ha convocado con dicha Universidad los Premios JOCA a la Creatividad y al Esfuerzo Académico.



Vista de la ciudad de Fraga y su puente colgante

Jenaro Pérez-Villamil
Madrid, Museo Romántico



Luis Batalla Romero
Presidente

LUBASA es una de las principales compañías españolas especializada en el desarrollo de infraestructuras y servicios a través de sus actividades de construcción, inmobiliaria y concesiones.

LUBASA tiene su origen en los años 50 con la marca comercial Batalla Construcciones, dedicada a la ejecución de obras, como alcantarillados, redes de agua potable y para riego, depósitos y pequeñas depuradoras. Con el tiempo, fue incrementando su actividad y avanzando tecnológicamente, hasta desembocar en los años 60 en la compañía BECSA, diversificada hacia trabajos de asfaltado.

Esta diversificación se potencia en la siguiente década, pasando del ámbito exclusivo de obra civil al mundo de la edificación. Por fin, en 1974, nace propiamente LUBASA como empresa constructora generalista, embrión de lo que hoy es el grupo Lubasa.

LUBASA

Durante 2006, el grupo obtuvo una cifra de negocio consolidada de 612 millones de euros entre sus 6 áreas de negocio, un 29% más respecto a los 475 millones de 2005. La compañía también terminó el último ejercicio con una cartera de activos valorada en 2.700 millones.

Este continuo incremento de actividad se basa en la fortaleza financiera y el capital humano de Lubasa, fruto de la reinversión permanente de los resultados generados y del crecimiento cualitativo y cuantitativo de su plantilla. Ésta, con una edad media de 34 años, se sitúa actualmente en 2.400 trabajadores, el 98,3% con contrato fijo.

Detrás de sus resultados destaca una actividad cada vez más equilibrada entre sus áreas de negocio, la expansión geográfica nacional e internacional en que se encuentra inmersa y el gran esfuerzo inversor de los últimos años.

La estrategia de LUBASA incluye la diversificación de riesgos y el desarrollo de ventajas competitivas mediante la colaboración con otras compañías. A este respecto, sus áreas se caracterizan por una flexibilidad que les permite acometer de forma dinámica todo tipo de proyectos en solitario o junto a socios.

LUBASA trabaja con otras grandes empresas en algunos de sus proyectos, como es el caso de FCC y Pavasal en la ampliación de la Feria de Valencia. En el área Inmobiliaria y de Urbanismo, colabora con aliados como Metrovacesa, Coperfil Group, Urbis Inmobiliaria, Vallehermoso y Larcovi. LUBASA Concesiones, uno de cuyos proyectos más destacados es el Aeropuerto de Castellón, donde colabora en el mismo con FCC y Abertis.

Oficinas centrales de Lubasa. Castellón





Palacio Ferial y de Congresos de Tarragona. Tarragona

UN CARTERA DE OBRA VALORADA EN 614 MILLONES

LUBASA Construcción, área de negocio especializada en la licitación, contratación y ejecución de obras y proyectos de todo tipo de infraestructuras, cuenta en la actualidad con una cartera de obra de 614 millones de euros, lo que garantiza su actividad hasta julio de 2008.

Como una de las áreas principales de LUBASA, cuenta con proyectos de la envergadura del nuevo Hospital de La Fe en Valencia, la ampliación de la Feria Valencia o la del Puerto de Castellón. Es también responsable de la construcción del Aeropuerto de Castellón, El Corte Inglés de la misma ciudad y múltiples carreteras, obras hidráulicas, puertos y 28 aparcamientos.

Durante 2006, licitó un total de 1.447 obras, por más de 4.600 millones de euros e inició más de 500, entre la zona de Levante, Madrid y Castilla-La Mancha.

La Comunidad de Madrid constituye una de sus regiones de expansión prioritarias. En 2007 está realizando las obras de construcción de 151 viviendas y 16 apartamentos en Colmenar de Oreja, la urbanización y construcción de un complejo residencial de más de 250 viviendas en Bustarviejo y diversos proyectos de urbanización y carreteras para la Administración.

En la actualidad, los objetivos de LUBASA Construcción pasan por potenciar sus actividades en otras provincias como Alicante y Tarragona, desarrollar la delegación de Madrid y expandirse por Castilla-La Mancha, Andalucía y Extremadura. También pretende potenciar su actividad en I+D+i a través de la creación de un departamento específico.

VINCULACIÓN CON CONCESIONES

LUBASA Construcción está estrechamente vinculada a otro área del grupo, la de Concesiones, especializada en el desarrollo, explotación y gestión de todo tipo de infraestructuras y servicios públicos. La explotación de aparcamientos, tanto de rotación como de residentes, es una de sus principales actividades.

Este área ha llevado a cabo la edificación del gran aparcamiento de la Plaza Clavé-San Félix en Castellón de la Plana, concesión del Ayuntamiento de la ciudad, y el de la Avenida de la Horchata, en el municipio valenciano de La Alboraya, también concesión del consistorio.

Otra de sus actividades más relevantes es la de tratamiento de residuos, en la que gestiona cinco plantas, una inversión de más de 100 millones de euros.



Ampliación del Puerto de Castellón. Castellón

LUBASA Construcción desarrolló el ambicioso proyecto de la Estación de Aguas Residuales de Font de la Pedra (Alicante), concedido por la Generalitat Valenciana.

Entre otros proyectos, destaca el mencionado Aeropuerto de Castellón, un proyecto valorado en más de 110 millones de euros, cuya gestión corre a cargo de LUBASA Concesiones junto a otros dos socios de referencia.

LUBASA participa también en la explotación en concesión de terminales portuarias y centros comerciales y de ocio, como es el caso de Puerto Azahar, en el Puerto de Castellón.

LUBASA Concesiones está considerada, dentro del Plan Estratégico de la compañía, como una de sus áreas clave. Por ello, está abierta a todo tipo

de oportunidades de inversión, implicándose de manera muy activa en las últimas licitaciones de autovías de peaje en sombra.

UN ÁREA PROPIA DE MATERIALES CONSTRUCTIVOS

El área de Materiales de Construcción se encarga de gestionar los negocios de producción de las principales materias primas aplicables a la construcción (obra civil y edificación) en todo su ciclo, en la que se apoyan los proyectos de LUBASA Construcción.

En lo que se refiere a la fabricación de hormigones y morteros, posee en la actualidad siete plantas, propias o participadas, que engloban la línea de

Acueducto sobre el embalse de M^a Cristina. Alcora, Castellón



transformación del árido y el cemento en estos productos y produjeron más de 500.000 m³ de hormigón.

DIVERSIFICACIÓN SECTORIAL

LUBASA Construcción abarca prácticamente todos los sectores de actividad. Así, en carreteras y autovías, puede citarse el acondicionamiento de la CV-50 en su tramo Chiva-Turís, en el que construyó seis estructuras de hormigón armado. Concesión de la Generalitat Valenciana, contó con un presupuesto de más de 19 millones de euros.

En obras hidráulicas, LUBASA se encargó de la construcción de la estación de aguas de la localidad alicantina de Font de la Pedra, con una capacidad de tratamiento de hasta 20.000 m³/hora y una extensión de casi 28.000 m².

El Aeropuerto de Castellón, proyecto actualmente en ejecución, cuenta con un presupuesto de 110 millones de euros. Las instalaciones consisten en una pista de vuelo de 2.700 m de longitud, ampliable hasta 4.000, una plataforma para estacionamiento de la terminal de pasajeros, torre de control, edificio de bomberos, central eléctrica, terminal de carga, aeroclub, *handling*, centro de emisores, aparcamiento para vehículos y carretera de acceso desde la CV-10.

Por otro lado, en marzo de 2004 concluyeron las obras de ampliación del Grao de Castellón que LUBASA construyó con un presupuesto de 51 millones de euros.

En lo que respecta a la conservación de carreteras, con concesión del Ministerio de Fomento, LUBASA finalizará en diciembre de 2008 las obras de explotación y conservación del sector A-1 que comprende la Autopista del Mediterráneo, del p.k. 709 al 749,15, y la autovía de Circunvalación de Alicante, del km 0



Dique de Levante en Peñíscola. Castellón

al 31. Este sector incluye el Túnel de San Juan, de 1.840 m y una intensidad media cercana a los 100.000 vehículos diarios.

La restauración y la rehabilitación forman parte también de las actividades de LUBASA Construcción, que concluyó en 1999 la rehabilitación integral del Teatro Principal de Castellón, un edificio exento de planta trapezoidal, con una superficie de 1.700 m² y 4 fachadas.

Entrando en el ámbito de la edificación, el Mirador de Sensal es un buen ejemplo de proyecto residencial: 40 viviendas de 1, 2 y 3 dormitorios en un único bloque de 7 alturas y un sótano con 59 plazas de aparcamiento, cuya

construcción terminó en febrero de 2004, con un presupuesto de más de 4 millones de euros.

En la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia, LUBASA ha concluido a finales del verano de 2007 las obras de El Ágora, una gran cubierta de planta elíptica de 4.800 m², en cuya construcción se utilizan más de 7.000 t de acero estructural. La cubierta fija alcanza una altura máxima de unos 70 m sobre rasante y de 85 m con los parasoles abiertos. La estructura se conforma mediante pórticos metálicos apuntados de diferentes dimensiones, que van creando una forma abovedada interior de altura variable. En la parte superior



Circuito Ricardo Tormo. Cheste. Valencia

de la cubierta se disponen 2 estructuras móviles de lamas que, a modo de alas, se abren y cierran, lo que permite regular la protección solar como un «brisesoleil». El proyecto ha sido desarrollado por Santiago Calatrava y su equipo de colaboradores y está previsto se integre dentro de este gran complejo que ya forma la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia.

En el ámbito industrial, las oficinas centrales de Saloni en San Juan de Moró (Castellón) son obra de LUBASA. El inmueble cuenta con 3.815 m, distribuidas en 2 alturas, y 1.759 m² para un semisótano donde se alberga una gran sala de exposiciones y otras instalaciones.

PRIORIDAD A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Según recoge el Plan Estratégico, LUBASA considera los sistemas de prevención de riesgos laborales como un elemento prioritario e indispensable para el negocio, comparable a la productividad, la calidad o la rentabilidad, sobre todo en lo referente a su área de construcción.

Prueba de todo ello es el Manual de Gestión de Riesgos Laborales aprobado a finales del ejercicio de 2005 y la existencia de un departamento de Prevención de Riesgos en exclusiva, que cuenta, además, con un servicio médico para los trabajadores.

OFICINA PROPIA EN POLONIA

Su estrategia de diversificación geográfica tiene uno de sus hitos, en lo que a internacionalización se refiere, en la reciente apertura de una delegación inmobiliaria en Polonia. Esta oficina adquirió en octubre de 2006 un primer solar para promover 120 viviendas y una plataforma comercial y, meses más tarde, otro solar para el desarrollo de otras mil.

Estas operaciones se enmarcan en un plan de expansión cuyos objetivos son la potenciación del crecimiento de la compañía, la apertura de nuevos mercados y la diversificación de riesgos.

RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

La actividad de LUBASA en materia de responsabilidad social corporativa se focaliza en 3 puntos clave: acción social, recursos humanos y medio ambiente.

En materia de acción social, LUBASA asume y potencia su compromiso de colaborar con la sociedad en materia de educación, capacitación laboral, solidaridad y cultura a través de la Fundación LUBASA, un organismo que centra su actividad en la formación, investigación y proyectos cívico-sociales.

En cuanto a recursos humanos, el grupo aplica políticas internas que facilitan la incorporación y formación de jóvenes, la flexibilidad en los horarios y convenios con universidades, con el objetivo de motivar al personal interno y mejorar las condiciones laborales.

Por otro lado, LUBASA aplica desde hace años acciones internas de concienciación medioambiental para minimizar el impacto ambiental producido por acciones de los empleados, tanto en el entorno laboral como en el hogar.

En noviembre de 2006, la Fundación LUBASA organizó una jornada pionera en la Comunidad Valenciana, el I Foro de Responsabilidad Social Corporativa, llevada a cabo en la nueva sede central de la compañía en Castellón con la participación de los más destacados expertos en la materia.



Vista de Zaragoza

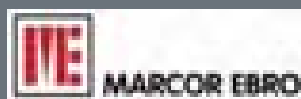
Juan Bautista Martínez del Mazo,
Madrid, Museo Nacional del Prado



Juan Carlos Aísa Barrigón
Presidente

MARCOR EBRO se constituyó en 1980. Aunque inicialmente la empresa nació con vocación hidráulica y geográficamente se vinculó a la cuenca del río Ebro, en la actualidad se ha convertido en una empresa generalista de construcción y servicios, que trabaja en todo el territorio nacional, Portugal e Iberoamérica.

Durante los años 80, su actividad se desarrolló principalmente en Aragón, Castilla y León y La Rioja. La sede social se ubicó en Zaragoza, el taller de maquinaria en Pradejón (La Rioja) y la delegación castellano-leonesa en Burgos. En esos años se realizaron casi un centenar de obras, entre carreteras e hidráulicas, distribuidas aproximadamente en un 50% en Aragón, un 25% en Castilla y León, un 15% en Navarra y La Rioja, y un 10% en el resto del territorio. De todas ellas hay que destacar tres: la modernización de la zona II del canal de Lodosa (para la Confederación Hidrográfica del Ebro) por su importancia para los usuarios; la carretera BU-550 de Trespaderne a Arceniega (para la Junta de Castilla y León) por su complejidad de ejecución y la innovadora técnica –en su época– de la aplicación de gunita ecológica en los taludes; y la adecuación de las márgenes del río Vena (en Burgos, para la Junta de Castilla y León) por su valor medioambiental y su integración con el entorno urbano.



En esa década, el tipo de trabajador medio del sector era hombre, mayor de 40 años y muy experto. El trabajo era duro y escaso. La totalidad de los empleados de la compañía eran varones. La edad media se situaba en torno a los 40 años y sólo el 8% contaba con formación universitaria, principalmente ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, e ingenieros técnicos de Obras Públicas.

Actuaciones en la década de los 90

En 1992, la delegación de Castilla y León se trasladó de Burgos a Valladolid, desde donde, actualmente se organiza todo el noroeste peninsular.

Los años 90 se caracterizaron por el desarrollo en Andalucía y Extremadura. Se contrataron obras de restauraciones hidrológico-forestales en las provincias de Granada y Málaga, por lo que en 1991 se estableció la delegación en ésta última capital y desde allí se llevaron a cabo todas las actividades de la compañía en Andalucía. Desde 1994 hasta 1996, y a raíz de la llamada «metasequía», se efectuaron diversos trabajos para paliar sus efectos. Conviene señalar las obras de riego de 15 campos de golf de la Costa del Sol con agua residual de la depuradora de Estepona tratada con un terciario y una ozonización posterior, ya que en su momento fue pionera en la reutilización del agua residual para riegos en campos de golf.

Se realizaron trabajos para distintas administraciones andaluzas: Junta de Andalucía, GIASA, diputaciones provinciales, así como para delegaciones o demarcaciones andaluzas de otras administraciones centrales (carreteras, demarcación de costas, confederaciones hidrográficas del sur y del Guadalquivir, etc). Dado que el volumen de trabajo empezaba a ser considerable, algunos de los miembros del equipo humano de MARCOR EBRO se desplazaron definitivamente a esa comunidad.

En 1992, se asentó definitivamente la delegación de Extremadura con motivo de la contratación de las obras de reparación de canales y caminos de servicio en las zonas regables del Árrago y del Alagón (Cáceres). Parte de la maquinaria se trasladó para la consecución de los trabajos, por lo que se estableció un nuevo taller de maquinaria en Moraleja (Cáceres).

En 1998 se contrataron las obras del Plan de saneamiento integral de Vélez-Málaga, mediante el sistema de pago único al final de la obra o «método alemán». Se realizaron importantes inversiones en medios materiales que se organizaron en el tercer taller de maquinaria de la compañía, con sede en esta localidad de Vélez-Málaga, desde donde se atiende a la comunidad andaluza.

En esta etapa fue reseñable el abastecimiento a Gredos (Navacepeda de Tormes y otros diez municipios más), por su especial sensibilidad medioambiental desde el azud de toma, en plena Sierra de Gredos, su conducción a lo largo de 25 km entre zonas de altísimo valor ecológico y su distribución a los pueblos, hasta la entrada en sus depósitos reguladores.



Construcción de paso inferior en la CN-111 y acondicionamientos de accesos a Soria

También con una cuidadosa integración en el entorno, se ejecutó la travesía de Santo Domingo de Silos, en Burgos, realizada para la Junta de Castilla y León (Consejería de Fomento), adecuándose perfectamente al singular entorno del histórico cenobio castellano.

En toda la década de los 90 se realizaron más de 200 obras hidráulicas, de carreteras, marítimas y medioambientales. La distribución geográfica fue aproximadamente de un 30% en Aragón, un 30% en Andalucía, un 25% en Castilla y León, un 5% en Extremadura y un 10% en el resto del territorio nacional.

En 1997 un grupo de empresas medianas con implantación plurirregional, entre ellas MARCOR EBRO, decidió fundar una Asociación Nacional de Constructores Independientes (ANCI), analizando la conveniencia de tener una representación diferente a la hasta entonces proporcionada por el SEOPAN. La Asociación Nacional de Constructores Independientes que se fundó bajo el principio de igualdad entre los asociados asegura a la Administración contratante una competencia plural e independiente.

Antes de concluir esta etapa, MARCOR EBRO implantó un manual de Calidad y Gestión Ambiental, con el que obtuvo la certificación ISO 9001 y 14001, referidas respectivamente a Calidad y Gestión Medioambiental. El trabajo había evolucionado hacia la tecnificación y formación. Ya no sólo se reconocía la experiencia; de hecho, la edad media de los trabajadores desciende al tramo de 35-40 años y se fue incorporando la mujer al mundo laboral del sector de la construcción. La formación y tecnificación del personal de la empresa



Depuradora de aguas residuales de Ateca. Zaragoza

evolució y a finales de los 90 cerca del 25% contaba con formación universitaria en diferentes disciplinas de Ingenierías y Economía.

Perspectiva actual y futura

Los comienzos del milenio estuvieron marcados por el relevo generacional y la diversificación de la actividad empresarial. A comienzos de la actual década se produjo un importante reemplazo de trabajadores en la compañía que conllevó un proceso de expansión de la actividad constructora y la consecución de contratos de servicios y concesiones administrativas a largo plazo. Además, se empezaron a desarrollar otras líneas de negocio: la agropecuaria y la energética. Todo ello obligó a ampliar el equipo directivo que se ubicó en una nueva oficina en Madrid. Desde allí, se dirigió la nueva expansión empresarial, con-

centrándose en dichas dependencias la Dirección General y las 3 Direcciones de División (Construcción, Medio Ambiente, y Concesiones y Servicios).

Entre los diferentes contratos gestionados estos años por MARCOR EBRO destacaron los siguientes:

En el año 2001 se ejecutaron las balsas 4 y 6 de la conexión Negratín-Almanzora (Almería). En un tiempo récord de 5 meses se construyeron 4 balsas de 100.000 m³ de capacidad, de regulación y rotura de carga de la conducción, así como toda su infraestructura hidráulica correspondiente de conexión con el resto de las instalaciones. La conducción general, dividida en 8 desglosados más, consistió, resumidamente, en la colocación de 120 km de tubería de gran diámetro, desde el embalse del Negratín (Granada) hasta el de Cuevas de Almanzora (Almería), con 7 balsas de regulación y rotura de carga y 2 estaciones

Mejora de los regadíos de la Comunidad de Usuarios de Níjar. Almería (UTE)





Obras de emergencia. Bombeos Canal de Aragón y Cataluña

hidroeléctricas reversibles. Todo ello con capacidad para conducir hasta 50 hm³ anuales. El presupuesto total fue superior a 400 millones de euros.

En el año 2002 se consiguió el contrato de construcción y posterior explotación durante 15 años del Centro de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos de Zaragoza. Con una inversión de más de 70 millones de euros y la tecnología más vanguardista conocida en el momento, este centro puede tratar hasta 500.000 t/año de residuos sólidos urbanos de esta capital y 61 municipios de su alrededor. Con este tipo de instalaciones, «la basura» pasa de ser considerada un desecho, a convertirse en materia prima para un sinnúmero de procesos industriales que, a través del reciclaje y la reutilización, contribuyen activamente al desarrollo sostenible y al ahorro de energía.

En las Navidades de 2002, MARCOR EBRO colaboró con especial diligencia y dedicación en las labores de vigilancia de costas y en la organización de las labores de limpieza de crudo derramado tras la catástrofe del *Prestige*. El carguero

vertió casi 80.000 t de fuel frente a las costas gallegas en noviembre de 2002. Esta actividad, coordinada con otras empresas de [Anci](#), se prolongó hasta bien entrada la primavera de 2004, a lo largo de toda la margen izquierda de la ría pontevedresa de Bayona hasta la frontera portuguesa.

En el año 2003, el Ayuntamiento de Jaca (Huesca) encomendó, en régimen de concesión administrativa, la construcción y explotación durante cuarenta años del aparcamiento de la plaza de Biscós, de especial relevancia para el ordenamiento del tráfico urbano en el centro histórico de la capital de la Jacetania. Muy destacable fue la labor arqueológica llevada a cabo durante seis meses por más de treinta arqueólogos. Un equipo de setenta personas consiguió catalogar y documentar importantes restos humanos y arqueológicos durante casi ocho meses de prospecciones previas.

En el año 2004 Zaragoza fue elegida para ser la sede de la Exposición Internacional de 2008, que se celebrará bajo el lema «Agua y desarrollo sostenible».



MARCOR EBRO fue el patrocinador de la presentación en París, el día de la selección de la candidatura el 16 de diciembre de 2004.

En 2005 el Gobierno de Aragón promovió un ambicioso Plan de Depuración en toda la Comunidad, pionero en España por tratarse de modalidad concesional. A MARCOR EBRO se le adjudicó la zona 2 (Monegros), que incluía la construcción de 12 EDAR en 15 meses y su posterior explotación durante 20 años.

Durante el verano de ese mismo año, se efectuó una actuación innovadora de especial complejidad que consistió en hacer circular por el Canal

de Aragón y Cataluña un caudal de $6 \text{ m}^3/\text{s}$ en contrapendiente, con el objeto de resolver con rapidez y eficacia el problema de riego de más de 35.000 ha abastecidas por el citado canal. Desde Coll de Foix, subiendo aguas arriba el canal, a lo largo de 25 km, durante las 24 horas del día y salvando un desnivel de más de 6 m, se bombeó un caudal de $6 \text{ m}^3/\text{s}$ en los meses de julio y agosto. Para ello, fue precisa la construcción de 6 estaciones de bombeo a lo largo del tramo y la instalación de 27 grandes bombas accionadas por 6 grupos electrógenos. Todo ello se pudo llevar a

buen fin gracias a la sincronización de un gran equipo humano compuesto por 66 personas.

También en el año 2005 se celebró el 25 aniversario de la constitución de MARCOR EBRO y con tal motivo se celebraron diversos actos conmemorativos en torno a la idea de acercar la empresa a la sociedad, en especial al mundo de las Letras, las Artes y las Ciencias. En el primer aspecto, publicando un libro divulgativo de la historia del agua en Zaragoza, a lo largo de los últimos 2000 años titulado: «Zaragoza, dos milenios de agua». En el segundo aspecto, con el encargo de una colección de pintura «Perfil del agua», al artista Ignacio Fortún, quien con su particular técnica sobre zinc, creó una veintena de obras que comprende la colección. En la tercera disciplina se convocó, junto con la Universidad de Zaragoza, el premio MARCOR EBRO para tesis doctorales presentadas en los últimos años en cualquier universidad española.

En esta década, se inició la actividad inversora de las Sociedades Estatales de Infraestructuras Agrarias (SEIASAS): la del Norte, la del Nordeste, la de la Meseta Sur y la del Sur y Este. Estas sociedades empezaron a acometer importantes inversiones en materia de modernización de regadíos encaminadas, entre otros objetivos, a una optimización del uso del recurso y actualización de instalaciones, algunas totalmente obsoletas.

Desde el primer momento se consiguieron diversas contrataciones en estas Sociedades Estatales. Algunas de ellas se han finalizado y otras están actualmente en ejecución. Entre todas hay que reseñar: la modernización de regadíos de la comunidad de regantes de «Virgen del Aviso» y «San Frontis», en Zamora; de «Macías Picavea», en Valladolid; de Villagonzalo, en Salamanca; del Canal del Páramo, en León; del Canal de Guma, en Burgos; del Canal del Río Madre, en La Rioja; del Canal de Aragón y Cataluña, en la zona regable de Soses y Alcarrás, en Lleida.

Mención expresa se dedica a la SEIASA del Sur y del Este, que en 2006 adjudicó a MARCOR EBRO la modernización de los regadíos de la Comunidad de Usuarios de la Comarca de Níjar, obra emblemática del regadío almeriense al consumir gran parte de la producción de agua de la desaladora de Carboneras, destacada en su zona y en su época. Estos regadíos, cuya inversión supera los 40 millones de euros, son una referencia en España y en Europa en cuanto a eficiencia en el uso del agua y productividad asociada. La obra incluye más de 600 km de tuberías de distintos diámetros, 1.500 hidrantes de riego, y 8 balsas de regulación de casi 1 hm³ de capacidad.

En el inicio de 2007 se contrató la construcción del cuartel de policía de la Paz, en Zaragoza. Su ejecución se ha previsto en tres turnos de 8 h al día para su puesta a disposición en un breve periodo de tiempo. En sus más de 32.000 m² albergará unos 600 efectivos policiales que reforzarán

la seguridad de la ciudad. Además, por su cuidado diseño, constituirá una referencia arquitectónica en la capital aragonesa. Su modalidad de pago, más de 30 millones de euros, mediante permuta de suelo urbano generará un negocio inmobiliario inducido (residencial y hotelero) superior a los 100 millones de euros en los próximos cuatro años, que servirá para consolidar la división inmobiliaria de la empresa, contemplada en el plan de expansión de la compañía.

Edificio de la sede de la Federación de Fútbol de Castilla y León. Valladolid





Inauguración del ferrocarril de Langreo y entrada del tren en Gijón

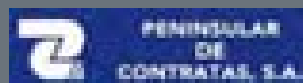
Jenaro Pérez-Villaamil

Madrid, Ministerio de Obras Públicas.



Victorino Alonso García
Presidente

La historia de PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A., se remonta a 1987 cuando, en pleno auge constructor, un grupo importante de profesionales del sector, unos técnicos y otros empresarios, se asocian para crear una empresa que en septiembre de ese mismo año, se constituía en Madrid como sociedad anónima, bajo el definitivo nombre de PENINSULAR DE CONTRATAS.



COMPROMISO Y CALIDAD

Este núcleo inicial donde –por decirlo gráficamente– todos hacían de todo, a la vez que fue creciendo en facturación lo hizo en recursos humanos. Para ello se contrató el personal técnico cualificado necesario y, al mismo tiempo, se inició una política inteligente de formación de jóvenes técnicos a los que se imbuía el espíritu de la empresa, en el convencimiento de que el personal representa un alto porcentaje del potencial de la misma.

El grupo consigue su competitividad en base a dos pivotes importantes: eficacia y austeridad. La eficacia se alcanza gracias a la confianza que otorga a su personal, lo que ayuda a eliminar escalones intermedios o, lo que es lo mismo,

a reducir la estructura organizativa y, a la vez, un contacto vivo con la dirección, lo cual permite tomar decisiones con celeridad y solucionar los problemas que plantean las obras, así como analizar y corregir las causas que los hubieran provocado.

Por su parte, la austeridad se consigue con la optimización de la estructura de costes y también, en base a un tratamiento muy profesional de las obras, que permite reducir los costes de producción y asegurar la satisfacción del cliente, ya que todo lo anterior redunda en un grupo muy eficaz en plazos y precios. Toda esta filosofía se puede sintetizar en un par de atributos del estilo propio de PENINSULAR, como son el compromiso y la garantía de calidad que requiere una obra para su ejecución y puesta en servicio, con el propósito

Nuevo polígono Industrial SUNP-6 Fase II. Jaén





Acondicionamiento y variante del tramo Zalea-Ardales. Málaga

siempre patente de mejorar y contribuir al servicio del bienestar y mejora de la calidad de vida del ciudadano.

El Sistema de Gestión de Calidad de que disponemos cumple los requisitos de la norma internacional ISO-9001, según certificado expedido por AENOR en 2001.

Todas estas explicaciones no quieren decir que los comienzos de esta empresa constructora no fueran difíciles hasta conseguir las primeras obras que fueron de acondicionamiento y mejoras de varias carreteras, en Galicia – la de Porriño a Gondomar, de Ferrol a Cobas–, en Asturias –tramo Lueña a Navia–, en Aragón –Rubielos de Mora/Mora de Rubielos–, en Andalucía –variante de Ronda–, en Madrid –Venturada/Guadalupe de la Sierra/Soto del Real–. Esto significaba algo muy positivo y es que teníamos una diversidad de organismos contratantes y con distinto nivel administrativo, desde la Administración Central (con ministerios como el de Obras Públicas y Urbanismo) hasta las administraciones territoriales (por ejemplo la Junta de Andalucía o la Diputación Provincial de A Coruña).

Y hay que reconocer que en algunas comunidades autónomas hemos penetrado fuerte gracias a nuestro buen hacer, como es el caso de Andalucía, donde la Junta de Gobierno nos adjudicó varias obras, de gran cuantía en 1989, como el acondicionamiento y variante del tramo Zalea-Ardales o el trazado con variante en la CC-337 de Monda al Puerto de Ojén, ambas en la provincia de Málaga. Ese mismo año de 1989 hicimos nuestra primera obra de edificación en el Valle de Astún (Huesca), edificios Raca I y Raca II. Y, también en 1989, nos estrenábamos en obras portuarias, con la mejora y ampliación de atraque

en el Puerto de Cariño en A Coruña. Quiere decirse que empezábamos los años 90 con una importante actividad en los 4 campos que nos han caracterizado durante los lustros siguientes, como son carreteras y autovías, obra portuaria, edificación, obra hidráulica y urbanización.

EJECUCIÓN DE OBRAS

Carreteras

En este sector, una de las obras que podríamos calificar de emblemática para nosotros, por el esfuerzo técnico y administrativo que requirió para resolver dificultades de relevante complejidad, fue la ejecución de la Autovía Mieres y Gijón (Tramo: enlace de Riaño-intersección con la autopista A-8), coloquialmente conocida como «la autovía minera», porque permitía el acercamiento del valle minero del Nalón, en el interior de Asturias, a la playa y el puerto de Gijón, acortando el viaje desde La Felguera a la villa de Jovellanos.

Otro encargo, doble, fue el de que desde el lado asturiano y desde el leonés se reafirmaran las carreteras de acceso al puerto de Leitiriego en Caboalles de Abajo y, también en Asturias, se logró el contrato de acondicionamiento del tramo entre Cabañaquinta y el alto del Puerto de San Isidro, perteneciente al llamado Corredor del Aller, que facilita el acceso desde el interior de Asturias a la estación de esquí del mencionado Puerto de San Isidro en León.

Ya en 2004 el Ministerio de Fomento nos ha adjudicado un tramo, Las Dueñas-Novellana, de la N-632 de Ribadesella a Lueña por Gijón y Avilés, consistente en el desdoblamiento de la calzada para convertirla en parte de la Autovía A-8 del Cantábrico.

Siguiendo con las infraestructuras viarias, hemos de mencionar la variante de Garray en la CN-111, de Medinaceli a Pamplona, que salva el río Duero y su afluente, el Tera. Y la aún más importante, la variante de Iscar (Valladolid), para la Junta de Castilla y León.

También hemos llevado a cabo otras numerosas obras de mejora, conservación y rehabilitación de firmes, como la de la carretera LE-311 de León a Collanzo, Tramo Matallana de Torío a Piedrahita de Mediana, cuyo punto más singular lo constituye las Hoces de Vegacervera donde el río Porma transcurre por una estrecha garganta, o la de la Autovía del Norte, AP-1, Tramo: Venturada-La Cabrera con pavimentos bituminosos, y la de la carretera A-366 en el Tramo: Junquera-Alozaina, en la de Málaga.

Edificación

Entre edificación y obra portuaria se encuentran las torres de control que se hicieron en Almería, Ceuta y Gijón para las capitanías marítimas y los



Cabañaquinta.
Puerto de San Isidro. Asturias

centros regionales o locales de coordinación de salvamento y de control de tráfico marítimo, con las respectivas áreas diferenciadas, contratados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, siendo el más grande el del muelle de Levante del Puerto de Almería y, quizás el más original, el del Puerto de El Musel (Gijón) con un diseño llamativo.

También nos vamos posicionando en la actividad inmobiliaria, con la edificación de viviendas de diversa tipología en Los Palacios y Villafranca (Sevilla) y en Móstoles (Madrid), encargadas por una empresa hermana (Ferpi).

Obra portuaria

En obras típicamente portuarias hay que anotar, además de la citada de Portosín (en A Coruña), el nuevo muro del muelle y paseo en la dársena de Fomentín en Gijón, el muelle de atraque en el antiguo contradique del puerto de Portosín (A Coruña) y la explanada del puerto de Bueu (Pontevedra).

Obra hidráulica

En este tipo de obra hemos hecho de todo, desde reparaciones de canales, como el de La Minilla (Sevilla) o el del Flumen (Huesca), hasta encauzamientos



Autovía tramo
Bailén-Linares. Jaén

urbanos de arroyos salinosos, como en la Roda de Andalucía (Sevilla) y estaciones de bombeo como en la presa de La Fernandina (Jaén) o el abastecimiento al término municipal de Níjar Primera Fase (Almería).

Medio ambiente

PENINSULAR DE CONTRATAS considera la protección del medio ambiente como un componente esencial de nuestros objetivos y actividades, y pretende contribuir a la conservación de los recursos naturales mediante una progresiva integración ambiental de nuestras actuaciones.

Estamos comprometidos no sólo a cumplir la legislación ambiental que nos afecte, sino también a prevenir la contaminación que pueda derivarse de nuestros procesos, así como a establecer acciones de mejora continua medioambiental en los mismos.

El Sistema de Gestión Medioambiental de que disponemos cumple los requisitos de la norma internacional ISO-14001, según certificado expedido por AENOR en 2001.

CONSOLIDACIÓN CORPORATIVA

En los primeros meses del año 2000 un nuevo grupo inversor que tengo el honor de presidir, con intereses y gran experiencia en otros sectores productivos (minero, etc.), se hizo con la mayoría accionarial de la sociedad PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A. Esta entrada buscaba consolidar su ya positiva trayectoria en el sector de la construcción a gran escala y en un mercado que estaba cambiando en estructura y volumen, si bien ya tenía unos grandes

lineamientos que eran plenamente correctos, y apostar, como hemos dicho, por el compromiso con los clientes y por la calidad de los trabajos, siempre avalados por el cumplimiento de los plazos y los precios.

Además, la evolución del mercado suponía un reto que la nueva PENINSULAR estaba dispuesta a afrontar con nuestro apoyo incondicional y la garantía de que detrás de ella había un equipo de contrastada experiencia que le da el tratamiento profesional adecuado a las obras. Este equipo directivo fue el que trabajó para que PENINSULAR fundara la Asociación Nacional de Constructores Independientes ([Anci](#)) hace 10 años y siga colaborando en sus órganos de gobierno.

Y fue precisamente este equipo el que coordinó, a comienzos de 2003, a solicitud del Gobierno y para el Ministerio de Medio Ambiente, los trabajos de limpieza y restauración de las playas gallegas de la provincia de Pontevedra afectadas por la marea negra originada por el buque-tanque *Prestige*, que llevamos a cabo desinteresadamente todas las empresas de ANCI, con la aportación de los equipos técnicos y humanos necesarios.

Y enlazando con esta actuación medioambiental, citaremos varias de las realizadas por PENINSULAR, como las adjudicadas por la Confederación Hidrográfica del Norte para ordenar las márgenes de los ríos Turbia y Valcarce en Villafranca del Bierzo, y para defender contra avenidas del río Cúa en Cacabelos (León), dos actuaciones de 2005 enfocadas a la protección de la zona fluvial frente a las mayores crecidas.

También merece mención la ejecución de las obras del Parque Botánico de Huerta Otea y la urbanización del Parque de los Jerónimos y del Paseo



Autovía Mieres-Gijón.
Autovía Minera. Asturias

Fluvial del río Tormes en Salamanca. Objetivos de estas actuaciones eran la recuperación del espacio ribereño para el uso público, la restauración de los terrenos degradados y, con el Botánico, el fomento de la educación ambiental.

Urbanización

Ésta es una actividad en la que hemos ido ganando mercado en los últimos lustros, tanto para urbanizar suelo industrial para polígonos y parques empresariales (varios para el SEPES—Entidad Pública Empresarial de Suelo, del Ministerio de Vivienda—, como El Peral en Arcos de la Frontera (Cádiz), Actuación Industrial Valdeferrín en Ejea de los Caballeros (Zaragoza), El Romeral. Ampliación en Requena (Valencia), o para la Sociedad Municipal de Vivienda de Jaén —SUNP-6 Fase1—, como residenciales (para Ayuntamientos y sociedades municipales, etc.), o espacios públicos (por ejemplo, en Bailén con el Paseo de las Palmeras y Úbeda con la Avenida de la Constitución).

Se podría hacer una enumeración más exhaustiva de las más de 400 obras que ha hecho PENINSULAR a lo largo de sus 20 años de vida, pero entendemos que no es el propósito de esta colaboración que se nos ha pedido para el libro de los Diez Años de [Añi](#).

Las actividades más importantes de nuestra empresa continúan siendo la obra civil y la edificación, pero siguen aumentando su incidencia en el conjunto otras anejas, como las medioambientales (defensa de márgenes de ríos, acondicionamiento y sellado de vertederos, colectores, redes de saneamiento...), de gran repercusión en la vida cotidiana.

Sin embargo, quizás debamos mencionar las últimas o, mejor, las grandes que están en ejecución, contratadas por el Ministerio de Fomento o por empresas públicas, como la Autovía del Cantábrico, A-8, (Tramo Las Dueñas-Novellana) o las obras del SUNP-6 Fase II, sector situado en la zona norte del núcleo urbano de Jaén, que nos han sido adjudicadas por la Sociedad Municipal de Vivienda de dicha capital.



Variante de Torredonjimeno. Jaén



Torre de control marítimo de Gijón. Asturias

Como puede apreciarse, Andalucía y Castilla y León, son las dos comunidades autónomas donde tenemos más obra ejecutada y en ejecución, como la última citada, aunque ya hace tiempo que trabajamos para cualquier cliente (Administraciones públicas o privadas) en cualquier región española (de hecho, tenemos 6 delegaciones que cubren todo el territorio nacional), incluidas las Islas Baleares, donde actualmente estamos rehabilitando un hotel en Llucmajor (Palma de Mallorca), una nueva experiencia para una empresa que no quiere ponerse límites para seguir creciendo vía diversificación, ahora que el mercado constructor tradicional parece estar en un punto de inflexión.



La estación del Norte

Benjamín Palencia
Albacete, Museo del Arte



Luis Gálvez Murcia
Presidente

Ante el ofrecimiento que se me formula para presentar la empresa que presido en la conmemoración del 10º Aniversario de [Anci](#), creo obligado en primer término, y además constituye para mí una gran satisfacción el hacerlo, felicitar a [Anci](#) por dicha efeméride, y en segundo lugar desear que siga desarrollando su actividad en pro del sector durante muchos años más.

Como promotor y miembro fundador de [Anci](#), deseo recordar que nuestro objetivo prioritario fue crear una asociación igualitaria de Empresas de Obras Públicas de ámbito nacional, que nos representase ante clientes, administraciones y ciudadanos, ayudándonos al mismo tiempo a resolver aquellos problemas que tratados individualmente serían inasumibles.



TRAYECTORIA Y PERSPECTIVAS

El nacimiento de PLODER, a finales de 1990, se produjo casualmente por la concurrencia de unas circunstancias especiales en un grupo de personas, que sentían la necesidad de trabajar intensamente, colaborar en crear empresas, y sentirse útiles a la sociedad.

Las primeras obras, como no podía ser de otra manera, fueron hidráulicas (Encauzamientos en Ulea, en Benavente, canales en Monegros, Presa del Castañar, etc.) y de carreteras (Acceso Sur a Zamora, Ainsa-Balupor, Cambrils, etc.). Las calidades obtenidas eran excelentes: La perfección de los gaviones de los encauzamientos, o las de las estructuras de Zamora, nos hacen sentirnos hoy muy satisfechos.

Nuestros orígenes agrícolas hicieron que naciese simultáneamente Audeca, S.L., con viveros y actividad forestal inicial, ampliada inmediatamente en el campo de los servicios de conservación y mantenimiento de carreteras, edificios, campos de golf, etc.

Con el paso del tiempo, la incorporación de excelentes profesionales y la confianza de nuestros clientes, se fueron realizando un mayor número de obras, más complejas técnicamente, y con dificultades adicionales, tales como la financiación, o los plazos de ejecución más reducidos.

Aunque PLODER ha trabajado prácticamente en todos los sectores de la obra pública, es necesario resaltar que por tipos de obras han sido las carreteras, las hidráulicas, los ferrocarriles y los aeropuertos, las que se han ejecutado en mayor número. Dentro de éstas han predominado las de grandes presupuestos frente a las pequeñas.

Se ha realizado, con una alta especialización, un número importante de estructuras complicadas: Puente metálico en Alzira en la C-3320; Puente Cristóbal Colón sobre el río Odiel en la A-49; Puente atirantado sobre el río Iregua en Logroño; Viaducto de Burgo de Osma en la CN-122; Viaductos del Ulla, Deza y Feal en AP-53 en Pontevedra; Viaductos de Almuñécar (Granada) en la CN-340.

Túneles complicados fueron: Túneles de Balupor (Huesca) en la CN-260; Túneles de Gandía (Valencia) en la CN-332; Túnel de Castel de Ferro (Granada) en la CN-340; Túnel de Fuentecilla (Segovia) AVE Madrid-Segovia; Túnel de Montornes (Tarragona) AVE Madrid-Barcelona; Túnel de Tabladillo (Segovia) AVE Madrid-Valladolid; Túnel de Gobantes (Málaga) AVE Córdoba-Málaga; Túneles de Calaceite, Cantalobos y Gato (Almuñécar-Granada) en la CN-340; Túnel Cabezo de Barracas (Valencia) AVE Madrid-Levante; Túneles de Loma de Bas, Aguilón en Autopista Cartagena-Vera (Almería).

Obras en plazos difíciles de superar: Autopista Alicante-Cartagena, de 76,6 km, con un presupuesto de 240,04 millones de euros en 24 meses; Autopista



CN-340 Variante de Almuñécar. Detalle del viaducto (UTE con Azvi)

Cartagena-Vera, de 115 km y un presupuesto de 742,04 millones de euros en 25 meses; Pista 18 del Aeropuerto de Barajas con presupuesto de 204 millones de euros y en 18 meses; Hospital de Vallecas de 110 millones de euros de presupuesto, de 240 camas, en 15 meses; etc.

La conclusión de entonces, que hoy y siempre estará vigente, es que lo conseguido por PLODER, sea esto poco o mucho, es sin duda mérito exclusivo de un esfuerzo compartido y de una dedicación colectiva, afán y dedicación, ineludiblemente unidos al apoyo y confianza de nuestros clientes. Sin unos y otros, nada de lo conseguido habría sido posible.

Lejos de nuestros orígenes, la actual visión empresarial del Grupo PLODER ha estado dirigida hacia un mayor crecimiento estratégico, y fruto de dicha estrategia hemos culminado en el pasado ejercicio 2006 la adquisición de Uicesa y, como consecuencia de ello, el Grupo hoy se encuentra situado entre las diez primeras compañías del sector por volumen de facturación y nuevamente en disposición de acometer otras nuevas inversiones de carácter estratégico.

Autopista de Peaje Cartagena-Vera. Túnel de Sierra del Aguilón. Murcia (UTE)



Hospital de Vallecas. Madrid (UTE con Begar)



El actual PLODER se encuentra solidamente diversificado y con un buen *mix* de negocio. Con una estructura de balance y unos fondos propios muy fortalecidos y manteniendo intacto un altísimo potencial de apalancamiento financiero. De este modo, la actual dimensión nos posibilita un mayor crecimiento y nos permite mejorar la estructura para competir en el mercado de las concesiones de infraestructuras y grandes obras públicas, al tiempo que nos abre la puerta para acometer nuevas inversiones en otros sectores y mercados, incluso internacionalizando las actividades del grupo, próximo e inmediato objetivo del grupo.

Con el cierre de 2006 hemos multiplicado nuestros ratios esenciales. La cifra de negocio conjunta durante dicho periodo ha sido superior a 915,8 millones de euros descompuesto en construcción de obra pública (334,01 millones de euros), construcción de edificación (488,06 millones de euros),

concesiones (15 millones de euros), conservaciones (27,01 millones de euros) y varios (51 millones de euros). Esperamos superar los 1.000 millones de euros de facturación durante este año 2007. Nuestro objetivo es seguir incrementando la rentabilidad del grupo hasta alcanzar en el año 2009 un EBITDA de 140 millones de euros con unas ventas de 1.200 millones de euros. Los fondos propios de PLODER a 31 de diciembre de 2006 se situaron en 130 millones de euros y la plantilla global es de 1.500 trabajadores.

En este contexto, las empresas del Grupo PLODER desarrollan una importante actividad con un alto nivel de eficacia, compaginando el desempeño de un papel de servicio a la sociedad con la defensa de unos legítimos intereses empresariales.

Nuestra actividad de hoy se centra en 3 grandes áreas de negocio: En primer lugar, la construcción tanto de obra pública como de edificación.

Ampliación del Aeropuerto de Valencia



En segundo término, la promoción y explotación de todo tipo de concesiones de infraestructuras. Finalmente, el desarrollo de actuaciones medioambientales y conservaciones integrales de carreteras.

Así, en construcción, además del desarrollo propio tanto de PLODER como de Uicesa, el grupo cuenta con Consur, Infraestructuras de Andalucía, S.A., entidad con sede social en Sevilla y quien desarrollará la actividad del Grupo en esa comunidad autónoma.

En negocio concesional, PLODER, junto a su filiar Idissa, es hoy el cuarto grupo constructor por kilómetro de peaje explícito en autopistas del Ministerio de Fomento, participando además de en autopistas en concesiones de infraestructuras hospitalarias y en aparcamientos.

Por último en servicios y medio ambiente, y a través también de su filial Audeca, gestiona actualmente la conservación de más de 2.000 km de autopistas, autovías y carreteras convencionales de diferentes Administraciones Públicas,

Cocheras del Metro en Hortaleza. Madrid





Presa de Montoro. Ciudad Real. (UTE con Alpi)

realizando igualmente multitud de actuaciones hidrológico-forestales y en litorales, así como construcción y mantenimiento de todo tipo de espacios verdes.

También se ha desarrollado una importante actividad por parte de nuestras empresas en el campo de I+D+i, buscando con ello el desarrollo de nuevas tecnologías destinadas a mejorar la calidad y eficacia de nuestros procesos constructivos, a fin de lograr atender de la mejor manera posible los encargos que nos vienen realizando.

Las empresas del Grupo PLODER, en suma, están preparadas para aprovechar las oportunidades que se vaticinan para el sector de la construcción, en especial en materia de concesiones, y sabrán compatibilizar el logro de unos objetivos empresariales con la prestación de un gran servicio a la sociedad. Y en ello, puedo asegurar, no escatimaremos esfuerzos.

No obstante los logros del Grupo PLODER a lo largo de nuestros 16 años de vida, seguimos realizando los máximos esfuerzos para la mejora de las condiciones y ambientes de trabajo, contribuyendo al bienestar laboral y a la disminución de la siniestralidad. Sin embargo, lejos de considerarnos satisfechos

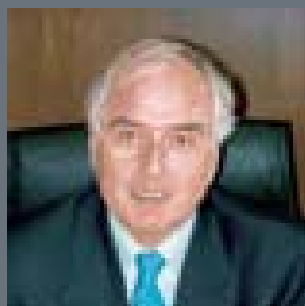
por los resultados conseguidos, tenemos la firme voluntad de seguir dedicando nuestro mayor esfuerzo para mejorar estos aspectos de nuestra actividad.

A riesgo de abusar de la amabilidad de ANCI, no quiero concluir esta breve presentación del Grupo PLODER sin manifestar una vez más mi más profundo agradecimiento y reconocimiento público a todos los profesionales que integran nuestra organización empresarial y hacen posible cada día que el Grupo PLODER siga escalando puestos en el ránking sectorial.



Autopista sobre el mar

Ralston Crawford
Colección Thyssen-Bornemisza



Carlos Ortiz Quintana
Presidente

PROBISA se funda en el año 1962 como empresa especializada en la conservación y mantenimiento de carreteras y en la fabricación de emulsiones bituminosas.

En esta etapa inicial participa activamente en los grandes programas nacionales de desarrollo de nuestra red viaria, ejecutando obras y suministrando emulsiones, destacando entre todos ellos el Plan Redia.

En la actualidad, la Sociedad que pertenece al grupo Eurovia centra su desarrollo en la Calidad, la Seguridad Vial y las Técnicas Favorables con el Medio Ambiente y se estructura en cuatro líneas de actuación: construcción y conservación de carreteras, fabricación de ligantes bituminosos y áridos de alta calidad, mantenimiento integral de carreteras y filiales especializadas en pavimentos e impermeabilizaciones de altas prestaciones y la valorización de escorias.





HISTORIA

La tecnología utilizada fundamentalmente en aquellas fechas eran las técnicas en frío, representadas principalmente por los tratamientos superficiales y los aglomerados en frío.

Durante las décadas de los años 80 y 90, la sociedad emprende una fuerte expansión que se consolida con un I+D propio del que emanan técnicas y productos que son aplicados en primer lugar por la propia empresa para, posteriormente, ser objeto de exportación a empresas de otros países.

Además, la sociedad inicia el desarrollo de las técnicas en caliente, mediante la compra de diversas plantas de MBC, y la realización de obras en las diversas redes de carreteras.

En esta época la empresa se estructura en diversas delegaciones regionales, tomando como referencia las fábricas de ligantes de las que ya dispone en todo el territorio nacional, y ejecutando en la última fase de este periodo, no sólo obras de carreteras, sino también hidráulicas, medioambientales, urbanizaciones, pavimentaciones en aeropuertos, etc.

EXPANSIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

Del mismo modo como desarrollo natural de su actividad, participa desde el primer momento en la ejecución de los primeros contratos de conservación integral, desarrollados inicialmente por el entonces Ministerio de Obras Públicas (hoy Ministerio de Fomento) y, posteriormente, por las comunidades autónomas.

El desarrollo exterior se lleva a cabo mediante 2 líneas de actuación. Por un lado, la venta de tecnología para ser aplicada por otras empresas, y por otro, creando sociedades filiales con el mismo objeto que la matriz, con la participación de un socio local que aporta el conocimiento del mercado. Fruto de este periodo, PROBISA se posiciona en países como Francia, Portugal, México, Argentina, Brasil, Estados Unidos, Marruecos, Japón, etc.

DESARROLLANDO INNOVACIONES

En el aspecto tecnológico, participa en el desarrollo de técnicas incipientes entonces, que a día de hoy son utilizadas de forma habitual, como es el caso de las mezclas drenantes, los microaglomerados discontinuos, las mezclas de alto módulo, etc. Además, en el campo de los ligantes pone a punto en aquel momento, emulsiones modificadas y betunes modificados.

A finales de la década de los 90 se empieza a hablar en España de la necesidad de «Desarrollo sostenible». En esta línea, PROBISA desarrolla y ejecuta las



primeras obras de reciclado en frío *in situ*, que suponen una auténtica novedad en la conservación y rehabilitación de carreteras al evitar el consumo de nuevos materiales pétreos. También participa, junto con el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña y la Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona, en el desarrollo de una mezcla en caliente con un ligante a base de betún modificado con polvo de neumáticos, realizando en 1996 un tramo de obra experimental en la B-140 entre Sabadell y Santa Perpetua. Esta técnica, hoy en día es de uso cotidiano y recomendado por las diferentes administraciones.

Dentro de estas tecnologías desarrolladas y aplicadas por la Sociedad, que podríamos denominar «Amigables con el Medio Ambiente», hay que citar por el gran volumen de m² que ejecutó PROBISA, los slurries y los microaglomerados en frío.

En este periodo, son destacables las siguientes realizaciones:

- Construcción de la Variante de Villanueva del Arzobispo (Jaén)
- Construcción de la Autovía Periurbana Oasis-Vistahermosa (El Puerto de Santa María)
- Rehabilitación superficial varios tramos en la A-92
- Construcción del EDAR de San Vicente de la Barquera (Cantabria)

- Construcción del puente sobre el río Ripoll (Girona)
- Construcción del Helipuerto en el Roque del Nublo (Gran Canaria)
- Pista de vuelo del Aeropuerto de Cancún (México)
- Conservación integral carreteras dependientes de la Junta Castilla y León en zona norte de Burgos
- Conservación integral en la Autovía A-7 en la zona de Puerto Lumbreras (Murcia)

CONSOLIDACIÓN CORPORATIVA

En la etapa más reciente hay que destacar la incorporación de la empresa a partir del año 2000 al grupo Eurovia, uno de los líderes mundiales en la ejecución de obras y materiales para carreteras (Eurovia es la sociedad dedicada al área de carreteras de Vinci, líder mundial en construcción y servicios, cuyas principales áreas de actividad son: construcción, carreteras, concesiones y energía).

La integración en el grupo Eurovia ha supuesto por un lado, un cambio importante en la estrategia y posicionamiento de la sociedad, y por otro, el acceso a nuevos recursos técnicos, económicos y humanos, que tienen como resultado una importante potenciación de la empresa.



PROBISA se ha organizado en base a 4 líneas de actuación:

- Construcción y conservación de carreteras
- Fabricación de ligantes bituminosos y áridos de alta calidad
- Mantenimiento integral de carreteras
- Filiales especializadas

En esta última línea se encuentran filiales que producen pavimentos y revestimientos técnicos de altas prestaciones, así como impermeabilizaciones, formulados a partir de resinas de origen diverso, u otras que fabrican áridos artificiales, a partir del reciclado y valorización de escorias procedentes de la incineración de RSU (residuos sólidos urbanos).

Una característica que diferencia a PROBISA de otras constructoras es la de ejecutar la mayor parte de las obras que realiza con medios propios. Para ello, cuenta con un importante parque de maquinaria, utilizando solamente medios ajenos en los casos de unidades muy específicas que requieren empresas muy especializadas.

Estratégicamente la Sociedad, bajo la perspectiva de la calidad, ha definido 2 grandes ejes de desarrollo y actuación para productos y servicios:

- Medio Ambiente
- Seguridad vial

Dentro del primero se encuentran actualmente, los reciclados de materiales que buscan el reaprovechamiento de subproductos o bien, la reducción y en algunas ocasiones la eliminación, del consumo de recursos naturales. Se pueden destacar, entre otros, los reciclados en frío *in situ*, los betunes modificados con caucho de neumáticos fuera de uso, facilitando este ligante la eliminación de un residuo con fuerte potencial contaminante, y las mezclas bituminosas templadas, que manteniendo el mismo nivel de prestaciones que las tradicionales mezclas en caliente, se fabrican a menor temperatura, reduciendo el consumo de combustible empleado en el calentamiento de áridos y ligante, y eliminando la producción y dispersión de vapores molestos.

Dentro de este apartado, la gran novedad es el revestimiento Noxer que elimina, con ayuda de la luz ultravioleta que de forma natural genera el sol o artificialmente con lámparas de este tipo, los óxidos nitrosos (N_2O) que producen los vehículos en su funcionamiento.

El eje de seguridad vial se compone en la actualidad de pavimentos que mejoran la adherencia vehículo-carretera, con lo que se mejora la seguridad

Autovía periurbana Oasis-Vistahermosa. El Puerto de Santa María. Cádiz



Autovía N- 340. Tramo Conil-Vejer. Cadiz



Autovía M-501, Comunidad de Madrid

tanto de los usuarios de los vehículos, como la de los peatones. En este campo destaca el pavimento Viagrip, que frente a los pavimentos convencionales, reduce a la mitad la distancia de frenado.

Finalmente, también hay que destacar en la etapa más reciente de la compañía, el importante programa de inversiones que está llevando a cabo en las instalaciones industriales: fábricas de ligantes, plantas de mezclas bituminosas, etc., con 2 objetivos principales: por un lado, mejorar la calidad y homogeneidad de los productos que fabrica, y por otro cumplir los estándares internos del grupo al que pertenece, en cuanto a seguridad de los trabajadores

y protección del medio ambiente, estándares en la mayoría de los casos superiores a los exigibles por la más reciente normativa oficial.

En esta última etapa podemos destacar las siguientes obras:

- Parque Etnográfico de A Insua (Lugo)
- Conservación integral de la Autopista Jerez-Los Barrios (Cádiz)
- Obras de refuerzo en varios tramos de la Autovía A-4 en la provincia de Jaén
- LU 540 Calviños-Gañidoira
- Rehabilitación y refuerzo de las carreteras M-221 y M-222 (con mezclas mejoradas a base de betunes modificados con caucho procedente de NFU's)
- Construcción del firme en la Autovía M-501 en la Comunidad de Madrid
- Conservación integral en la Autovía A-3. Tramo: L.P. Cuenca-El Rebollar
- Construcción del tramo Conil-Vejer en la autovía N-340 (Cádiz)
- Construcción del primer tramo de la nueva carretera M-410 en la Comunidad de Madrid (cajón empujado bajo las vías de RENFE con un peso de 18.000 t)
- Conservación integral de carreteras en distintas provincias (Lugo, Cádiz, Burgos, Murcia, Valencia, Málaga)
- Ronda Norte de Cáceres. Tramo II
- Conservación asfalto del Ayuntamiento de Madrid

Rehabilitación de varios tramos de la A-92



Parque Etnográfico de A Insua. Lugo





El puente de Langlois en Arlés con lavanderas

Vincent Van Gogh
Ámsterdam, Museo Van Gogh



José Manuel Otero Alonso
Presidente



Presentar una empresa y sus logros requiere siempre un ejercicio de humildad para no caer en la autocomplacencia y en la soberbia, comprensible por otra parte; porque crear o contribuir al desarrollo de una empresa siempre es motivo de legítimo orgullo.

Si además se trata de una empresa que nació por y para la ejecución de obras tan singulares como la construcción de puentes, derivando luego hacia el resto de actividades relacionadas con las obras públicas, es aún más singular y reconfortante.

Este Grupo de Empresas tuvo su nacimiento el 26 de mayo de 1977 para la construcción de los puentes y viaductos de la Autopista del Atlántico y su embrión estuvo formado por el equipo de especialistas constructores del Puente de Rande.





Soto del Real-Miraflores de la Sierra. Viaducto Arroyo del Valle. Madrid

HISTORIA

Los puentes, como obras públicas singulares, siempre han sido considerados, desde las civilizaciones más antiguas, obras portentosas, causando admiración en todo tipo de gentes, por su vistoso y llamativo aspecto y muy pronto se convierten en obras simbólicas, monumentos representativos del poder y de la grandeza del pueblo, objetivos estratégicos y primeras o últimas víctimas de todas las guerras y hasta objeto de cuentos, leyendas y tradiciones. Es significativo que en nuestros dos países vecinos, Francia y Portugal, los puentes se denominen genéricamente «Obras de Arte».

Con este preámbulo está claro que PUENTES Y CALZADAS es una empresa marcada por su nombre, por su historia y la de los puentes.

Lo que en su momento nació como fruto de esta especialización, hoy, treinta años después, es un conglomerado de empresas articuladas en base a diversos grupos de negocio:

- Puentes Infraestructuras, empresa dedicada a la ejecución de obras públicas
- Estructuras, cuyo objeto es la construcción de viaductos y puentes, trabajando fundamentalmente para clientes privados
- Exisa, es la empresa del Grupo especializada en edificación y rehabilitación de edificios
- Puentes Concesiones, Pontedomus y Prethor, son otras tantas empresas del Grupo especializadas en concesiones de cualquier tipo, promoción

inmobiliaria de tipo residencial o industrial y en la fabricación de elementos prefabricados de hormigón.

Relatar las diferentes obras en las que ha participado el Grupo PUENTES, en estos treinta años, sería prolijo y tedioso. Nos sentimos orgullosos de haber participado de manera directa o indirecta en alguna de las obras más emblemáticas de este país y en su enorme despegue de los últimos veinte años.

Obras en las autovías de penetración a Galicia desde la meseta, Autovía del Cantábrico, Autovía hacia Levante; en la Autopista del Atlántico y otras interiores en Galicia; diversos tramos del AVE; puentes como el Arco de la Regenta (Premio

Puente de Alcántara), los atirantados de Logroño o sobre el río Léz en Pontevedra, el arco con elementos prefabricados del Cieza (Premio José de Azas), el puente sobre la bahía de Algeciras, el emblemático puente del Milenio en Orense o el Viaducto de Miraflores. Obras de urbanización, regeneración de costas, etc. Edificios públicos restaurados como el Palacio de la Generalidad, multitud de viviendas entregadas, tres fábricas de prefabricados, talleres, etc., hacen, junto con su equipo humano, de este Grupo un referente, sobre todo por la especialización en cada uno de los campos de su actividad.

El origen, el nombre y su actividad, han marcado desde siempre la filosofía empresarial del Grupo.



Autovía Ferrol-Villalba. Viaducto sobre el río Eume. A Coruña



Puente sobre la bahía de Algeciras. Cádiz

El puente, camino sobre el aire, simboliza que lo perfectamente funcional y útil, es bello porque representa una simplicidad perfecta, como trabajo bien concluido por profesionales que aprecian su trabajo.

Platón pone en boca de Sócrates, al hablar de una marmita de barro, que «Las cosas bellas son difíciles». ¡Bello, simple, difícil,...! Este duro comienzo y adaptación para la ejecución de puentes ha marcado nuestro estilo.

Pretendemos que al igual que la «obra de arte» puentes, carreteras, hospitales o naves industriales formen parte de un estilo de construir, de una marca reconocible por un inconfundible estilo propio.

Nuestras obras desprovistas de lo superfluo, han de mostrar la seguridad y robustez de los puentes, la permeabilidad y facilidad de comunicación que proporcionan las calzadas y así como la construcción de puentes ha supuesto un salto cualitativo en los últimos cien años por el mayor conocimiento de materiales y técnicas constructivas, nosotros aplicamos este sistema a todas las actividades.

La investigación, la información en todos sus ámbitos y la inversión en nuevas tecnologías es algo que, copiándolo de los puentes, lo hemos trasladado a todas las ramas de la actividad y a todas las empresas del Grupo.

No es fácil encontrar expresiones más apasionadas y poéticas que las que los puentes han inspirado al ingeniero David Steinman en su libro *Puentes y sus constructores*:

«Queremos entrever el drama, el romance, la poesía de la construcción de puentes; queremos hablar de los sueños de los hombres, de su fe, de sus esfuerzos, de sus tragedias y sus gloriosas victorias.

Queremos contemplar la historia de los puentes como una epopeya plena de visión y coraje; sumamos grandes esperanzas y frustraciones, heroicos esfuerzos e inspiradas proezas [...] para sobrepasar la desafiante barrera que separa sus esfuerzos de lo imposible. Porque un puente es algo

más que una cosa de acero y piedra; es la concreción del esfuerzo de cabezas, corazones y manos humanas. Un puente es más que una suma de deformaciones y tensiones: es un expresión del impulso de los hombres, un desafío y una oportunidad de crear belleza».

Ésta y no otra es nuestra filosofía de empresa, aplicada a todas y cada una de nuestras obras, actividades o servicios.

DATOS RELEVANTES

Como datos más relevantes cabe mencionar los siguientes:

- El volumen de facturación de 2006 fue de 300 millones de euros
- Se generaron 800 puestos de trabajo directos
- El compromiso con la Calidad y el Medio Ambiente es un signo en todas las empresas del Grupo, disponiendo de los correspondientes certificados y acreditaciones
- Por el alto riesgo de las labores de ejecución de los viaductos, la seguridad en el trabajo y la política de prevención de accidentes, son los pilares básicos del quehacer diario.

REALIZACIONES DE PUENTES E INFRAESTRUCTURAS

Infraestructuras ferroviarias

Obras ejecutadas

- Tramo Soto del Real-Miraflores de la Sierra, para el ADIF. Destaca la construcción del Viaducto Arroyo del Valle, de 1.758 m de longitud, uno de los más largos del mundo en su clase. Con un arco ojival de 70 m de altura y de 132 m de luz, es el tercero del mundo de los construidos por dicho método. El tablero es de canto variable, con luces de 66 m.

Obras en ejecución

- Tramo Seseña-Aranjuez, del ADIF, y Tramo Minglanilla-Embalse de Contreras del ADIF.

Carreteras y autovías

Obras terminadas y entregadas

- Variante de circunvalación sur de Logroño, para el Ministerio de Fomento con el puente sobre el río Iregua, de tablero atirantado de hormigón pretensado, de doble calzada de 24,70 m de ancho.
- Autovía Santiago-Lavacolla. Acceso al Puerto de Vigo, con un falso túnel de cubierta singular. Acceso al Puerto de Algeciras, con un viaducto de vs, de 850 m de longitud, con un vano central de 125 m.

Actualmente en ejecución

- Autovía del Cantábrico. Tramo Las Dueñas-Novellana, del Ministerio de Fomento, en el Principado de Asturias, destacando el ensanche del viaducto de San Pedro, un voladizo sucesivo de 150 m de luz, con pilas de hasta 80 m de altura.
- Autovía Ferrol-Villalba. Tramo As Pontes de García Rodríguez-Cabreiros, de la Xunta de Galicia, con la ejecución del viaducto del río Eume con pilas de más de 90 m de altura y un tablero único, de 23,80 m de ancho.
- Variantes de la carretera CA-170. Tramo Los Corrales del Buelna-Puente Viesgo, del Gobierno de Cantabria, con un puente atirantado sobre el río Besaya, de doble pilono, con una luz central de 135 m.

Obras hidráulicas y medio ambiente

Obras terminadas

- Saneamiento de la cuenca del río Louro.

Falso túnel de Acceso a Bouzas. Vigo. Pontevedra





Pasarela sobre el río Pisuerga. Valladolid

- Proyecto para el tratamiento de las riberas del Pisuerga en el T.M. de Valladolid (entorno del Museo de la Ciencia), para Aguas del Duero.

Obras en ejecución:

- Restauración del molino de mareas en Caño Herrera, San Fernando (Cádiz); para la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente
- Paseo marítimo de Porto do Son (A Coruña) para la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.
- Nueva impulsión desde la estación de tratamiento de agua potable del Tambre al depósito del polígono industrial del Tambre, de la Xunta de Galicia.

Otras tipologías

Se han ejecutado túneles, infraestructuras aeroportuarias y portuarias, obras marítimas, urbanizaciones, etc., así como obras de conservación y mantenimiento.

REALIZACIONES DE EXISA

Construcciones Exisa, S.A. es la empresa especialista en edificación dentro del Grupo PUENTES. Se pueden diferenciar claramente dos campos: la restauración del patrimonio histórico-artístico y la ejecución de obra de nueva planta.

La experiencia que atesora en restauración del patrimonio queda patente por los Premios Europa Nostra concedidos en dos ocasiones, restauración de los edificios de la Carrera del Darro en Granada (1992) y por la intervención en la Iglesia de los Trinitarios Descalzos en Baeza (Jaén, 1996). También posee una mención de los Premios de Arquitectura Juan Vidal en su edición de 2001 por la rehabilitación del Castillo de Santa Pola de Alicante. Además de los premios y menciones reseñados, Exisa ha realizado obras tan emblemáticas como la restauración de las Torres de Serrano en Valencia, la restauración de la Fachada del Palau de la Generalitat de Cataluña en Barcelona, el Palacio de la Magdalena en Santander, la sede de la Fundación Albaicín en Carmen del Aljibe del Rey en Granada o el Palacio de Mendibile en Vizcaya, por citar solamente algunas de las actuaciones realizadas. Una actividad especial dentro de la restauración son las campañas de rehabilitación de fachadas en ciudades como Santiago de Compostela, León, Orense, Málaga o Sevilla.

No menos importante es el bagaje de la empresa en las obras de nueva planta, tanto residencial como dotacional y/o asistencial, que no vamos a relatar por prolijo y aunque también en estas obras se nota el sello del Grupo, no resultan tan espectaculares como las reseñadas.

PONTEDOMUS

La actividad inmobiliaria del Grupo PUENTES se aglutina entorno a Pontedomus, empresa cabecera que gestiona las distintas líneas de negocio del grupo en dicho ámbito a través de dos empresas: Inmobiliaria de Puentes y Kentrum.

Inmobiliaria de PUENTES gestiona las promociones de viviendas, locales comerciales y garajes, encargándose de todo el proceso, desde la tramitación urbanística, obtención de licencias, construcción, comercialización y venta del producto final. En estos momentos gestiona promociones en Vigo, Pontevedra, Ribeira, Ames y Oroso, con una cartera de 958 viviendas.

Kentrum gestiona el patrimonio inmobiliario del Grupo Puentes, desde la compra y desarrollo del suelo, hasta el alquiler de viviendas, oficinas, naves industriales, etc.

CONCESIONES

Aunque joven, el área de concesiones refleja un dinamismo importante así como un futuro prometedor, con participaciones en la concesión de la Autovía del Salnés de la Xunta de Galicia y en la del Auditorio-Palacio de Congresos de Vigo, así como la creación de tres aparcamientos en esta misma ciudad.

Restauración de las Torres de Serrano. Valencia





Muelle de un puerto

Guillamin
Madrid, Colección Particular



Alfredo Rodríguez Verdugo
Presidente

El Grupo ROVER ALCISA es algo más que una empresa, es un equipo humano con alto nivel profesional, identificado plenamente con la cultura empresarial. Nuestro mejor activo es nuestro capital intelectual.

Somos conscientes de que formamos parte de una sociedad moderna, a la que nos debemos totalmente. Por ello, contribuir al desarrollo de nuestro país y crear el máximo valor para nuestra sociedad ha sido y es el eje vital de nuestro grupo. Un objetivo sustanciado en tres frentes. Primero, hacia nuestros clientes, ejecutando obras en las que prima la calidad, seguridad y respeto al medio ambiente, así como el cumplimiento de los plazos previstos. Segundo, hacia las personas que forman nuestro grupo, ofreciéndoles un espacio de vida en donde desarrollar su aspecto profesional y su dimensión humana. Tercero, hacia nuestros accionistas, proporcionándoles excedentes financieros que garanticen el desarrollo de sus iniciativas empresariales.

Nos gustan los retos, cuanto más grandes, mejor. Empezar la jornada preguntándonos cómo podemos mejorar forma parte de nuestra filosofía. La innovación permanente nos permite avanzar y estar a la vanguardia en sistemas de planificación y gestión económica. Sin duda, éste es el factor diferencial de nuestro grupo.

Nuestro reto es configurar un gran grupo diversificado y a la vez especializado, lo que a buen seguro nos va a deparar un futuro apasionante.



HISTORIA

El Grupo ROVER ALCISA tiene su origen en 1991, con la creación de ROVER Y ROVER, S.A., empresa valenciana especializada en obras ferroviarias. En 1995 tras la compra de ALCISA, S.A. empresa de obras públicas de ámbito nacional y domiciliada en Madrid, y posterior fusión, nace ROVER ALCISA, S.A. El Grupo ROVER ALCISA diversifica sus actividades empresariales de construcción, Promoción Inmobiliaria, Ingeniería y Nuevas Tecnologías.

Creamos valor

El principal objetivo de ROVER ALCISA es crear el máximo valor posible. Valor para sus clientes, con la ejecución de obras complejas de calidad y en el menor plazo posible. Valor para el equipo humano, como parte de su proyecto vital. Valor para sus proveedores, para que puedan desarrollar sus proyectos empresariales en armonía con los nuestros y valor para los accionistas para financiar el crecimiento y las nuevas inversiones, produciendo lo que llamamos la Espiral de creación de valor.

La base de ROVER ALCISA reside en el rigor, la profesionalidad y el talento intelectual de nuestra plantilla. La plena dedicación puesta siempre al servicio del cliente, tanto con la administración pública (central, autonómica, provincial, comarcal o local) como con la iniciativa privada, nos permite cubrir sus necesidades y crear valor para el conjunto de la sociedad. Esa generación de valor añadido a las obra es nuestro rasgo esencial.

EL TREN DE LA INNOVACIÓN

Innovar en cualquier sector comporta tener un profundo conocimiento del mismo. En la construcción, saber aplicar nuevas metodologías implica –de entrada– un elevado componente intelectual y un amplio grado de formación y preparación técnica. Somos uno de los pocos grupos del sector capaz de ejecutar cualquier proyecto por complejo que sea.

Construir infraestructuras, pero además hacerlo con plenas garantías, implica un alto grado de preparación y una enorme capacidad de innovación en métodos y recursos tecnológicos. Levantar un edificio, proyectar y construir carreteras, puentes, túneles, vías ferroviarias, autopistas... resulta siempre un reto. La complejidad tecnológica, y los recursos humanos y técnicos que se precisan, sólo pueden garantizarlos una empresa con un alto nivel de innovación.



Autovía la Plana. Tramo Betxí-Borriol. Castellón (UTE)

El Grupo ROVER ALCISA aplica siempre en sus obras nuevos métodos, aportando nuevas soluciones. Su permanente evolución, su amplio equipo de profesionales en continua formación, la disponibilidad de una avanzada tecnología y maquinaria moderna y el sistema de planificación y gestión económica más avanzado del sector de la construcción, le han consolidado como un grupo innovador por las mejoras técnicas que aporta a cada una de las obras que ejecuta.

Nuestra empresa constituye un referente en la construcción y de manera muy especial en la ejecución de grandes obras. Ésta es su especialización. Túneles, puentes, obras ferroviarias... Pensamos, construimos innovamos y desarrollamos nuevos proyectos por y para nuestra sociedad. Por ello, ejecutamos infraestructuras que aportan valor a nuestro entorno.

Obras complejas

La amplia capacidad tecnológica y el elevado perfil de la plantilla, unidos al *know-how* del grupo configuran ROVER ALCISA como una empresa ampliamente capacitada para realizar grandes proyectos y ejecutar obras complejas.

Por todo ello, y como consecuencia de la enorme experiencia, el gran conocimiento del sector y la amplia capacidad de sus profesionales, la empresa dispone de los recursos tecnológicos necesarios para acometer y ejecutar proyectos singulares –tanto por su dimensión como por su complejidad– ofreciendo un servicio global, garantizado por la trayectoria de un grupo con más de 40 años de experiencia.

Al Grupo ROVER ALCISA le gustan los grandes retos. Obras cuanto más complejas y en menor plazo de ejecución mejor. Las obras complicadas aportan mayor competitividad y valor que las obras sencillas. En el Grupo ROVER ALCISA estamos preparados para competir en cualquier obra y con cualquier empresa.

En todos los frentes

El ingenio y el afán de mejorar han situado al Grupo ROVER ALCISA como un gran grupo empresarial a la vanguardia de su sector. Hoy, está en todos los frentes y todos los campos de la obra civil. De hecho, su condición de líder es evidente. Cuenta con una amplia experiencia en todo tipo de infraestructuras terrestres: carreteras, autovías y autopistas.



Corredor Alicante-Altea. Tramo 5 de la línea Alicante-Denia FGV. Alicante



Túnel de Énova de Alta Velocidad Xàtiva-Valencia. Valencia (UTE con Ploder)

Al firme posicionamiento en este segmento hay que sumar su destacada y singular presencia en las infraestructuras ferroviarias: Líneas de Alta Velocidad, Metro y tranvía. Su participación en obras singulares del mapa ferroviario español ha convertido a este grupo empresarial en uno de los pocos de todo el territorio nacional especializado en obras ferroviarias.

Otra de las áreas de especialización de la empresa es la de las obras hidráulicas: presas, abastecimientos, conducciones y encauzamientos, campo en el que cuenta con todos los recursos humanos y técnicos para abordar grandes proyectos.

Su especialización y firme posicionamiento no se ciñe exclusivamente a la obra pública, sino que también incluye una dilatada trayectoria en edificación docente, sanitaria e industrial.

Proyectamos futuro

Nuestros objetivos son contribuir al desarrollo de nuestra sociedad, aportar fórmulas que nos dirijan hacia un futuro mejor y diseñar proyectos que abran nuevos

caminos hacia el progreso. Por ello, en ROVER ALCISA trabajamos para construir calidad de vida, edificar progreso y proyectar bienestar. Buscamos nuevas fronteras para abrir nuevos caminos, con un único fin: estar más cerca de las necesidades de nuestros ciudadanos. Debido a ello, nuestros proyectos, nuestras ideas y nuestras obras están pensadas para mejorar la calidad de vida.

Desde 1962, el grupo ha ido evolucionando, incorporando nuevas tecnologías y destinando, cada vez más, mayores recursos a la investigación y desarrollo, hasta lograr hoy estar a la vanguardia de la ingeniería civil. ROVER ALCISA dispone hoy de modernas instalaciones en Madrid y la Comunidad Valenciana, de un amplio equipo de profesionales de elevado perfil técnico y ampliamente cualificado. Ése es nuestro activo: nuestra plantilla. Contamos con 105 ingenieros de dilatada trayectoria profesional, que son capaces de aportar soluciones a los proyectos más complejos.

Nuestro equipo humano, dotado de las últimas tecnologías, está siempre al servicio de nuestros clientes, apoyándoles y asesorándoles en cualquier momento. Antes de acometer una obra, estudiamos el proyecto, su complejidad técnica, su dimensión y el valor que aporta a la sociedad. Buscamos retos, obras que aporten progreso. Trabajamos unidos por una única meta: construir un país mejor, moderno y con visión de futuro.

ROVER ALCISA INMOBILIARIA

Con el convencimiento de que el desarrollo de las grandes obras contribuye al progreso, ROVER ALCISA promueve espacios de hoy con vistas al mañana. Edificamos y construimos viviendas con el único objetivo de crear hogares. Los más de 40 años de experiencia del grupo son suficiente aval para abordar y ejecutar cualquier promoción. El conocimiento y dominio de las nuevas tendencias arquitectónicas, unido a los recursos humanos y técnicos de la empresa, nos sitúan a la vanguardia del sector. El rigor, la profesionalidad, la calidad en los acabados, la utilización de materiales nobles y la creación de espacios abiertos en armonía con el medio natural son los rasgos distintivos de las construcciones que realiza el grupo.

ROVER ALCISA construye y proyecta nuevos espacios para un nuevo estilo de vida.

La fuerza del grupo

Resulta evidente que la condición de empresa solvente, seria y sólida es consecuencia directa de la profesionalidad del equipo humano. La profesionalización en la gestión y la producción es un elemento distintivo. La capacidad profesional, el conocimiento del sector y la disponibilidad de un cuadro directivo cualificado han situado a nuestro grupo en una privilegiada posición en su sector.

Su equipo humano constituye el factor fundamental y uno de los grandes valores del grupo. La elaboración de proyectos desarrollados por los profesionales





exige una estructura técnica capaz y versátil. Precisamente el elevado y cualificado perfil técnico de la plantilla confiere una dimensión singular a la empresa y una mayor agilidad, globalidad y personalidad propia. El Grupo ROVER ALCISA cree en nuestra sociedad y apuesta por ella. Por eso su principal valor reside en sus profesionales. En su capacidad, entrega, dinamismo y dedicación.

Los proyectos son fruto de un trabajo en equipo, de un estudio previo y de una conjunción de factores técnicos, tecnológicos y, por encima de todo, humanos. Su fuerza reside en su gente. El Grupo ROVER ALCISA es mucho más que una empresa, es un grupo de profesionales capacitados para hacer de un proyecto una gran obra. La calidad es más que una norma, es un compromiso. Dispone de tecnología de vanguardia, personal especializado, innovación y un firme compromiso con la seguridad y salud laboral de sus empleados. Tiene un firme compromiso por conocer y aplicar las normas de seguridad. Su objetivo se sustancia en reducir y erradicar la siniestralidad laboral. Por ese motivo, cumple al milímetro las normas y la legislación vigente.

Formar es crear. Por ello, invertir en la preparación de nuestra plantilla es uno de los rasgos esenciales del grupo. Ejecutar y diseñar proyectos de gran complejidad exige un alto grado de preparación y formación. Por ese motivo, siempre hemos invertido en la cualificación de la plantilla. Nuestro rasgo distintivo reside en la alta preparación técnica de nuestra gente en todos los ámbitos, desde cuadros de dirección hasta el último de los trabajadores.

En el Grupo ROVER ALCISA creemos en las personas. La creatividad, la innovación, la profesionalidad, son cualidades que fomentamos e incentivamos mediante la formación.

POR UN FUTURO SOSTENIBLE

La tierra, nuestro entorno, sufre alteraciones fruto en gran medida de la acción del hombre. El progreso, la evolución en las comunicaciones, los avances tecnológicos, la innovación en maquinaria han comportado una nueva relación entre el hombre y su medio. La aplicación de nuevos métodos de construcción, la aparición de nuevas tecnologías han contribuido en gran medida a buscar y descubrir nuevos horizontes. Esa relación, entre la humanidad y la naturaleza, ha suscitado nuevas fronteras, ha abierto nuevos caminos y ha construido nuevas vías de desarrollo.

Es evidente que el enigma del futuro de nuestro entorno sigue abierto. También es evidente que todo progreso comporta nuevas metas y retos. Construir implica mejorar, progresar y avanzar. Pero ese progreso, ese dinamismo de una sociedad no puede ni debe entrar en colisión con la conservación de los valores ecológicos. Por ello, en ROVER ALCISA construimos, proyectamos y diseñamos



Edificio Foredeck. Copa América. Valencia (UTE)

futuro, pero no a cualquier precio. La preservación de nuestro entorno y la aplicación de los valores medioambientales que garanticen un desarrollo sostenible es nuestra norma.

Construimos presente pero siempre con un férreo compromiso con nuestras futuras generaciones. Por ello, porque creemos que no existe un mundo mejor que

el nuestro, en cada proyecto, en cada obra, evaluamos todas y cada una de las repercusiones que dicha actuación puede tener sobre nuestro medio. El presente, el bienestar de hoy reside en la preservación y aplicación de criterios medioambientales con vistas al mañana. Progreso y desarrollo sólo se pueden combinar si respetamos nuestro entorno. Ésa es la máxima filosofía del grupo y nuestra máxima.



Faro de Buda

Anónimo
Madrid, Ente público Puertos del Estado



Jordi Rubau Comalada
Presidente

CONSTRUCCIONES RUBAU, S.A. fue fundada por Joan Rubau (1908-1971) en los años 50, en los albores del desarrollo turístico e industrial de Cataluña. Su constitución como sociedad anónima tuvo lugar en 1968 en Girona. En sus inicios, la empresa dedicó su actividad fundamentalmente a la obra pública llevando a cabo todo tipo de obra civil, pero muy especialmente la construcción de infraestructuras (carreteras, polígonos, urbanizaciones, etc.). La empresa ya disponía entonces de una cantera de áridos, de una planta de fabricación de mezclas bituminosas en caliente, de una planta de hormigón y de maquinaria de movimiento de tierras. En esta primera fase, RUBAU se convirtió en una de las empresas líderes en el sector de la construcción en la provincia de Girona.



Azud de derivación del río Adaja. Ávila



HISTORIA

A partir de 1992, gracias a una nueva estrategia basada en la calidad, el crecimiento, la diversificación de la actividad y la expansión geográfica, la empresa estructura su organización, se consolida como una de las empresas más importantes de Cataluña y amplía su actividad constructora a escala nacional tanto en la obra pública como privada. Destaca, asimismo, el crecimiento del área de edificación de la compañía.

El resultado es un grupo compuesto por un conjunto de empresas con gestiones y actividades independientes, pero unidas todas ellas por los principios que nos hacen fieles a nuestra identidad; un grupo que ha sabido adaptarse a la gran especialización que ha demandado el sector.

Más recientemente, con Pedro Buenaventura como nuevo consejero delegado, se abre una nueva etapa en la compañía con la definición de un nuevo plan estratégico basado en el crecimiento sostenible, la calidad, la rentabilidad y

la diversificación de la producción. Así pues, se estructura el Grupo RUBAU apoyado fundamentalmente por tres grandes áreas de negocio: la construcción, la inmobiliaria y la concesionaria.

Para todo ello, la empresa cuenta con el aval que le da su trayectoria en el mercado, gracias al prestigio de su equipo humano y técnico y a sus innovadores sistemas de gestión y control. Por otro lado, cabe resaltar el enorme potencial del actual equipo directivo, altamente reconocido en el sector, y la existencia de políticas muy comprometidas y enfocadas a las necesidades del cliente.

INSTALACIONES Y EQUIPAMIENTOS

Para hacer frente a sus objetivos, RUBAU dispone de toda una serie de modernas instalaciones y equipamientos. En este sentido, cabe citar la existencia de dos canteras de roca caliza, dos plantas de mezclas bituminosas

en caliente fijas y dos móviles, una planta de hormigón fija y una móvil, un laboratorio de calidad de autocontrol y un importante parque de maquinaria de movimiento de tierras.

Todo ello permite atender a la amplia variedad de tipologías de obras de nuestros clientes con los equipos más adecuados y siempre con criterios de sostenibilidad y respeto por el medio ambiente.

ÁREAS DE NEGOCIO

Tal y como se ha apuntado, actualmente el Grupo RUBAU se estructura en 3 grandes áreas de negocio: la constructora, la inmobiliaria y la concesionaria.

La Constructora

La Constructora es sin duda el área de negocio más importante de la compañía y mantiene un importante crecimiento gracias a la expansión de su área de influencia y a la incorporación de nuevos clientes, tanto en el campo de la obra civil como de la edificación.

En el ámbito de la obra civil, RUBAU posee una amplia experiencia que le permite realizar cualquier tipo de obra con las máximas garantías. De este modo, hoy en día nuestra compañía está presente en la construcción de todo tipo de infraestructuras en el ámbito nacional: carreteras, autovías, urbanizaciones, puertos, aeropuertos, obras hidráulicas, etc. Entre las obras cabe destacar las siguientes:

Acabadas

- Prolongación del segundo cinturón de Barcelona, Pata Sur
- Variante Sur de Reus
- 4 tramos del eje transversal de Cataluña
- Planta de Compostaje del Vallés Oriental
- Nueva bocana del puerto de Barcelona
- Ampliación del puerto de Almería
- EDAR de Torredembarra (Tarragona)
- LAV Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramos Guadalajara, Lleida, Montblanc y L'Hospitalet de Llobregat
- Variante de Ausejo (Logroño)
- Construcción de una placa fotovoltaica y estructuras de conexión del Fórum 2004 (Barcelona)
- Azud de la derivación y conducción principal de la zona regable del río Adaja (Ávila)
- Remodelación y ampliación del puerto de Segur de Calafell (Tarragona)
- Construcción del muelle de las Azucenas del puerto de Motril (Granada)
- Carretera C-37, Castellfollit del Boix a Sant Salvador de Guardiola (Barcelona)



Nueva bocana del Puerto de Barcelona. Barcelona

- Desdoblamiento N-260, entre Argelaguer y Montagut (Girona)
- Autovía A-23 Levante-Aragón-Somport. Tramo río Palencia-Viver (Castellón)
- Talleres y cocheras del Metro Ligero de Colonia Jardín a Boadilla del Monte y Pozuelo de Alarcón (Madrid)

En ejecución

- Acceso ferroviario de alta velocidad de levante. Tramo: Picanya-Valencia.
- Obras de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo: Parque logístico-Zona universitaria. Subtramo pozo de ataque calle Motors-Zona Franca ZAL
- Ampliación del dique de abrigo Este del puerto de Barcelona.

RUBAU realiza todo tipo de obras de edificación. De este modo, se construyen tanto edificios para viviendas convencionales como grandes proyectos de alto contenido arquitectónico. Actualmente se están realizando edificios de oficinas, viviendas, centros docentes, instalaciones deportivas, instalaciones industriales, etc. Entre estas obras cabe destacar las siguientes:

Acabadas

- 470 viviendas, aparcamientos y locales comerciales en las Casernas de Girona



- 109 viviendas, aparcamientos y locales comerciales en la avenida Marina (Barcelona)
- Nuevo aulario de la Facultad de Derecho de Barcelona
- Viviendas en las parcelas P2, P4 y P9 en el Polígono de Montigalá, en Vía Trajana y en el Besós (Barcelona)
- Ampliación del colegio Santa María dels Apòstols
- Rehabilitación de un almacén en la estación marítima del Buquebús en el puerto de Barcelona
- Construcción de un local social-biblioteca en el parque del Migdia (Girona)
- Construcción de un instituto de medicina preventiva (Clínica CIMA) y centro deportivo en Barcelona
- Construcción y alquiler del complejo de oficinas en el WTC de Cornellà (Barcelona)
- 122 viviendas en La Ventilla (Madrid)
- Nueva lonja de pescado fresco y fábrica de hielo en el puerto de Almería

En ejecución

- Nueva Terminal Sur del aeropuerto de Barcelona
- Construcción y explotación del edificio judicial de Granollers
- Residencia para la tercera edad en El Berrueco (Madrid)
- 90 viviendas en Reus (Tarragona)
- 151 viviendas en Montgat (Barcelona)

La inmobiliaria

RUBAU Inmobiliaria es la sociedad inmobiliaria del Grupo RUBAU. Su actividad se basa en la adquisición de suelo y su posterior gestión urbanística. Destaca por mantener una política muy selectiva y dedicarse únicamente a promociones de gran calidad en zonas especialmente atractivas. Entre las promociones en ejecución y las realizadas en los últimos años distinguimos:

- 470 viviendas, aparcamientos y locales comerciales en las Casernas de Girona
- 109 viviendas, aparcamientos y locales comerciales en la avenida Marina (Barcelona)
- 439 viviendas plurifamiliares en Girona
- 300 viviendas unifamiliares en Girona
- 100 naves industriales en Cataluña

La concesionaria

RUBAU Concesionaria es la sociedad concesionaria del Grupo RUBAU. Actualmente desarrolla el negocio en el área de infraestructuras inmobiliarias, aparcamientos, puertos, infraestructuras de transporte, etc. Entre las concesiones que cabe destacar realizadas en los últimos años distinguimos:

- Construcción y conservación de 57 viviendas en La Ventilla (Madrid)
- Construcción y conservación de 122 viviendas y aparcamientos en La Ventilla (Madrid)
- Construcción y conservación de 111 viviendas en Vallecas (Madrid)
- Construcción y explotación del parque de terminales portuarios DELTA 1 (Barcelona)
- Construcción y conservación de los nuevos juzgados de Granollers (Barcelona)
- Construcción y explotación del puerto deportivo de Segur-Calafell, (Tarragona)
- Construcción y explotación del aparcamiento Plaza del Mar de Barcelona.

Construcción de 470 viviendas, aparcamientos y locales en los antiguos cuarteles de Girona. Girona





Prolongación del segundo cinturón de Barcelona, Pata Sur

LA GESTIÓN COMO VENTAJA COMPETITIVA

Históricamente RUBAU se ha destacado por sus innovadores sistemas de gestión, que le han permitido realizar una gestión interna eficiente y eficaz. En este sentido, son ampliamente conocidas sus aportaciones en campos como la calidad, la prevención de riesgos laborales, el medio ambiente y la responsabilidad social corporativa.

La calidad

Donde más esfuerzos ha invertido la compañía es en el terreno de la calidad, en el enfoque al cliente y a sus necesidades. De este modo, en el año 2000 se implantó un sistema de calidad total de acuerdo con el modelo europeo EFQM (European Foundation for Quality Management) que ha permitido implantar sistemas de mejora continua en la organización y estructurar los procesos con demostrada eficacia y eficiencia. Asimismo, RUBAU está certificada en base a

la Norma ISO 9001:2000, siendo la primera constructora española en conseguir dicha certificación.

En el ámbito de la gestión, destacan los sistemas de control de calidad (Sistema de CPM, ampliamente reconocido en el Estado español) y el sistema de control de costes. Por otro lado, el sistema organizativo de la empresa prevé no sólo satisfacer al cliente externo sino también al interno, lo que ha permitido el desarrollo de programas de recursos humanos de gran nivel tendentes al desarrollo profesional y personal de los miembros de la organización a través de importantes procesos de formación e información.

Gracias al importante compromiso de RUBAU con la calidad, en el año 2000 recibió el Premio a la Calidad de la Generalitat de Catalunya, máximo galardón que en este campo se otorga en Cataluña.

La prevención de riesgos laborales

RUBAU ha destacado históricamente tanto por su compromiso como por sus avances en el campo de la prevención de riesgos.

En este sentido, RUBAU fue una de las primeras empresas de España en apostar por la gestión de la prevención y ya desde el año 1996 cuenta con un sistema de gestión de prevención de riesgos laborales perfectamente integrado en la gestión general de la empresa. Sin embargo, la contribución más importante de la compañía en este campo se realiza a través de la «Campaña Construyamos Seguros». Esta ambiciosa campaña nació en el año 2000 y consta de 8 importantes ejes destinados a aportar tanto herramientas técnicas como pedagógicas para combatir la accidentabilidad laboral.

El importante compromiso de la compañía en este ámbito ha sido recompensado por la sociedad con numerosos reconocimientos, tanto autonómicos como estatales, el último de los cuales ha sido el Premio DIPLOOS, Trofeo Nacional de la Seguridad en el Trabajo 2006.

El medio ambiente

RUBAU mantiene un firme compromiso con el respeto y la conservación del medio ambiente, hecho que le ha permitido desarrollar proyectos sumamente innovadores entre los que destaca la «Campaña Hormigón Verde», que permitió reciclar en planta, por primera vez en España, las mezclas bituminosas en

caliente. Mención aparte merece el libro *La gestión ambiental en la ejecución de obras*, documento pionero en el sector en la identificación de los principales aspectos ambientales que intervienen en el proceso constructivo de las obras. Ambas experiencias son el resultado del empeño continuo de la compañía en mejorar el medio ambiente desde que en 2000 se certificó en base a la Norma ISO 14001:2004.

Las numerosas aportaciones de RUBAU en este campo han permitido la consecución de numerosos reconocimientos, entre los que destacan el Premio Internacional SIM 2002 y el Premio Europeo de Medio Ambiente 2001-2002.

La responsabilidad social corporativa

No hay que olvidar tampoco las aportaciones de CONSTRUCCIONES RUBAU, S.A. en el campo de la responsabilidad social corporativa, gracias a una visión empresarial moderna y comprometida con su entorno social. Destaca en este punto la publicación del libro *La prevención de riesgos laborales en el sector de la construcción*, destinado a mejorar tanto la documentación técnica como la formación e información de los trabajadores del sector. Este proyecto se ha desarrollado con la colaboración de más de 80 empresas de todo el Estado español y ha sido cedido a la sociedad y, en especial, al sector de la construcción de manera gratuita. Buena muestra de ello son los más de 10.000 ejemplares repartidos gratuitamente en la Feria Construmat 2007 en Barcelona.

Esta experiencia ya ha sido merecedora de distintos galardones, como el Premio Nacional 28 de Abril a la Prevención de Riesgos Laborales 2006 y el Premio Preventia 2006.

CAMINANDO HACIA EL FUTURO

La clave de nuestra eficacia ha sido siempre la capacidad de adaptación a los nuevos tiempos y el saber satisfacer las transformaciones que nos exigen, todo ello con rapidez y eficacia.

En cualquier caso, de nada hubieran servido nuestros esfuerzos sin la confianza que nos han demostrado durante todos estos años nuestros clientes y proveedores, a los que queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento.

En definitiva, hemos creado una empresa de sólidos cimientos que han de servir más que nunca para conseguir con éxito un futuro mejor. Una empresa moderna, innovadora, con proyección y con liderazgo social que, sin perder su identidad propia, afronta con profesionalidad y compromiso los retos del sector, siempre al servicio del cliente y de la sociedad en general.

Talleres y cocheras del Metro Ligero. Madrid





El dique

Clara Gangutia
Fundación Sando



José Luis Sánchez Domínguez
Presidente

Cuando surge [Anci](#), Grupo SANDO llevaba más de 20 años trabajando para convertirse en una de las principales empresas del sector. Un proceso de continuo crecimiento que comenzó en el año 1974 con una reducida flota de transportes que fuimos ampliando progresivamente.

Eran años de cambio, de transición económica y política, pero también de oportunidades. Supimos hacernos un hueco en el negocio de la construcción y con mucho esfuerzo logramos extender nuestra actividad y relacionar directamente nuestra marca con la calidad. Siempre hemos ofrecido nuestras mejores materias primas: una dedicación continua y un servicio impecable.

Afortunadamente hemos entendido desde un principio que si queríamos diferenciarnos y alcanzar una posición importante dentro del mercado, debíamos invertir toda nuestra energía en la propia empresa y diversificar nuestra actividad hacia otras líneas de negocio.



10 AÑOS CRECIENDO JUNTOS

Gracias a ello hemos logrado consolidar un holding con amplia capacidad para operar en los sectores de construcción y servicios. Cinco grandes áreas vertebran Grupo SANDO: construcción, inmobiliaria, materiales y suministros, medio ambiente y concesiones. Junto a ellas una sexta área corporativa que unifica y presta servicios a todo el grupo.

Además de obra civil, hemos conseguido abarcar desde la fabricación y venta de materiales, la promoción inmobiliaria, las obras de reforestación y servicios medioambientales hasta la explotación de concesiones administrativas.

Personalmente considero que el éxito de Grupo SANDO se basa en algo muy sencillo; siempre nos ha gustado lo que hemos hecho y eso nos ha llevado a querer trabajar todo el tiempo.

EXPANSIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

La actividad del Grupo SANDO se inició en Málaga, después fuimos creciendo progresivamente en Andalucía, hasta que dimos el salto para expandirnos en todo el territorio nacional. Desde el año 2005 disponemos de una delegación en Polonia, donde además de exportar nuestra calidad y principios, hemos llevado nuestro espíritu de crecimiento, el mismo que nos impulsa a buscar nuevos mercados y explorar otros países.

EJECUCIÓN DE OBRAS

En treinta años, el Grupo SANDO ha desarrollado una ingente cantidad de proyectos significativos emplazados en diversas localizaciones del país. Dentro de la división de construcción, hemos intervenido en infraestructuras clave desde todos los ámbitos; en la ejecución de infraestructuras portuarias y aeroportuarias como

Sede del grupo Sando en Madrid



la segunda pista del Aeropuerto de Barajas, o actualmente con la construcción de la nueva terminal del Aeropuerto de Málaga.

Hemos representado igualmente un importante papel en la conexión ferroviaria mediante la Alta Velocidad en España, desde Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León o la Comunidad Valenciana. Realizando majestuosas obras de ingeniería como el túnel de San Pedro en Madrid o las dos primeras líneas del Metro de Málaga que se están llevando a cabo en la actualidad.

Dentro de los grandes proyectos llevados a cabo desde el área de construcción, hemos asumido numerosos compromisos con el medio ambiente. Realizando obras de ingeniería que impulsan el desarrollo económico y social de diferentes regiones como canalizaciones, depuradoras, embalses o plantas desaladoras, como la que se ejecuta en el Campo de Dalías, Almería.

De la misma manera, Grupo SANDO ha formado parte de cientos de proyectos relacionados con carreteras, autovías, autopistas y su posterior conservación. Recientemente hemos terminado la Autopista Madrid-Toledo, una infraestructura indispensable para la comunicación con la capital que explotaremos durante los próximos 36 años.

En el ámbito de la edificación, hemos tenido tiempo de abarcar todas las tipologías, levantando, edificios administrativos, sanitarios, viviendas, palacios de congresos, centros deportivos, financieros, universidades, etc. Actualmente estamos ejecutando las Torres de Hércules en el Campo de Gibraltar, que serán los rascacielos más altos de Andalucía.

LA DIVERSIFICACIÓN DE LA EMPRESA

Dentro de la diversificación de nuestras áreas de negocio, hemos apostado firmemente por las concesiones. Con importantes proyectos como el Metro de Málaga, el Hospital del Tajo en Aranjuez, el Intercambiador de Transportes de Mairena del Aljarafe o el complejo de servicios del Hospital Virgen del Rocío ambos en Sevilla. Recientemente hemos iniciado nuestra andadura en el sector energético con una planta fotovoltaica y hemos tomado una participación en una importante empresa tecnológica.

LA GESTIÓN COMO VENTAJA COMPETITIVA

Los cambios en la sociedad y el propio crecimiento de la empresa nos han llevado a introducir nuevas pautas para contribuir a mejorar las condiciones de los ciudadanos y a diferenciarnos mediante iniciativas que concilien la labor de la empresa con las inquietudes de la sociedad actual.

Somos conscientes de que el desarrollo humano debe ser sostenible, por ello compatibilizamos la eficacia del negocio con la preservación del medio ambiente, realizando una labor comprometida con las exigencias del entorno.



Autopista Madrid-Toledo (UTE)



Diputación Provincial.
Málaga en (UTE)

En este sentido la Fundación SANDO, se creó para desarrollar un programa de responsabilidad social corporativa comprometido con la sociedad actual.

La Fundación surgió como una necesidad de compromiso con la sociedad y se ha creado con el objetivo de articular la Acción Social de las empresas del grupo. La actuación de la Fundación es de enfoque global, por lo que no se limita a ningún ámbito geográfico concreto.

Nuestra actividad en la Fundación se desarrolla a través de diferentes programas cuyos objetivos son favorecer a la sociedad en general y a la plantilla en particular. Actualmente es el principal instrumento por el que canalizamos responsabilidad social corporativa de SANDO.

Desde SANDO, como un miembro más de la sociedad, consideramos una obligación contribuir activamente en actividades que redunden en beneficio de la comunidad. Así como avanzar en el entendimiento de las actividades laborales y la vida familiar.

Hemos asumido durante todo este tiempo numerosos compromisos, en un principio con los propios profesionales de Grupo SANDO, cuidando al máximo la prevención de riesgos laborales mediante la creación de un Servicio de Prevención Mancomunado y a través de la formación continua.

Cada ejercicio fomentamos la cultura de la prevención con nuevas actividades, siendo sin duda la más importante la celebración de los Premios Anuales de Seguridad. Estos galardones reconocen la labor prestada en materia de

Estación de Alta Velocidad en Puente Genil. Córdoba





Puerto de Algeciras. Cádiz

seguridad y salud laboral a los profesionales del grupo. Asimismo, también se premia a dos empresas colaboradoras con la misma distinción.

Protegemos con estas iniciativas nuestro bien máspreciado, el capital humano del grupo: un cualificado equipo de profesionales que ha ido creciendo progresivamente con la expansión de la empresa durante los últimos 30 años, adquiriendo nuevos conocimientos y poniéndolos al servicio de las diferentes necesidades.

Los diferentes sistemas de calidad implantados en la entidad, acordes con el riguroso cumplimiento de las normativas internacionales, nos ha permitido ofrecer una amplia variedad de servicios con unas garantías plenas. En este sentido, una de nuestras metas consiste en desarrollar nuevas actividades y aplicar en ellas desde un principio las diferentes pautas de normalización que exigen los organismos competentes.

Desde luego, la innovación y la sostenibilidad han sido dos conceptos inseparables dentro de nuestros principios; investigando en los procesos productivos, buscando nuevas técnicas que permitan un uso racional de los recursos y apoyando a universidades y organismos públicos preocupados por la innovación, como la Corporación Tecnológica de Andalucía de la que Grupo SANDO es miembro fundador.

I+D+i

Desde este organismo hemos financiado, junto a otras entidades, 74 proyectos de I+D+i que implican a más de 500 investigadores en proyectos directamente subvencionados por la fundación en las nueve universidades andaluzas, además de otros centros de investigación y hospitales públicos.

Dentro del sector de las tecnologías de la información y la comunicación la apuesta ha sido siempre clara, afianzada en los últimos tiempos con la adquisición del 24,5% de AT4 Wireless, una entidad de carácter internacional dedicada a la realización de medidas y ensayos, certificación, ingeniería y asistencia técnica, aplicaciones y sistemas.

COMPROMISOS DE FUTURO

En los próximos años Grupo SANDO continuará su dinámica de crecimiento diversificando su actividad hacia otros sectores, como el industrial, abriendo nuevas sedes en otros países, o adquiriendo empresas que enriquezcan su patrimonio como la reciente compra del 100% de la inmobiliaria madrileña Agofer.

Planta solar fotovoltaica. La Rinconada. Sevilla



Viaductos de El Espinazo y Jévar. Málaga

Si desde hace unos años nuestro crecimiento nos había permitido situarnos entre las primeras empresas del sector de la construcción, la adquisición de Agofer ha colocado a SANDO en una posición privilegiada entre las principales entidades inmobiliarias del país. Con esta operación hemos crecido un poco más como grupo con nuevos profesionales, nuevas perspectivas y grandes proyectos de futuro.

En los últimos diez años hemos compartido nuestro crecimiento con [Anci](#), que en un breve periodo de tiempo ha conseguido posicionarse en un lugar estratégico dentro del tejido económico y empresarial de la sociedad española, agrupando a 23 entidades del sector de la construcción y logrando establecer un grupo fuerte y compacto. Resulta bastante difícil pensar que se haya podido avanzar tanto en sólo diez años. Nos hemos apoyado mutuamente en este camino.

En Grupo SANDO hemos observado esta evolución y participado activamente de los diferentes logros que en este etapa se han sucedido. Es para nosotros una satisfacción formar parte de esta Asociación independiente y seguir progresando con ella.

Por todo ello, no podemos hacer otra cosa que felicitar a [Anci](#) en su décimo aniversario.



Vista de Toledo

El Greco
Nueva York, Metropolitan Museum



Antonio Sarrión García
Presidente

SARRIÓN, S.A., es una empresa que actúa en el sector de la ingeniería, obra civil y edificación desde 1970.

En la actualidad es líder en obras de infraestructura en Castilla-La Mancha, estando presente en Sociedades Concesionarias de grandes infraestructuras del transporte como autovías, líneas ferroviarias, infraestructuras hidráulicas y desarrollos residenciales. Sarrión opera además en otras áreas geográficas como Madrid y Levante.

Tecnología, experiencia y calidad son los tres valores estratégicos que definen el proyecto empresarial de SARRIÓN, a los que se han unido el compromiso con el Bienestar Social, el Medio Ambiente y el Desarrollo Sostenible como eje principal de nuestra actividad.



HISTORIA

Construcciones SARRIÓN pertenece a la galería de empresas con historia de raíz familiar.

Comenzó en 1970, cuando Antonio Sarrión decidió emprender el negocio de la construcción, dedicándose en sus orígenes al asfaltado de caminos y pequeñas obras de carreteras, principalmente en el ámbito de la subcontratación. Es a mediados de los 80 cuando se produce el despegue de SARRIÓN como contratista directo de la Administración Pública, diversificando su actividad a todos los ámbitos de la obra pública.

La memoria de la historia familiar, hoy presente gracias a su hijo Abraham Sarrión, está bien marcada en la empresa que no escatima esfuerzos por diversificar su oferta, emprender nuevos proyectos y ampliar su presencia en el mercado nacional.

Con todo ello, SARRIÓN cuenta con una experiencia de más de 35 años y día a día va cosechando grandes éxitos en su larga trayectoria empresarial.

EJECUCIÓN DE OBRAS

El desarrollo de SARRIÓN en estos últimos años se ha basado en la construcción de grandes infraestructuras viarias, habiendo ejecutado proyectos entre los que podemos destacar hacia finales de los años 90:

- Acondicionamiento de la CN-320 (Guadalajara), Tramo Sacedón-Horche
- Variante de El Altet (Alicante). Construcción de paso inferior. N-332 de Almería a Valencia
- Ronda Sur de Valencia. Conexión entre las calles San Vicente y Ausías March



Autovía Castilla-La Mancha.
Cuenca



- Variante de circunvalación Sur de Logroño y enlace con la calle Piqueras. Carreteras N-232 de Vinaroz a Santander
- Ensanche y mejora de la M-221. Tramo: Carabaña-Estremera (Madrid)
- Variante de Quintanar de la Orden (Toledo). Carretera N-301
- Acondicionamiento de la carretera CM-4104. Aldeanueva de Barbarroya-Belvis de la Jara (Toledo)
- Variante de Almassora. Carretera N-340, de Cádiz a Barcelona
- Ronda Sur de Valencia. Conexión de las calles Archiduque Carlos y San Vicente

A comienzos de esta década, SARRIÓN continúa con la ejecución de proyectos de gran envergadura entre los que podemos destacar:

- Acondicionamiento. Variante de trazado de la CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo Latores-Trubia y ramal de acceso a Trubia

- Autovía Castilla-La Mancha. Tramo: Abia de la Obispalía-Cuenca

Y otros proyectos de menor envergadura ejecutados principalmente en Castilla-La Mancha para la Junta de Comunidades como son:

- Acondicionamiento de la carretera CM-4009. Tramo: La Puebla de Montalbán-Escalonilla-Gerindote (Toledo)
- Acondicionamiento de la carretera CM-4163. Tramo: San Bartolomé de las Abiertas-Intersección CM-401

SARRIÓN en la actualidad sigue desarrollando proyectos de construcción de autovías cada vez más ambiciosos, sin olvidar su actividad en pequeñas obras de carreteras.

Así, en el año 2003, SARRIÓN inicia la ejecución de su obra más importante y emblemática hasta el momento, el proyecto de construcción de la Autovía CM-42



(Autovía de los Viñedos), tramo Consuegra-Tomelloso, con un presupuesto de ejecución de 203,77 millones de euros. La obra consistió en la construcción de un tramo de autovía de 74,6 km de longitud con 14 enlaces y 57 estructuras.

Otros proyectos importantes que se inician en el año 2003 y años posteriores son:

- Autovía de Castilla-La Mancha, Tramo: N-V (Maqueda)-Torrijos (E), consistente en la construcción de un tramo de autovía de 16,2 km de longitud con 5 enlaces y 19 estructuras, y que actualmente se encuentra en ejecución
- Construcción de la Autovía A-41 de Ciudad Real a Puertollano, tramo Miguelturra-Poblete (Ciudad Real). Estas obras fueron inauguradas el pasado mes de noviembre

Para la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Sarrión ha realizado entre otros, los siguientes proyectos de obras viarias:

- Proyecto de construcción de la carretera CM-2117. Tramo San Lorenzo de la Parrilla- Villarejo de Periesteban-Villares del Saz (Cuenca)
- Variante de la CM-401, en la localidad de Polán (Toledo)
- El Acondicionamiento de la Carretera CM-2200. Tramo Mira-Enlace de Henarejos (Cuenca), finalizado recientemente

En el año 2005 SARRIÓN inicia la construcción de la Autovía M-407, tramo desde Fuenlabrada a Griñón, con un presupuesto de ejecución de 70 millones de euros para la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid.

Otros proyectos que actualmente están en fase de ejecución son:

- Construcción de la ronda oeste en Cuenca (Carretera Nacional 400-calle Teniente Benítez) que se ejecutan para el Ayuntamiento de Cuenca
- Construcción de carretera de conexión entre la N-320 (Alovera) y la CM-101 (Fontanar). Tramo Alovera-Cabanillas del Campo (Guadalajara) para la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
- Nueva infraestructura viaria. Tramo: Sonseca-Villaminaya-Mascaraque (Toledo) para la junta de comunidades de Castilla-La Mancha

Obras hidráulicas

SARRIÓN cuenta también con importantes proyectos entre los que podemos destacar:

- Construcción de cuatro estaciones depuradoras de aguas residuales de Las Pedroñeras, La Alberca de Záncara, Las Mesas y El Pedernoso (Cuenca), previstas para una población total de 20.000 habitantes, para la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
- Construcción de tres estaciones depuradoras de aguas residuales en Montiel, Torre de Juan Abad, Almedina, Villamanrique y Santa Cruz de los Cáñamos (Ciudad Real) para la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y previstas para una población total de 15.000 habitantes.
- Colector sur de Valencia, ejecutado para AUMSA
- Abastecimiento a Cuenca para la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
- Construcción de cuatro depuradoras en Calzada de Calatrava, Aldea del Rey, Corral de Calatrava, Pozuelo de Calatrava y Valenzuela de Calatrava (Ciudad Real), que actualmente se están ejecutando para la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

Se tiene previsto iniciar, una vez finalizada la construcción, la explotación de otras 8 depuradoras, en las provincias de Cuenca y Ciudad Real.

Obras ferroviarias de Alta Velocidad

En el campo de las grandes infraestructuras ferroviarias, SARRIÓN está actualmente ejecutando el proyecto de construcción de plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Campos del Paraíso-Horcajada. Provincia de Cuenca. Las obras consisten en la construcción de un tramo de 19,7 km de longitud y la ejecución de un total de 20 estructuras, destacando el Vialto sobre el río Cigüela de 1.500 m de longitud.

Proyectos de túneles y grandes estructuras

Podemos destacar el proyecto de conexión de la Ronda Norte de Valencia con la A-7 que se está ejecutando para el Ministerio de Fomento y que consiste en

Variante de Quintanar de la Orden. Toledo





Campo de golf Villar de Olalla.
Cuenca

la remodelación del enlace de la autopista A-7 con la ronda norte de Valencia mediante la construcción de una estructura subterránea de 300 m de longitud.

Dentro de este proyecto podemos destacar también la ejecución de la estructura mirador denominada Torre Miramar.

Contratos de conservación y explotación

A finales de los años 90, Construcciones SARRIÓN inicia importantes contratos como son:

- Ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación en las carreteras Autovía de Valencia N-III y Autovía de Honrubia-La Roda (A-31) (Cuenca) para el Ministerio de Fomento y por un periodo de siete años
- Conservación gestionada en diversos tramos de carreteras de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en la provincia de Toledo (zona 1 Quintanar de la Orden) y la conservación gestionada en diversos tramos de carreteras de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en la provincia de Cuenca (Zona 3. Tragacete 3A, 3B San Clemente)

En el año 2006 y una vez finalizada la construcción, se inicia la Conservación de la Autovía CM-42 (Autovía de los Viñedos), Tramo Consuegra-Tomelloso, por un periodo de 30 años y un presupuesto aproximado de 50 millones de euros.

Próximamente, una vez finalizada la construcción de la Autovía M-407, Tramo Fuenlabrada-Griñón, se iniciará la conservación y explotación de la misma por un periodo de 30 años.

Edificación residencial

En el sector de la edificación, SARRIÓN inicia en el año 2001 la promoción de 177 viviendas unifamiliares en la urbanización y campo de golf de Villar de Olalla (Cuenca).

CONCESIONES

En los últimos años SARRIÓN ha apostado fuertemente por el campo de las concesiones, fruto de ello inició su actividad en este campo con la adjudicación de 2 grandes concesiones de infraestructuras viarias en Castilla-La Mancha y Comunidad de Madrid.

Así, en el año 2003 se adjudica a Construcciones SARRIÓN la concesión de la Autovía de los Viñedos con una inversión total de 286 millones de euros,

CM42. Autovía de los Viñedos. Tramo Consuegra-Tomelloso. Ciudad Real



capital social de 44 millones de euros, ingresos corrientes (i/IVA) de 1.146 millones de euros, gastos de conservación y explotación de 130 millones de euros, donde los socios y porcentajes son SARRIÓN, S.A. 42%, Acciona 42% y Caja Castilla-La Mancha-Corporación 16%.

Posteriormente, en el año 2005 es adjudicada la concesión de la Autovía M-407, Tramo Fuenlabrada-Griñón, con una inversión inicial de 101 millones de euros. El plazo de la concesión es por 30 años, con un capital social de 11 millones de euros, ingresos corrientes (i/IVA) de 248 millones de euros, gastos de conservación y explotación de 30 millones de euros corrientes, donde los socios y porcentajes son SARRIÓN, S.A. 50% y FCC Construcción, S.A. 50%.

RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA, I+D+I Y MEDIO AMBIENTE

SARRIÓN es consciente de la valoración del equipo humano que compone cada una de las líneas de trabajo. En base a ello, establece prácticas de buen gobierno en un compromiso con sus empleados basado en la apuesta por la formación continua, la estabilidad en sus puestos, la calidad de vida laboral y la defensa de los derechos laborales.

El equipo humano de SARRIÓN es una plantilla joven, dinámica, que combina experiencia y profesionalidad permitiendo favorecer la capacidad de gestión y eficacia personal. Con ello logramos un mejor conocimiento del entorno y la posibilidad de identificar nuevas oportunidades estratégicas, vinculando a todo el personal.

Mantenemos permanente contacto con nuestros clientes y proveedores, buscando las posibles sugerencias, recomendaciones o preocupaciones sobre el cumplimiento de nuestros compromisos con la calidad y el medio ambiente.

SARRIÓN tiene implantado un sistema integrado de gestión conforme a la norma UNE-EN ISO 9001:2000, certificada por AENOR, y UNE-EN ISO 14001:2004 en fase de implantación para certificar, pero cuya gestión integrada realizamos desde 2004.

El compromiso con el medio ambiente se establece en todos los procedimientos del sistema y queda reflejado en los procedimientos específicos medioambientales a aplicar en las distintas áreas de trabajo.

Con la misma filosofía, proyecta, ejecuta, conserva y participa en proyectos de investigación (I+D+i) en el área de las energías renovables (biodiésel), residuos sólidos y depuración de aguas (E.T.A.P's, E.D.A.R's,...), así como en el sector inmobiliario, hotelero y de ocio.

Con todo ello, SARRIÓN incrementa significativamente la capacidad de ofrecer a sus clientes nuevas propuestas, siempre comprometidas con el bienestar social, la calidad, el medio ambiente y el desarrollo sostenible como eje principal de nuestra actividad.



Vista de la máquina del acueducto de Marly

Pierre Denis Martin, El joven
París, Château de Versailles et de Trianon



Enriqueta García Ríaza
Presidenta

A mediados de la década de los 80 quedó constituida SOGEOSA, Sociedad General de Obras, como empresa constructora especializada en obra pública. El extenso conocimiento del sector y la dilatada experiencia de su fundador, Ángel García Martínez, fue el pilar esencial y la base de un sueño que desde siempre ha crecido en paralelo a las necesidades de una sociedad madura comprometida con nuevos valores e inquieta con el devenir.

Desde entonces el cuidado por un auténtico crecimiento sostenido, en sentido recíproco, nos ha permitido afianzarnos ofreciendo sin reserva alguna soluciones reales e integrales en sintonía con los nuevos tiempos y con la excelencia profesional que para nosotros el sector exige.

En la actualidad, con una estructura totalmente implantada y operatividad más que demostrada a lo largo y ancho de toda la geografía española, en SOGEOSA abrimos nuevas perspectivas cada vez que damos vida a un proyecto en el que el respeto por la calidad, el medio ambiente, la seguridad y la salud, continúa siendo el pilar esencial de cada paso que damos.



Red de distribución de Campo de Cartagena en Murcia (UTE con Cyopsa-Sisocia)



MÁS DE 20 AÑOS DANDO VIDA A LA OBRA PÚBLICA

Los más estrictos protocolos de actuación y control, un destacado apoyo tecnológico y la determinante y estrecha colaboración de un completo equipo de profesionales copartícipes de esta filosofía de empresa, son los principales activos de un trabajo que día tras día se supera y ve recompensado su esfuerzo con el reconocimiento más prestigioso a nivel internacional.

Disfrutamos del compromiso y el honor de ser el primer miembro de [Anci](#) que, en base a la norma OHSAS 18.001:1999 en Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, obtiene la máxima certificación en la materia considerada el más alto nivel de exigencia europeo en cuanto a la prevención de riesgos laborales. Distinción que constata y reconoce una adecuación y seguimiento por encima de los mínimos exigidos en la legislación española vigente.

En SOGEOSA nos sentimos orgullosos de seguir abriendo caminos también en aquellos aspectos donde la remuneración va por dentro.

Ya son más de 20 años de ilusiones cumplidas y objetivos logrados. Siempre dando vida a la obra pública y a otros muchos e interesantes proyectos en los que también empresas privadas empiezan a disfrutar de nuestro cuidado.

MÁS DE 100 PROYECTOS DE LOS QUE APRENDER

Más de un centenar de retos de primera magnitud e innumerables proyectos de diversa índole, avalan una extensa trayectoria empresarial que siempre ha sabido combinar el más alto grado de especialización profesional con una diversificación controlada.

Obras hidráulicas, carreteras, obras medioambientales, conservación y mantenimiento. Éstas son las cuatro grandes áreas de actuación que nos han ayudado a crecer/aprender y de las que a continuación paso a destacar una selección de obras cuya magnitud, en algunos casos, además de significativa, es emotiva.

Obras Hidráulicas

Son las actuaciones más numerosas y las de mayor tradición realizadas por SOGEOSA. Desde sus inicios se vienen realizando obras de abastecimiento, encauzamiento, reforma y rehabilitación de canales y zonas regables para el Ministerio de Medio Ambiente. Hasta el día de hoy, ejecutamos las más completas y diversas obras hidráulicas para los más significativos clientes institucionales de nuestro país. Organismos cuyo objetivo primordial pasa por incrementar la disponibilidad y calidad de los recursos hídricos en todo el territorio. Las más recientes adjudicaciones vienen a reconocer nuestra experiencia y solvencia en este tipo de obras: Presa de Siles entre Jaén y Albacete, Balsa de la Gitana en Sevilla, M50 del Agua en Madrid, embalse de Las Fitass en el Alto Aragón...

– Presas

Singulares obras ya citadas como de reciente adjudicación, responden a los parámetros de superación marcados por un equipo de profesionales que, como especialistas en obras hidráulicas, vemos reflejado en la realización de estos proyectos un reconocimiento significativo. La Presa de Siles y la Balsa de la Gitana, son en la actualidad piezas clave para combatir el problema del agua en unas extensas zonas de las llamadas sensibles. Responsabilidad que en SOGEOSA asumimos plenamente y trabajamos para que muchas poblaciones y hectáreas disfruten de suministro y riego.

– Abastecimientos

Además de la ya mencionada M50 del Agua en Madrid, donde como dato más destacado mencionaremos la utilización de tubería de acero de gran diámetro y la ejecución de varios viaductos e hincas bajo diferentes carreteras de la Comunidad, hemos realizado grandes obras de abastecimientos en alta, incorporando complejos sistemas de bombeo, depósitos y conducciones como en el abastecimiento a Vejer y Barbate en la provincia de Cádiz.

Tramo M-50 del Agua en la Comunidad de Madrid (UTE con Sando)





Mantenimiento, conservación y adecuación de carreteras en Madrid (UTE con Copcisa)

– Canales

En los diversos trabajos realizados en lo relativo a mantenimiento, reparación e impermeabilización de canales, cabe destacar que la gran mayoría de las obras realizadas ha tenido que ser ejecutadas ajustándonos a unos plazos muy exigentes. En todos los casos, sus correctas conclusiones siempre han disfrutado de un gran reconocimiento por parte de nuestros clientes. Sirvan como ejemplo las diferentes obras realizadas en el canal de trasvase Tajo-Segura o en el canal de Aragón y Cataluña.

De más reciente adjudicación, nos han sido encomendadas en UTE las obras de regulación integral y modernización del Canal de Terreu y el sistema de riegos del Alto Aragón, en la provincia de Huesca. El proyecto tiene como objeto la ejecución de las obras necesarias para ampliar el caudal de transporte del Canal de Terreu, permitiendo el paso de 20 m³ al segundo en su tramo inicial y modernización de todos los elementos accesorios, así como la instalación de una tubería a presión, de 25 km de longitud, paralela al canal, para aumentar la capacidad de transporte y dotar de presión natural a las cabeceras del canal.

Tan significativo proyecto culminará en su ejecución con la construcción del antes mencionado embalse de Las Fitás, que recibirá los caudales de la tubería en presión, pudiendo revertirlos hasta el canal en el momento que sea necesario, al objeto de disponer de caudales regulados y controlados en la zona regable del Alto Aragón.

- Encauzamientos-obras fluviales

Consistentes básicamente en la limpieza integral de cauces, colocación de escolleras y materiales naturales para encauzamientos, repoblaciones y ajardinamientos. Destacaremos como proyecto singular el llevado a cabo en las riberas del río Jerte en Plasencia. Entorno natural con un especial valor ecológico y no menos paisajístico.

- Obras de regadío

El establecimiento de redes de tuberías con obras como la modernización del riego de la Comunidad de Regantes de Massalcoreig (Lleida) o la realización de bombeos y balsas de gran tamaño encomendados por distintas Confederaciones Hidrográficas y Sociedades Estatales del Agua como, por ejemplo, la distribución de agua de mar en Campo de Cartagena (Murcia), destacan por su magnitud e interés social.

- Obras de saneamiento

Hemos ejecutado obras de conducciones de saneamiento en todo tipo de materiales, entorno y dificultad posible. Estructuras de PVC transportadas y colocadas por medios manuales en lugares tan inaccesibles como La Garganta de la Olla en Cáceres. La instalación de una tubería de fundición de 1.200 mm con la necesidad de ejecutar un túnel bajo la ciudad de Ronda. E incluso marcos de 12 m² de sección en el Nudo Sur de la M-30 en Madrid, con excavación tablestacada, pilotada, en túnel...

Carreteras

Habiendo desarrollado pequeñas actuaciones en carreteras, generalmente dentro de proyectos mayores de carácter medioambiental o hidráulico, es a partir de los tres últimos años cuando en SOGEOSA acometemos proyectos de mayor magnitud y apostamos decididamente por este sector como parte fundamental de nuestra estrategia de desarrollo.

A las obras del Ministerio de Fomento en carreteras de Sevilla, Soria, Málaga y actuaciones con la Junta de Extremadura, le ha seguido la nueva carretera M-410 en la Comunidad de Madrid, que discurre de oeste a este a través de los términos municipales de Moraleja de Enmedio, Humanes de Madrid, Parla y Torrejón de la Calzada. Esta nueva carretera es bidireccional y en un futuro se duplicará por su parte sur. Como dato de interés de este último proyecto cabe destacar la construcción y empuje en sentido ascendente de un cajón bicelular de hormigón armado, necesario para salvar un total de 9 vías de tren en dos alturas (7+2). Elemento cuyas dimensiones, peso y singularidad tecnológica, le sitúan como el mayor «Cajón empujado» de toda Europa que se ha llevado a cabo hasta el momento.



Carretera M-410 en la Comunidad de Madrid. (UTE con Probisa)

Conservación, mantenimiento y explotación de presas. Cáceres y Badajoz



Obras Medioambientales

Actividad que conforman los acondicionamientos de márgenes, trabajos forestales de diversa naturaleza y la rehabilitación de zonas degradadas. Confederaciones Hidrográficas de diferentes cuencas ya confían en SOGEOSA y su particular eficiencia y cuidado.

Es en este tipo de obras donde la profesionalidad y la atención de SOGEOSA obtienen sus resultados más atractivos y reconfortantes. Convertir zonas con un avanzado estado de degradación en centros de disfrute de la naturaleza nos ha llenado de satisfacción realizando, por ejemplo, acondicionamientos en

distintos puntos del río Segura en Murcia y Alicante o las obras de integración medioambiental de la Presa de Escalona. De reciente adjudicación es la adecuación e integración ambiental del río Guadalete a su paso por Arcos de la Frontera.

Conservación y Mantenimiento

SOGEOSA ha venido desarrollando en el tiempo diversas actividades de conservación de infraestructuras hidráulicas en zonas regables (zona regable del Jarama en Madrid y zona regable del Alagón en Cáceres) y en el dominio público

hidráulico (río Segura en Murcia). Más recientemente el mantenimiento y conservación de presas, en Extremadura y Cádiz, e incluso carreteras, como es el contrato de conservación de la zona nordeste de la Comunidad de Madrid, nos afianzan en una actividad emergente de un enorme interés ecológico y social.

MÁS DE 200 RAZONES PARA SEGUIR AVANZANDO

Expresado de otra manera, más de 200 profesionales de reconocidos méritos y en muchos casos prestigio, que a lo largo de todos estos años se han ido sumando a SOGEOSA y cuya colaboración, esfuerzo, dedicación y sapiencia, merecen la mejor compañía en todos los sentidos. Por eso en SOGEOSA seguiremos avanzando en lo que sabemos hacer.

Consolidar nuestra actividad de constructora tradicional de obras públicas, basada fundamentalmente en la gran diversidad de obras hidráulicas existentes y en las carreteras.

Reforzar nuestra presencia en los servicios de conservación y mantenimiento: infraestructuras hidráulicas, carreteras, zonas verdes, etc.

Participar en la construcción y explotación de la obra pública en régimen de concesión, ampliando y reforzando aún más si cabe nuestra estrecha e intensa colaboración.

Continuar con el proceso de diversificación emprendido por la empresa en los últimos años, tanto en lo que se refiere a nuevos clientes como a la naturaleza de los trabajos realizados.

Extender nuestra actividad al sector privado, poniendo en práctica los altos niveles de calidad y eficiencia que nos acreditan en la obra pública desde nuestros inicios.

Compartir las experiencias y conocimientos que nos han permitido crecer, con todas aquellas personas que se incorporan a trabajar en SOGEOSA o afrontan su futuro profesional inmediato dentro de nuestro sector.



Presa de Siles. Jaén y Albacete (UTE)

Se terminó de imprimir en octubre de 2007 en los talleres de Gráficas Muriel bajo el cuidado de Ediciones Doce Calles. En su composición se han utilizado tipos de las familias Tradegothic y Gáramond Simoncini. La tirada consta de 2.000 ejemplares, impresos en papel: Symbol Freeliflife Satin de 150 grs. para el interior, para las guardas Nettuno Oltremare de 140 grs. y para la sobrecubierta Symbol Freeliflife Satin de 170 grs. La encuadernación se ha realizado en el taller de los hermanos Ramos

ALDESA ALPI ALTEC AZVI BEGAR BRUESA CONSTRUCCION HISPANICA
COPASA COPCISA COPISA CYOPSA-SISOCIA JOCA LUBASA MARCOR
EBRO PENINSULAR DE CONTRATAS PLODER PROBISA TECNOLOGÍA
Y CONSTRUCCION PUENTES Y CALZADAS RUBAU ROVER ALCISA SANDO
SARRION SOGEOSA ALDESA ALPI ALTEC AZVI BEGAR BRUESA
CONSTRUCCION HISPANICA COPASA COPCISA COPISA CYOPSA-SISOCIA
JOCA LUBASA MARCOR EBRO PENINSULAR DE CONTRATAS PLODER
PROBISA TECNOLOGÍA Y CONSTRUCCION PUENTES Y CALZADAS RUBAU
ROVER ALCISA SANDO SARRION SOGEOSA ALDESA ALPI ALTEC PLODER
BEGAR BRUESA CONSTRUCCION HISPANICA COPASA COPCISA COPISA
CYOPSA-SISOCIA JOCA LUBASA MARCOR EBRO ALDESA ALPI ALTEC
AZVI BEGAR ALDESA ALPI ALTEC LUBASA BEGAR BRUESA
CONSTRUCCION HISPANICA COPASA COPCISA COPISA CYOPSA-SISOCIA
JOCA LUBASA MARCOR EBRO PENINSULAR DE CONTRATAS
PLODER PROBISA TECNOLOGÍA Y CONSTRUCCION PUENTES Y CALZADAS
RUBAU ROVER ALCISA SANDO SARRION SOGEOSA ALDESA ALPI ALTEC
AZVI BEGAR BRUESA CONSTRUCCION AZVI HISPANICA AZVI COPASA
COPCISA COPISA CYOPSA-SISOCIA JOCA LUBASA MARCOR ALTEC EBRO
PENINSULAR DE CONTRATAS PLODER PROBISA TECNOLOGÍA Y
CONSTRUCCION PUENTES Y CALZADAS RUBAU ROVER ALCISA SANDO
SARRION SOGEOSA ALDESA ALPI ALTEC AZVI BEGAR BRUESA
CONSTRUCCION HISPANICA COPASA COPCISA COPISA CYOPSA-SISOCIA
JOCA LUBASA MARCOR EBRO PENINSULAR DE CONTRATAS ALDESA
ALPI ALTEC AZVI BEGAR SOGEOSA ALDESA ALPI ALTEC AZVI BEGAR
BRUESA CONSTRUCCION ALDESA ALPI ALTEC AZVI BEGAR BRUESA

Anci (1997-2007), diez años de éxito

