

La principal exigencia de la compañía ferroviaria saudí era que los candidatos contaran con amplia experiencia en la construcción y explotación de este tipo de líneas y, sobre todo, que cada consorcio presentado incluyera un fabricante de trenes de alta velocidad y una operadora.

La constructora FCC lidera el grupo en el que están integradas como operadora Renfe Operadora, como fabricante de trenes, Talgo, como constructores de infraestructuras la propia FCC y Corsan Corviam; Comsa e Isolux, Cobra, Elecnor como expertas en señalización y bloques electro-mecánicos, como compañía de ingeniería para la obra civil, Tyspa, y por último, Imathia Consultores que desarrolla su actividad en el ámbito de la consultoría nacional e internacional en las áreas de los transportes, la sanidad y la administración pública. Al frente de Imathia se encuentra el que fuera presidente de Renfe, Julián García Valverde, que ha propiciado la integración en el consorcio de empresas que aglutinen todas las exigencias de los ferrocarriles sauditas: compañías internacionales expertas en el diseño, construcción, explotación y mantenimiento de trenes y líneas de alta velocidad.

García Valverde afirma haber integrado empresas que "para el caso de la construcción en un país como Arabia Saudí, donde no es igual que construir en un país europeo al tratarse de una orografía y condiciones climatológicas extremas, el conocimiento personal de las empresas y sus responsables, que ya han trabajado juntos en otros proyectos comunes y se conocen entre sí, añade un valor muy positivo a la fuerza del grupo".

A estos miembros hay que añadir el socio financiero saudí, en este caso el Al-Shoula Group, que garantiza el 89 por ciento de la financiación del concurso. El otro 11 por ciento



## UNA LINEA DE ALTA VELOCIDAD PARA UNIR LAS CIUDADES DE LA MECA Y MEDINA

# Dos consorcios españoles en el concurso de alta velocidad en Arabia Saudí



Las constructoras españolas FCC y OHL han formado dos de los siete consorcios que el pasado 28 de febrero presentaron la candidatura para la construcción y posterior explotación de una línea de alta de velocidad de 444 kilómetros de longitud para unir las ciudades de La Meca y Medina, en Arabia Saudí. El concurso de este proyecto, denominado Makkah-Madinah Rail Link (MMRL) ha sido convocado por la Organización Saudí de Ferrocarriles y tiene un presupuesto de ejecución que se sitúa entre los 8.000 y 10.000 millones de dólares. Otros tres grupos europeos, un japonés y un coreano han presentado también sus candidaturas.

correrá a cargo del consorcio encabezado por FCC.

En el caso del grupo encabezado por OHL, sus integrantes son CAF, CCC, Thales, Inabensa, Getinsa, Indra, Architect e Ineco. Hasta ahora no se ha descartado que pueda haber una agrupación entre los dos consorcios españoles para

enfrentarse unidos a los otros grupos presentados, para lo cual han existido y todavía existen conversaciones

Para García Valverde, los competidores más potentes pueden ser los alemanes, con un grupo formado por Siemens, DB y la constructora Saudi Bin Laden Group, y los

franceses, con Bouygues, Eurostar y Alstom "que tienen un buen producto". La posibilidad de una alianza estratégica entre Alstom y la italiana Ansaldo, que se presenta con Ferrovie dello Stato en el consorcio Saudi Oger Ltd y que tiene una gran relación con la constructora francesa, haría más

# SIEMENS



## Transportation Systems

## Consortios Candidatos al Proyecto MMRL

| Nombre   | Saudi-Japanese Consortium   | MMHRL Consortium  | Saudi Bin Laden Group   | Al Rajhi Alliance   | OHL International Division  | Saudi Oger Ltd.   | AL Shoula Consortium  |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|
| Miembros | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arabian Co. for Water &amp; Power Development</li> <li>• AK Al Al-Muhaidib &amp; Sons</li> <li>• Mitsubishi Heavy Industries</li> <li>• Mitsubishi Corp.</li> <li>• Hitachi Ltd.</li> <li>• Saudi Archidoron Ltd.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laing O'Rourke Australia Construction Party</li> <li>• Mitsui &amp; Co Ltd.</li> <li>• MTR Corporation Ltd. (HK)</li> <li>• Worley Parsons Ltd.</li> <li>• Heitkamp Rail Gmbh</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Saudi Bin Laden Group (KSA)</li> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• Siemens AG</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• MADA Group Industrial and Commercial Investment</li> <li>• Bouygues Travaux Publics</li> <li>• Alstom Transport</li> <li>• Al Arab Contracting Group</li> <li>• Eurostar (UK)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Swicorp (ksa)</li> <li>• OHL</li> <li>• CAF</li> <li>• CCC</li> <li>• Thales</li> <li>• Inabensa</li> <li>• Getinsa,</li> <li>• Indra</li> <li>• Architect</li> <li>• Ineco</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• PHO- Russia</li> <li>• Ansaldo</li> <li>• El-Seif</li> <li>• Ferrovie</li> <li>• Selex (IT)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Al-Shoula Group (KSA)</li> <li>• FCC</li> <li>• Corsan Corviam,</li> <li>• Cobra Grupo</li> <li>• Elecnor</li> <li>• Grupo Comsa</li> <li>• Isolux Ingenieria</li> <li>• Talgo</li> <li>• Renfe</li> <li>• Imathia</li> <li>• Tyspa</li> </ul> |

fuerte este grupo en su competición por hacerse con el concurso.

En el caso del consorcio saudí-japonés, con la constructora Mitsubishi formando parte del mismo, aunque su presencia no es muy potente, la com-

petitividad en cuanto a costes puede ser una baza importante. Sin embargo, el ex presidente de Renfe considera que, para el grupo español, además de contar con todo el apoyo institucional, el coste de construcción tanto de las infraes-

tructuras como del material, es muy competitivo en España y, aunque las autoridades sauditas no van a fijarse especialmente en el aspecto económico, esto unido a la probada solvencia profesional de los integrantes del consorcio espa-

ñol, ofrece posibilidades interesantes de éxito.

La selección de finalistas entre los siete grupos presentados se hará antes del verano pero la elección del ganador no se producirá hasta el primer semestre de 2008. **Amalia Julián** □

## Una línea de alta velocidad de 444 kilómetros

La compañía ferroviaria saudita presentó en 2006 el proyecto de conexión entre las ciudades santas de La Meca y Medina a través de una línea y trenes de alta velocidad (MMRL), que tendrá una longitud de 444 kilómetros y un trazado con forma de ángulo recto, en cuyo vértice se encuentra la ciudad de Yeddah, con un importante aeropuerto que distribuiría a los visitantes a las ciudades santas.

Precisamente, la afluencia de visitantes, que se cuentan por millones durante determinadas celebraciones religiosas, es el principal motivo que ha llevado a la compañía saudita, respaldada por importantes grupos financieros locales y, sobre todo por el reino saudí, a convocar este concurso cuyo primer paso es la presentación de candidatos, que finalizó el pasado 28 de febrero.

El proyecto MMRL se integra en el programa de expansión de los ferrocarriles saudíes apoyado por el Consejo Superior económico del Reino saudita que va unido el proyecto de crecimiento económico e industrial del país, más allá de la economía procedente del sector petrolífero.

Básicamente, el proyecto comprende la construcción de unos 444 kilómetros de vías de alta velocidad, y la consiguiente explotación de la línea MMRL para el servicio de viajeros mediante el sistema de concesiones periódicas. Además se contempla la construcción de cinco estaciones, dos en la Meca, una próxima a la tercera vía de circunvalación y otra a unos 500 metros de la Mezquita, dos en Yeddah, una en el nuevo aeropuerto y la otra en el antiguo, y la quinta en Medina, a unos tres kilómetros de la Mezquita. En la ciudad de Rabigh, situada entre Jeddah y Medina, se construirá una nueva estación que de servicio a lo que los saudíes llaman la "City Económica Rey Abdullah", el centro económico y financiero del país.

La compañía ferroviaria asegura que esta línea garantizará el más seguro y rápido transporte entre los centros de

mayor atracción de población como son el aeropuerto de Jeddah y La Meca que se encuentran a 72 kilómetros de distancia y cuyo recorrido se realizará en menos de 30 minutos a través de la línea de alta velocidad. Este trayecto contará con doble vía electrificada. Entre Jeddah y Medina, la distancia es de 372 kilómetros, se construirá en vía única electrificada y el tiempo de viaje se sitúa en dos horas.

En cuanto a los trazados, en el recorrido Jeddah-La Meca, en estos momentos se estudian tres opciones para identificar el mejor corredor. Entre Jeddah y Rabigh, el trazado irá a lo largo de la autovía de la costa y entre Rabigh y Medina son cuatro las opciones de corredores que se estudian.

Las autoridades ferroviarias saudíes admiten de los candidatos otras propuestas alternativas que sean acordes a sus respectivas tecnologías.

Por otro lado, se espera una notable disminución del hoy saturado tráfico de automóviles entre La Meca y Medina y la consiguiente reducción de accidentes. Para los saudíes, las oportunidades de negocio y comerciales que supondrá la llegada de la alta velocidad alrededor de las estaciones ferroviarias serán enormes y el cambio de modo de transportes traerá unos beneficios sociales y económicos importantes, sin olvidarse de otros aspectos como la reducción de gases contaminantes que favorecerán un ambiente más limpio.

La facilidad de conexión entre la línea ferroviaria y el aeropuerto y la capacidad de absorción de viajeros en épocas punta como las que se producen en determinadas fechas donde las aglomeraciones de peregrinos a La Meca son multitudinarias, son otras de las ventajas que se destacan. Para estos casos, las previsiones son la de contar con estaciones que puedan absorber y dispersar a los viajeros, con trenes cada cinco minutos. A.J. □