

Empresas & Finanzas



Imagen de Singapur. iSTOCK



Imagen de Kuala Lumpur (Malasia). iSTOCK

Las ingenierías españolas se lanzan a por el AVE entre Singapur y Malasia

Ineco, Tynsa, Sener, Idom y Ayesa se hallan en la fase final para los contratos de diseño de la línea

Con un presupuesto de más de 11.000 millones, también pujarán constructoras y fabricantes

J. Mesones MADRID.

Las ingenierías españolas se han lanzado a la carrera por una de las principales infraestructuras que se construirán en Asia en los próximos años: la línea de alta velocidad que unirá Singapur con Kuala Lumpur (Malasia). Ineco, Tynsa, Sener, Idom y Ayesa figuran en distintos consorcios que han presentado ofertas para desarrollar los trabajos de ingeniería y diseño del proyecto y que ya se encuentran en la fase final de la licitación.

Se trata de las actuaciones previas a la construcción de la infraestructura, cuyo presupuesto se estima en una horquilla de entre 16.800 y 20.200 millones de dólares singapurenses (entre 11.000 y 13.200 millones de euros al cambio actual). Los contratos de diseño se dividen en siete lotes (uno en Singapur y seis en Malasia), que en conjunto suman cerca de 80 millones de euros. El éxito por parte de las ingenierías españolas puede ayudar en el futuro a forjar alianzas con constructoras y fabricantes de material rodante nacionales.

No en vano, son varias las firmas que desde hace varios años trasladaron equipos al país para anali-

zar las oportunidades que ofrecen los cuantiosos planes de inversión en infraestructuras de la región. Sobresalen los nombres de Ferrovial, ACS, OHL, Talgo, CAF o Acciona. Ahora bien, el plazo para presentar ofertas para la construcción está establecido para finales de este año y el calendario fija las adjudicaciones para la última parte de 2018. Firmas chinas, japonesas, coreanas, italianas, francesas y alemanas también están interesadas en el megaproyecto.

De los siete contratos de la línea de alta velocidad en Singapur y Malasia se ha abierto el correspondiente a la ciudad estado, por el que han pujado Tynsa, en alianza con la firma local Meindhart –originariamente australiana– y la holandesa UN Studio, e Idom, junto con la también singapurenses Surbana Jurong, sin que ninguno de los dos consorcios con acento español haya resultado adjudicatario. En la parte correspondiente a Singapur, Tynsa también aspira a dos contratos de instalaciones.

En cuanto a los lotes de Malasia, tanto Tynsa como Idom se hallan igualmente en la recta final por varios de ellos. La compañía que preside Pablo Bueno ha unido fuerzas

con la británica Atkins y con contratistas locales por tres tramos, entre los que destacan los de la estación de Kuala Lumpur. La compañía vasca, por su parte, se ha aliado con la australiana SMEC, que recientemente ha sido adquirida por Surbana Jurong, para varios contratos.

Mientras, Ineco ha formado consorcio con la ingeniería británica Mott MacDonald para tres de los proyectos de Malasia, al tiempo que ha concurrido para el contrato denominado Joint Development

Partner, que proveerá apoyo técnico a ambos países a nivel técnico (consultoría del proyecto) y por el que también ha pujado la vasca Sener. La compañía sevillana Ayesa, por su parte, igualmente ha presentado ofertas en los lotes del país malasio.

350 kilómetros

El proyecto de la línea de alta velocidad entre Singapur y Malasia vivió un punto de inflexión el pasado verano, cuando el primer ministro de Singapur, Lee Hsien Lo-

ong, y su homólogo malasio, Najib Razak, firmaron un memorando de entendimiento (MoU) por el que ambos países se comprometieron a llevar adelante el desarrollo del megacontrato de alta velocidad, uno de los mayores que están programados en el mundo.

El calendario oficial es que la línea High Speed Rail (HSR), que unirá Singapur y Kuala Lumpur, entre en servicio en el año 2026. La infraestructura permitirá conectar ambas ciudades, separadas por una distancia de 350 kilómetros, en apenas una hora y media. Del total, 335 kilómetros discurrirán por territorio malasio, mientras que los 15 kilómetros restantes corresponden a Singapur.

La línea ferroviaria tendrá ocho estaciones (Bandar Malaysia, Putrajaya, Seremban, Ayer Keroh, Muar, Batu Pahat, Iskandar Puteri y Singapur) y los trenes circularán a unos 300 kilómetros por hora. Se pondrá en marcha un servicio exprés sin escalas entre Jurong East (Singapur) y Bandar Malaysia (en Kuala Lumpur) y una lanzadera que conectará Iskandar Puteri (Johor Bahru-Malasia) y Singapur. Asimismo, Malasia operará el servicio interno.

Trazado del AVE entre Singapur y Malasia



Fuente: Elaboración propia.

elEconomista