Foto del mes

FCC Construcción acabará 2.008 como primera constructora del país.



Posición relativa de FCC Construcción frente a la competencia.

Actualidad

- La cifra de negocios de FCC Construcción experimenta un crecimiento del 14,5%
- Premios Fomento 2.008

ALPINE

- Dos SPA en Oberlaa/Viena y Kaprun
- Puesta en servicio el primer tren fresador de raíles de Austria
- ALPINE ha finalizado con éxito la construcción del nuevo trazado del tramo "Trieben-Sunk"

Filiales

- ESPELSA supera con éxito las pruebas de aceptación de su sistema software TOPFAS.

Adjudicaciones

- Auto-Estrada Transmontana en Portugal
- Obras del AVE hasta Jerez Norte
- Acondicionamiento de la A-2003
- Torre de control sur del aeropuerto de Barcelona
- Muelle de Algeciras
- FCC se adjudica en Panamá dos nuevas obras

Otras adjudicaciones

- Complejo Comercial Marineda Plaza con hotel de 4 estrellas y edificio de oficinas en A Grela, La Coruña para el INVESTCOS.
- Conservación durante dos años de diversas líneas, tipo de ancho ibérico, por importes respectivos de 9,6, 11,5 y 8,2 M.€, en los entornos de Zaragoza, Aranjuez (Madrid) y Sevilla, en UTE con empresas distintas en cada tramo, para ADIF. La longitud de las líneas a conservar es aproximadamente de 2.070 km.
- 181 viviendas en Torre-Sana en Tarrasa (Barcelona) para la Sociedad Municipal de la Vivienda de Tarrasa.
- EDAR de Navia-Coaña (Asturias), para la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias, por un importe de 5,2 M.€.
- 46 viviendas en Sagunto (Valencia), para GPS (VITRA).

Obras terminadas

- Puente de Gala y accesos a Figueira de Foz.

imprimir página | descargar boletín en PDF

RSC

- FCC firma el plan de igualdad con los sindicatos
- ALPINE salva empleos
- ¿Puede la responsabilidad social sacarnos de la crisis? Antonio Argandeña. Colaboración IESE

Eventos

- El agua no está sola. Sala dinámica CONAMA 9

Colaboraciones

- Curso de tuberías

Global Vía gana la concesión de la Auto-Estrada Transmontana en Portugal

Abarca el diseño y la construcción durante 32 meses y la explotación durante 30 años en régimen de concesión por un presupuesto superior a 700 millones de euros.

El consorcio Autoestradas XXI, formado por Globalvía Infraestructuras (constituida a partes iguales por FCC y Caja Madrid), conjuntamente con la empresa portuguesa Soares da Costa, ha sido nombrado por Estradas de Portugal (EP) adjudicatario de la concesión de la Autopista Trasmontana IP-4, dentro del eje europeo que comunica Oporto con el noreste de Portugal, con una inversión aproximada de 706,5 MM €. El proyecto supondrá la mejora de la conexión del noreste de Portugal con España.

Se trata de la construcción durante 32 meses y la explotación por 30 años de la autopista entre Vila-Real y Bragança, con un total de 194 km. La concesión comprende 32 kilómetros de nueva construcción, 106 kilómetros de desdoblamiento y 56 kilómetros de carreteras ya existentes.

La velocidad de proyecto de la carretera nueva es de 120 km/h, aunque por la orografía complicada de esta región de Portugal se hayan adoptado valores menores en algunos tramos. Los enlaces de la actual IP4 se ajustarán para adecuarlos a la nueva infraestructura. En total se dimensionarán 24 enlaces.

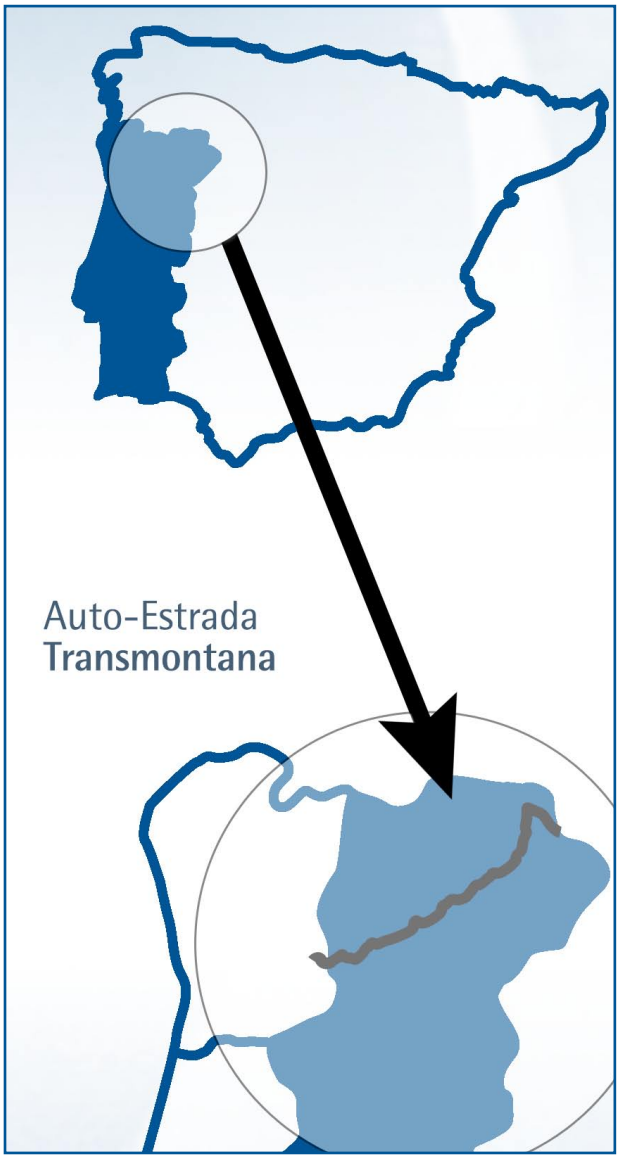
De los 20 viaductos nuevos a construir, hay que destacar:

- El Viaducto del Corgo con 2.780 m de longitud, altura máxima de 230 m, que se desarrollará al sur de Vila Real salvando tres carreteras nacionales y comarcales, la línea de ferrocarril del Corgo así como una serie de edificaciones existentes.
- El Puente sobre el Rio Tinhela con sus 780 m de longitud, y una altura máxima de 220 m.

La parte de la IP4 a acondicionar incluye el cruce de la Sierra de Marão, zona en la cual la traza se desarrolla con fuertes pendientes y trazado difícil en planta, permitiendo reducir la actual siniestralidad existente.

Esta nueva autopista, que correrá paralela al corredor actual de la IP-4, se enmarca dentro del programa de nuevas concesiones, consistente en 7 paquetes de autopistas, que suman un total de 1.500 km de carreteras y 3.000 millones de euros de nuevas inversiones, lanzado por el Gobierno Portugués en 2008. La Auto-Estrada Transmontana es la primera de ellas en adjudicarse.

En las circunvalaciones a Vila Real y Bragança se implantará un peaje a usuario tipo free-flow en una longitud total de 14 km. El concesionario gestionará el cobro pero entregará la recaudación al concedente. Globalvía recuperará la inversión mediante un sistema mixto de cobro de 'peaje en sombra' (por el que es la Administración la que abona un canon) y peaje por disponibilidad a los usuarios.



FCC Construcción se adjudica las obras del AVE hasta Jerez Norte

Con un presupuesto de 30,75 millones de euros y un plazo de ejecución de 27 meses.

El Ministerio de Fomento a través del SEITT, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, ha adjudicado a la Unión Temporal de Empresas formada por FCC Construcción y Convensa, Contratas y Ventas, el tramo Aeropuerto-Jerez Norte, correspondiente a la línea de alta velocidad (AVE) Sevilla-Cádiz, por 30.758.106 euros y un plazo de ejecución de 27 meses.



FCC Construcción se adjudica el acondicionamiento de la A-2003

Tramo: Jerez Intersección A-389 (Cádiz) por 15 millones de euros.

Gestión de Infraestructuras de Andalucía (GIASA), dependiente de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, ha adjudicado a FCC Construcción, en U.T.E. con una empresa local, el acondicionamiento de la A-2003, tramo: Jerez Intersección A-389 (Cádiz), por un importe de 15 millones de euros y un plazo de ejecución de 21 meses.

Se trata de acondicionar la carretera, en una longitud de 24 Km ampliando la plataforma hasta un ancho de 11 m y mejorando todas las curvas existentes. Gran parte del recorrido incorpora una vía ciclista de 2 m de ancho, separada de la calzada por una barrera de seguridad.

La actuación contempla varias estructuras: dos pasos, uno superior y otro inferior, sobre la Cañada Real, otro sobre la A-389 y por último un paso sobre el canal de Guadalcacín.

En su ejecución se emplearán unas 110.000 toneladas de aglomerado asfáltico de diversos tipos.

La obra se realizará libre de tráfico estableciendo desvíos alternativos.

FCC se adjudica la construcción de la torre de control sur del aeropuerto de Barcelona por 10,3 millones de euros

AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, ha adjudicado a FCC Construcción las obras de la torre de control sur del aeropuerto de Barcelona, desde la que se controlará la plataforma de la nueva terminal de El Prat, por 10, 3 millones de euros.

Además, el contrato incluye la construcción de un edificio auxiliar bajo de planta cuadrada. Estos dos edificios estarán unidos en la planta sótano por el aparcamiento.

La torre de control, cilíndrica y de 44,55 m de altura sobre plataforma, albergará también instalaciones y servicios anexos como áreas de descanso y dormitorios para los trabajadores, mientras que el edificio auxiliar incluirá equipos e instalaciones.

El arquitecto Ricardo Bofill ha participado en la realización del proyecto, de modo que el diseño sea acorde con el de la nueva Terminal.

FCC se adjudica en Panamá dos nuevas obras por 27,9 millones de euros

A través de su filial de M&S, rehabilitará un tramo de la carretera Panamericana y realizará la conducción de agua potable en la costa este del país.

El Ministerio de obras Públicas de la República de Panamá ha adjudicado a M&S, filial de FCC Construcción la rehabilitación de la carretera Panamericana tramo San Carlos- Penonomé con una longitud de 56.7 kilómetros; y el mantenimiento de carreteras y caminos en el circuito A de la provincia de Coclé por un importe de 17, 1 millones de euros.

Por otra parte la Autoridad Nacional de los Servicios Públicos ha adjudicado a M&S la conducción de agua potable para el abastecimiento de la costa Este de Panamá por un importe de 10,8 millones de euros.

FCC se adjudica el muelle de Algeciras

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) ha adjudicado a FCC Construcción las obras del Muelle Adosado al Dique de Abrigo para rack de tuberías y nueva línea de atraque para graneles líquidos, está incluido en la ampliación del puerto en Isla Verde Exterior por un importe de 31,9 millones de euros y un plazo de ejecución de 17 meses.

Esta nueva inversión supone la construcción de un muelle de cajones de hormigón de 580 metros de longitud, adosado y paralelo al actual dique de abrigo, por el que se encauzarán las tuberías de la terminal de graneles líquidos de CLH en y la futura terminal de graneles líquidos de Alpetrol, en Isla Verde Exterior.

Además el muelle contará con doble rampa ro-ro, desde la que se atenderá también el tráfico de camiones entre Algeciras y Tánger, que en esta zona del puerto ya cuenta con dos extensas áreas de estacionamiento.

Puente de Gala y accesos a Figueira de Foz

El nuevo puente de la Gala, antes conocido como Puente de los Arcos, en Figueira da Foz, inaugurado a finales de octubre ha contado con un presupuesto de12, 48 millones de euros. Con una longitud de 700 metros ha mejorado la accesibilidad de los figueirenses ya que cuenta con doble vía en ambos sentidos facilitando el flujo de tráfico de un lado al otro del río.

La obra ha consistido en la construcción de la nueva infraestuctura con sus correspondientes accesos y la demolición del antiguo. El puente ha sido realizado mediante lanzamiento de dovelas prefabricadas en el parque anexo y empujadas hasta su posición definitiva.



Ponte Da Gala.

Se trata de una obra en hormigón armado pretensado, continua con 4 vanos de 60 metros, soportada por 3 pilares situados en el lecho del canal y los correspondientes estribos.

La sección transversal del tablero está compuesta por una viga central en cajón unicelular rectangular con 7,5 m entre almas, ejecutada en 1ª fase con 10,5 m de losa superior, la cual es posteriormente, en 2ª fase, ampliada a 28,20 m, utilizando puntales inclinados alrededor de 66.6º con la vertical, alejados 4.0 m entre sí y que forman viga en celosía inferiormente, apoyándose en la viga-cajón en el nivel de la losa inferior.

El cajón central del tablero se construye en 9 fases (correspondientes a las 9 dovelas que constituyen el tablero) de 30,0 m con excepción de la 1ª y de la última que tienen 15,0 m de desarrollo.

El lanzamiento de la dovela prefabricada se realiza con 2 equipos gemelos, cada uno de ellos compuesto por un conjunto de dos gatos hidráulicos horizontales y por uno vertical. Los gatos horizontales son de doble efecto para permitir igualmente la retención al mismo tiempo que el empuje.

El proceso de lanzamiento parte de una posición inicial que consiste en el montaje de una estructura metálica auxiliar, de 40,0 m de longitud, y cuya misión consiste en servir de apoyo provisional del puente sobre los pilares, descargando la parte delantera del mismo durante el lanzamiento y reduciendo los esfuerzos generados durante el lanzamiento.

Para facilitar su llegada y paso sobre los pilares, tiene montados dos gatos hidráulicos en su parte frontal, que tienen como finalidad levantar la estructura auxiliar, recuperando así la flecha entre ésta (y el tablero) y los aparatos de apoyo de los pilares.

La obra comprende además la reformulación y prolongación de los accesos al puente, con un perfil transversal de 2 x 2 vías, con un desarrollo de cerca de 300 m del lado de Gala y de cerca de 300 m del lado de Figueira da Foz.

Cliente: EP – ESTRADAS DE PORTUGAL S.A.

Empresa Constructora: RAMALHO ROSA COBETAR S.A.

Valor da Obra (estimado): 12.483.950,42 euros

Fecha de finalización: 21 de Octubre de 2008

ALPINE construirá dos SPA en Oberlaa/Viena y Kaprun

VAMED ha adjudicado a ALPINE, empresa filial de FCC Construcción en Austria, la construcción de dos SPA termales: el "Vienna Oberlaa Spa y el "Tauern Spa World" que estarán terminados para finales de 2010.



SPA Oberlaa.

Vienna Oberlaa SPA

El contrato para la construcción del nuevo Vienna Oberlaa SPAincluye la construcción de un balneario y un centro de salud y bienestar con aparcamiento subterráneo para 82 plazas.

El centro de salud y bienestar, con estancias para las distintas terapias, se encuentra en la actualidad en la primera fase de construcción. El SPA propiamente dicho se construirá durante la segunda fase.

El acceso al edificio se realizará desde el vestíbulo, un espacio de acogida con tiendas, restaurantes y una zona de recepción. Habrá un área central a la que se accede desde las plantas con un ascensor. El conjunto residencial ofrecerá un atractivo interiorismo y unas magníficas vistas, así como gran variedad de opciones de tratamiento. Cada una de las áreas se decorará con rocas que recrearán un paisaje. Así el complejo contará con distintos espacios denominados "Roca de Belleza", "Roca de Relajación" y "Roca de Aventuras", especial para niños. En la parte posterior del balneario se está construyendo una espaciosa zona de saunas.

El edificio tiene una estructura de hormigón reforzado, las planchas utilizadas varían en altura, para acomodarse al espacio disponible y dar al edificio un aire de dinamismo.

Tauern SPA World

El contrato de construcción de "Tauern Spa World" incluye un hotel de cuatro estrellas con un total de 320 camas. Todos los elementos del edificio proyectado forman parte de un sencillo diseño global.

Uno de los principales atractivos es el enorme tejado saliente del SPA. Su forma de espiral, ascendente en ligera disminución, simboliza la vitalidad, la potencia y el movimiento. Empieza abajo, en la zona más meridional, donde tiene cierta amplitud, luego se estrecha y se alarga hasta terminar, apuntado, en el extremo norte del hotel.

Al SPA se accede desde el hotel, a través de una pasarela acristalada. El hotel recibe luz solar desde el sur, el este y el oeste, y cuenta con unas excelentes vistas que se disfrutan desde todas las habitaciones. Debido al desnivel del tejado del hotel hacia el sudeste, se puede disfrutar de un impresionante paisaje desde el restaurante y desde la terraza principal: las montañas, cubiertas de nieve, del Parque Nacional del Alto Tauern. La "piscina panorámica", con paredes de cristal, es uno de los puntos fuertes del diseño del hotel en el lado noroeste.



SPA Kaprun.

PORR-ALPINE AUSTRIARAIL pone en servicio el primer tren fresador de raíles de Austria

Tecnología punta global para equipos dinámicos de mantenimiento de vías.



Tren de fresado.

PORR-ALPINE AUSTRIARAIL GmbH ha adquirido el primer tren fresador para raíles de Austria. Este tren fresador móvil es una interesante alternativa a la abrasión de raíles con amoladoras, una tecnología empleada anteriormente en Austria como único método para devolver el perfil a las vías desgastadas.

La inclusión del tren fresador en el parque móvil permitirá a ALPINE ofrecer a los operadores de redes ferroviarias una máquina que puede retirar el material de desecho de la superficie por la que corre la vía, y de los bordes de la misma, de una sola pasada, con el consiguiente ahorro de tiempo

Este tren fresador es el quinto de este tipo que hay en Europa. El tren fresador entrará en funcionamiento en Alemania a partir de noviembre. La inversión que ha supuesto esta nueva máquina, del fabricante Linsinger Austria, es de unos ocho millones de euros. El plazo de entrega ha sido de dos años.

El tren fresador

El tren fresador, que tiene el aspecto de una locomotora, se emplea para perfilar las vías y para corregir las irregularidades de la superficie del raíl. Estas irregularidades son consecuencia de la carga, cada vez mayor, de las redes ferroviarias, dado que los trenes son cada vez más pesados. El tren fresador, con cuatro cámaras de fresado y dos de abrasión, recorre el tramo de vía afectado y rectifica los defectos de una sola pasada. Gracias a las nuevas tecnologías, el tren de fresado puede retirar más cantidad de trozos y virutas de las vías en menos tiempo. Otra ventaja sobre el proceso de abrasión con amoladoras es que se evita que salten chispas y se anulan las emisiones de polvo.

PORR-ALPINE AUSTRIARAIL

PORR-ALPINE AUSTRIARAIL GMBH es una compañía independiente. ALPINE se encarga de la dirección comercial y PORR de la dirección técnica. La compañía se dedica al mantenimiento de infraestructuras ferroviarias. PORR-ALPINE AUSTRIARAIL GmbH emplea maquinaria con una tecnología de última generación y tiene una larga experiencia en el uso de equipos de construcción de vías férreas. Las responsabilidades asociadas a la modernización de la infraestructura de las vías de tren de toda Europa presentan diversas vertientes. PORR-ALPINE AUSTRIARAIL opera en la construcción, expansión y mantenimiento de las líneas férreas de toda Europa.



DI Hubert Danler, Universale Bau GmbH; Hans Knoll, Linsinger Austria; Dkfm. Stefan Unden, Alpine Bau GmbH; DI Karl Gindl, Porr; Ing. Markus Fürhapter, Porr; Ing. Roman Esterbauer, Alpine Bau GmbH.

ALPINE ha finalizado con éxito la construcción del nuevo trazado del tramo "Trieben-Sunk"

La pendiente se ha reducido del 20% al 10% con un innovador sistema de suelo reforzado.

ALPINE ha finalizado con éxito la construcción del nuevo tramo de "Trieben-Sunk" en la carretera federal B114 del Distrito de Liezen para el Gobierno de Styria por un presupuesto de 23 millones de euros. El referido tramo, de tres kilómetros de longitud, sustituirá a un peligroso tramo de carretera que recorría la ladera oriental, y en determinadas zonas tenía pendientes de hasta el 20%, muy peligrosas especialmente en invierno.



Vista aérea de B114 "Trieben-Sunk".

Debido a la inestabilidad de los taludes, el mantenimiento y el control de la seguridad de la antigua carretera resultaban muy costosos.

Tras dos años y medio de construcción, la nueva carretera se puso en servicio, mediante la utilización de un novedoso sistema de estabilización de taludes. El contrato incluía también la construcción de dos puentes sobre el Triebenbach. Para la estabilización de los taludes en roca se emplearon también muros de contención, muros anclados y taludes clavados con revestimiento de gunita.

Por sus condiciones geológicas más favorables, se adoptó el nuevo trazado en la ladera occidental. No obstante, también hubo que prever trabajos de estabilización en esta zona en previsión de deslizamientos. En principio, la carretera se construyó sobre terraplenes adosados a la ladera. ALPINE proyectó terraplenes con taludes muy verticales para evitar desmontes de altura muy elevada. Para estos rellenos se emplearon muros de "suelo reforzado" con armaduras de geosintéticos.

El sistema de "Suelo reforzado"

Los muros de "suelo reforzado" pueden emplearse en pendientes muy deformables. Por su flexibilidad, absorben los desplazamientos con mayor flexibilidad que los "rígidos" revestimientos de hormigón. Pueden construirse muros con taludes superiores a los 70 grados utilizando refuerzos geosintéticos. Además, permiten revegetar pendientes muy inclinadas, integrándolas con el entorno.

En Trieben-Sunk, se colocaron muros con losas de cimentación y hormigón proyectado en su superficie. Los muros fueron realizados disponiendo capas de grava reforzadas con geosintéticos. Estos absorben las fuerzas de tracción que se producen en el muro, y aseguran su estabilidad. El relleno se construye en capas de 60 cm. El equipo de ALPINE empleó 308.000 metros cuadrados de rejilla geosintética y 186.000 metros cúbicos de relleno.

La construcción comenzó en junio de 2006. Una vez abierta la carretera al tráfico, el 23 de octubre de 2008, la antigua carretera de la ladera oriental volverá a ser una carretera forestal. Las obras estarán finalizadas en junio de 2009.

ESPELSA supera con éxito las pruebas de aceptación de su sistema software TOPFAS

Durante los días 5 y 6 de Noviembre tuvo lugar la revisión de aceptación del sistema TOPFAS. El evento, dio acogida a miembros de varios cuarteles generales de OTAN, personal de la agencia NC3A y expertos en seguridad de la agencia NCSA, así como al equipo de desarrollo de ESPELSA y el personal independiente de verificación y validación del software, proveniente de la empresa francesa ALTRAN.

El software TOPFAS fue probado exhaustivamente durante estas dos jornadas y, asimismo, se realizaron las oportunas auditorías de seguridad informática, con el fin de validarlo, ante su inminente aceptación por parte de la agencia NC3A de OTAN.

El resultado de todas las pruebas fue satisfactorio, recibiendo ESPELSA felicitación pública, al final del acto, por la exitosa organización y la calidad del trabajo realizado.

Además, ESPELSA fue formalmente invitada a tomar parte en las reuniones del grupo IPMT (Integrated Project Management Team) celebradas de manera simultánea en el mismo hotel. La participación de nuestra compañía en este grupo de trabajo, nos abrirá las puertas para asistir a los futuros ejercicios y maniobras de la OTAN donde se utilicen nuestros productos, brindándonos así la oportunidad de investigar nuevas oportunidades de negocio.

TOPFAS es el sistema de Planeamiento de Operaciones y Activación de Fuerzas que ESPELSA está desarrollando para la agencia NC3A de OTAN desde el año 2006.

El agua no está sola. Sala dinámica CONAMA 9



El agua no está sola es el título de la sala dinámica que ha organizado FCC dentro de las actividades desarrolladas en el noveno Congreso Nacional de Medioambiente el 1 de diciembre en el Palacio Municipal de Congresos del Campo de las Naciones de Madrid.

El recurso del agua y su gestión sostenible es el tema central de este debate moderado por Manuel Marín González, ExPresidente del Congreso de los Diputados, y en el que participan los siguientes intervinientes: Baldomero Falcones Jaquotot, Presidente de FCC; Roque Gistau Gistau, presidente de la Sociedad Estatal Expo 2008; José María Roncero Garrido, Presidente de la Unión de Consumidores de España; Manuel Sagastume Ruiz, Decano del Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro y Marcos Vaquer Caballería, Presidente de SEPES, Subsecretario de Vivienda.

FCC es patrocinador especial del CONAMA 9 y está presente con un stand en este encuentro medioambiental.

FCC firma el plan de igualdad con los sindicatos

FCC Construcción firmó el 19 de noviembre con los sindicatos MCAUGT y Fecoma-CCOO el Plan de Igualdad de la compañía.

En la firma han estado presentes el presidente y consejero delegado de FCC, Baldomero Falcones; el presidente de FCC Construcción, José Mayor Oreja; y los secretarios generales de MCA-UGT y FECOMA, Manuel Fernández López y Fernando Serrano.



De izquierda a derecha, José Mayor, Presidente de FCC Construcción; Fernando Serrano, Secretario General de la Federación de Construcción, Madera y Afines (FECOMA); Baldomero Falcones, Presidente y Consejero Delegado de FCC, y Manuel Fernández, Secretario General de la Federación Estatal de Metal, Construcción y Afines.

El Plan de Igualdad tiene como ámbito de aplicación todo FCC Construcción, incluidas las empresas filiales y participadas, y se extiende y vincula a todos los trabajadores de la compañía.

Anteriormente a la concepción del plan, se realizó un diagnóstico por expertos independientes concluido en mayo de 2.008 que ha permitido conocer la realidad de la plantilla, detectar las necesidades y definir los objetivos de mejora.

El plan constituye un conjunto ordenado de medidas dirigido a conseguir la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, y a eliminar cualquier atisbo de discriminación por razón de sexo.

Para ello, se contemplan una serie de áreas de actuación centradas en: acceso al empleo, promoción, formación, retribución, conciliación, prevención del acoso por razón de sexo y sexual, violencia de género y otros; con la propuesta de acciones positivas por cada una de ellas. Se ha diseñado también un plan de seguimiento con revisiones anuales para valorar el alcance de las medidas y programar la estrategia del año siguiente.

Además forma parte del presente Plan de Igualdad el Protocolo para la Prevención de Situaciones de Acoso Laboral y Sexual dentro del Grupo FCC, como documento específico y detallado de intervención inmediata que asegura la prevención de tales situaciones, su investigación y, en su caso, persecución y erradicación con el máximo respeto a los principios inspiradores de la Ley de Igualdad y al resto del ordenamiento jurídico.

El plan entra en vigor a partir de esta firma hasta el 31 de diciembre de 2012 o hasta que sea sustituido por otro Plan de Igualdad.

El Grupo FCC tiene desde hace años un código de principios y valores éticos, desarrollado a través de programas, procedimientos internos y medidas positivas tendentes a crear una atmósfera de trabajo que potencie el respeto entre empleados, la igualdad de oportunidades de mujeres y hombres y la integración de la diversidad, que suponen una creciente asunción de compromisos de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa.

ALPINE salva empleos en el estado de Salzburgo

Los trabajadores de Martin Bau, compañía en quiebra, no tendrán que preocuparse por sus empleos.

ALPINE se hará cargo de 50 empleados de la empresa Martin-Bau que ha suspendido sus actividades.

Los empleados de Martin Bau son ideales para la estructura de nuestra empresa constructora, afirma Karl Gruger, Director General de ALPINE. La compañía austriaca es uno de los mayores empleadores del estado ya que cuenta con más de 1.000 empleados sólo en Salzburgo.

Esta actuación es de gran importancia para los empleados de las regiones de Lammertal y las comunidades de San Martin y Tennengebirge que no pueden permitirse perder puestos de trabajo.

ALPINE es una de las mayores constructoras de Austria, facturó más de 2.700 millones de euros en 2.007 y cuenta con una plantilla de 13.6000 empleados.

¿Puede la responsabilidad social sacarnos de la crisis?

Prof. Antonio Argandoña titular de la Cátedra de Responsabilidad Social de la Empresa y Gobierno Corporativo creada por "La Caixa", IESE, Universidad de Navarra.

Las empresas que ejercen la responsabilidad social corporativa, ¿saldrán de la crisis actual con más facilidad? La respuesta es no. Si su empresa no es una empresa responsable, olvídese de la responsabilidad social a la hora de solucionar sus problemas actuales. La responsabilidad no consigue crédito cuando éste es escaso y caro, ni aumenta los pedidos cuando la demanda cae, ni reduce el coste de las materias primas cuando éstas se encarecen, ni obliga a los clientes a pagar sus deudas puntualmente cuando no tienen liquidez... Tampoco elimina los errores de la dirección de la empresa, sobre todo cuando ya los ha cometido. La responsabilidad social no es la panacea.

Si su empresa ya es responsable... hablemos con más calma. Las respuestas del párrafo anterior siguen siendo las correctas, pero seguramente encontraremos diferencias que no le salvarán de una crisis profunda y duradera, aunque le permitirán gestionarla mejor.

Porque una empresa responsable quizás haya conseguido empleados más leales, que se dan cuenta de lo que la empresa pretende hacer por ellos, y que están dispuestos a apretarse el cinturón un poco cuando ésta lo necesita. No tanto como para renunciar al sueldo, claro: esto sería antinatural. Pero sí como para adoptar actitudes de mayor colaboración, si la dirección se lo pide, si les muestra su confianza en ellos y si está dispuesta a recibir sus consejos y su ayuda (lo que nos lleva a la conclusión de que la humildad es una virtud necesaria siempre, pero sobre todo en situaciones difíciles).

Y lo mismo ocurrirá, quizás, con la respuesta de los clientes y proveedores, otra vez con límites, pero de nuevo ofreciendo un margen de confianza a la empresa. Claro que esto no sólo depende del grado de responsabilidad de la empresa en el pasado, sino también de la sensibilidad y calidad moral de los empleados, clientes y proveedores, que ninguna empresa tiene garantizada (aunque sí puede luchar por mejorarlas).

Una empresa responsable pensará, sin duda, en el largo plazo, de modo que habrá cometido menos errores –al menos, los errores debidos al "cortoplacismo"-, y habrá asegurado mejor la continuidad: un apalancamiento más prudente, una gestión de inventarios más sensata... Y esto será así si la responsabilidad social no fue un añadido, sino algo integrado en el negocio, que forma todas sus actividades.

Un equipo directivo responsable tratará de tomar en consideración todas las consecuencias relevantes de sus decisiones, sobre ellos mismos, sobre sus clientes y proveedores, sobre sus trabajadores, sobre los accionistas y sobre la sociedad en que se mueve la empresa. Por tanto, podrá tener en cuenta consecuencias que otros no tendrán, poniéndose en la piel de todos sus implicados y tratando de velar por sus necesidades. Esto significa que será más fácil anticiparse a los problemas, gestionar los riesgos y los impactos de sus decisiones. Y, seguramente, esos directivos habrán desarrollado también una cultura de diálogo abierto y transparente, que facilitará los acuerdos.

Los expertos aconsejan que ante una situación de crisis las empresas presten mayor atención al cliente, que es el que en definitiva, comprará sus productos (y los pagará, si puede); que procuren una respuesta unánime dentro de la organización, apoyándose en el equipo humano (que es el que proporciona las ventajas competitivas); que moderen los costes, desarrollando una cultura de austeridad; que reconozcan la crisis, sin buscar culpables sobre los que arrojar el mal humor; que actúen con prudencia, que significa ser rápidos cuando conviene y no sobre reaccionar,... Y todo esto es más probable que lo lleve a cabo un equipo directivo responsable que otro que no lo sea.

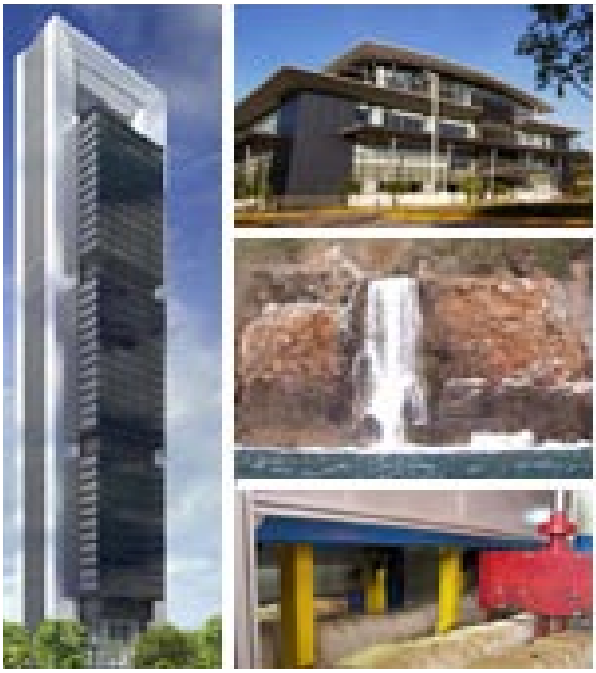
Sí, ya sé que todo esto no convencerá al que no esté ya convencido. En todo caso, no hay una manera única de salir de una crisis, y es seguro que la empresa responsable saldrá de otra manera, que mantendrá mejor la cohesión de su equipo humano y la lealtad y confianza de sus clientes, proveedores y vecinos. Y, en medio de la urgencia de los problemas, no se olvidará nunca de que siempre hay un después, y de que, por tanto, las soluciones desesperadas son malas soluciones si acaban creando problemas mayores en el futuro. En parte, esto es lo que nos ha ocurrido en los últimos años, y volverá a ocurrir en el futuro, al menos en las empresas poco responsables.

Leí hace poco que uno no se encuentra con la crisis que quiere, sino con la crisis que se merece. Quizás a nivel macroeconómico no es del todo verdad: muchos quizás nos merecemos lo que está ocurriendo, pero quizás otros no. En todo caso, la manera de gestionar nuestras empresas sí que condiciona de un modo importante cómo nos afecta, de modo que "nuestra" crisis quizás sí sea la crisis que nos merecemos... y la crisis que podemos superar.

Premios Fomento 2.008

En el Comité de Sostenibilidad celebrado el pasado día 6 de noviembre, se adjudicaron los premios Fomento 2008 a las siguientes obras y trabajos:

- Premio Fomento de la Calidad 2008 de Edificación a la obra Torre Caja Madrid, zona 2, Delegación Madrid Edificación 1.
- Mención honorífica a la obra Edificio Corporativo BANPRO, Zona América, MSG-Nicaragua.
- Premio Fomento de la Calidad 2008 de Obra Civil a la obra Aprovechamiento de los Recursos Hidráulicos de la Sierra de Tramontana, Zona 5, Delegación Baleares.
- Premio Fomento de la Innovación 2008 al trabajo Automatización del Proceso de Fabricación de Traviesas para Ferrocarril, Prefabricados Delta.



Premios Fomento 2008.

Premio Jefe de Obra Honorífico

Se ha concedido en esta edición 2.008, el premio de Jefe de Obra Honorífico 2008 ex-aequo a D. Juan Antonio Muro Murillo y D. Jaime Redondo Vergé.

Juan Antonio Muro ha dedicado 36 años a FCC en los que ha forjado una organización modélica de Maquinaria que ha proporcionado y proporciona un soporte esencial a la empresa para conseguir muchas de sus obras y a éstas para su desarrollo eficiente.

En los últimos años Juan Antonio ha prestado especial atención a la internacionalización de Maquinaria para dar apoyo, todavía más necesario, a nuestras obras en el exterior.

Jaime Redondo se incorporó a la antigua Fomento de Obras y Construcciones en el año 73. Ha ocupado diversos puestos tanto en Construcción Nacional como Internacional, recalando en Valencia como Director de Zona, cargo que siguió ejerciendo en Madrid liderando la participación de FCC Construcción en los PAU's de Las Tablas, Montecarmelo y Arroyo Fresno. En el año 2001 asumió la responsabilidad de la Dirección de Desarrollo y Gestión que desempeña en la actualidad.



Juan Antonio Muro.



Jaime Redondo.

Premio Fomento de la Calidad 2008 de Edificación: Torre Caja Madrid

Este rascacielos, situado en la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid en la esquina más al sur de la urbanización Cuatro Torres Bussines area, es el edificio más alto de Madrid, con un total de 250 m de altura, el máximo permitido por la ordenanza.

Diseñado por Norman Foster, el edificio tiene dos tipos de alzado: uno acristalado, abierto y amplio hacia el sur y hacia el norte, enmarcado por los núcleos verticales en los lados, y un alzado escalonado hacia el este y el oeste, compuesto por un núcleo sólido y delgado, en primer plano y las plantas acristaladas en segundo plano.

Esta imagen de la torre es resultado de la doble estructura que posee: una principal de hormigón armado que corresponde a los núcleos verticales de 25x10 m de sección que actúan a modo de bastidor, soportando el peso del edificio y la fuerza horizontal del viento; la estructura secundaria, metálica, conforma los diferentes niveles agrupados en tres bloques de once, doce y once plantas respectivamente y que están sustentados en los núcleos principales a través de unas grandes cerchas. Esta estructura secundaria de vigas metálicas está diseñada a base de grandes luces de hasta 15x18m entre soportes. Gracias a esta estructura de núcleos exteriores y grandes luces se consigue la reducción de elementos estructurales en el interior de las plantas y una eliminación de espacios de servicio, como aseos o ascensores que ocupan la zona de los núcleos. Se logra así una superficie muy extensa de oficinas de 43x32 m prácticamente diáfana, con una repetición idéntica en altura, que confiere al edificio flexibilidad y racionalización para su óptimo aprovechamiento arquitectónico y comercial.



Torre Caja Madrid.

En la coronación de edificio, se sitúa otro conjunto de plantas técnicas, muy por encima de la cubierta de la última planta de oficinas, creando así un arco que aligera visualmente la parte más alta de la torre.

La primera planta técnica se eleva a 24 m del suelo creando un espectacular hall de recepción, totalmente diáfano y de gran volumen. Englobado en la parte alta de este gran espacio del hall, y colgado de la estructura de la planta técnica, se encuentra un auditorio para 300 personas.

Bajo rasante se dispone de 5 plantas de aparcamiento con capacidad para un total de 1.150 vehículos. En el segundo sótano, en el que se ubican los accesos rodados desde el anillo viario subterráneo exterior, se dispone una superficie en doble altura con acceso desde el exterior para utilización como muelle de descarga.

Ficha técnica

Nombre de la obra: Torre Caja Madrid

Promotor/ Propietario.: Caja Madrid

Plazo de ejecución: 38 meses

Equipo de obra

Gerente: Carlos Cordero Sáez

Director Técnico: Jesús J. Mateos Hernández-Briz

Jefa Oficina Técnica: Eva Soto Pérez

Jefes de obra: Rafael Ruiz López, José Luis Cuadrado Gómez

Topógrafos: Felipe Valera Soriano

Jefes de Producción: Alberto Corrochano Perdones

Jefe de Administración: Marco Antonio Ortiz Osuna

Planificación Técnico Económ.: Gregorio Rodríguez Martín

Calidad: Richard Denis Hart

Encargados: José Luis Rojo Barriopedro, Angel Fernandez Ocaña, Juan Carlos del Cerro Díaz

Mención honorífica: Edificio Corporativo Banpro, Nicaragua

Construido para sede de las oficinas corporativas del Banco de la Producción, el mayor banco privado de Nicaragua, tiene un área total de 9.000 metros cuadrados, distribuidos en 4 plantas y sótano, las áreas exteriores y estacionamientos ocupan un área de aproximadamente 6.000 metros cuadrados. El presupuesto ha sido de 8 millones de euros y el plazo de ejecución de 18 meses.

El edificio que destaca por su elegante diseño arquitectónico responsabilidad de la firma costarricense Zurcher Arquitectos, ha sido construido con una excelente calidad y en el plazo acordado.



Las fundaciones y toda estructura del edificio es de concreto reforzado. Los entrepisos están compuestos por losas prefabricadas de concreto, y la cubierta está compuesta por una estructura de vigas metálicas sobre la cual se instaló una lámina de acero esmaltada con su correspondiente aislamiento.

Las fachadas del edificio están compuestas por "muros cortina" de vidrio doble aislado, y una gran variedad de paneles y parasoles de aluminio esmaltado, los cuales contribuyen a darle un gran realce y belleza.

En el interior del edificio se usaron materiales de acabados importados de la más alta calidad. Entre estos se destacan los pisos de mármol y porcelanato, enchapes de granito, muebles de mármol en los baños públicos y privados, puertas de madera importadas y cielos falsos de diversos estilos y diseños.

Ficha técnica

Nombre de la obra: Banco de la Producción en Nicaragua
Promotor/ Propietario: Banco de la Producción en Nicaragua
Presupuesto: 8 milllones de euros
Plazo de ejecución: 18 meses

Equipo de obra

Jefe Delegación Nicaragua: Jorge Vaamonde
Director de Departamento de Edificación de América Central y Caribe: Emilio Otermín
Jefe de Obra: Milton Picado
Responsable de Licitaciones, Compras y Subcontratos: Norma Calero
Ingeniero Residente de Obra: Carlos Araica
Ingeniero Asistente de Obra: Deglis Gonzalez
Responsable de Planos y Documentos: Flavia López
Administrativo: Oswaldo García
Maestro de Obras (Encargado): Marlon Urbina, Henry Tobal, Elvin Suárez

Premio Fomento de Obra Civil: Aprovechamiento de los recursos hidráulicos de la sierra de Tramontana

La obra consiste en la ejecución del conjunto de actuaciones necesarias para la captación de las aportaciones de excedentes hídricos de la Serra de Tramontana, agua procedente de Ses Font de Verger, más comúnmente conocida como Sa Costera, y la de los excedentes del Torrente Major de Sóller, así como la ejecución de las infraestructuras necesarias para su utilización en la recarga del acuífero de S'Estremera y el conexionado a las redes de abastecimiento de los núcleos urbanos de Sóller, Bunyola, Palmanyola y Palma de Mallorca.



Tendido de la tubería submarina.

Las obras han consistido en el abastecimiento hidráulico a través de la captación de recursos, conducciones submarinas y terrestres, depósito de agua de 21.000 m3, estación de bombeo, subestaciones eléctricas de 66kv y 15 kv, acometidas eléctricas, pozos de infiltración/ extracción y control automático.

Se han realizado cinco grandes actuaciones: la conducción de Sa Costera a Son Pacs, la aportación de recursos hídricos al valle de Sóller, el ramal del suministro al valle, el ramal de suministro a Bunyola y la conducción a S'Estremera para la inyección del acuífero de la zona. La conducción principal une la captación de Sa Costera con el depósito regulador de Son Pacs mediante una tubería de más de 30 km de longitud, de los que los primeros 9,6 km, entre Sa Costera y Soller, han sido ejecutados en tramo submarino. El resto de la conducción subterránea consiste en un tramo de impulsión de 8 km y un tramo de gravedad de 13 km. Además se incluye un depósito regulador de 54.000 m3 y una estación de bombeo de 10.000 CV de potencia.

Debido a que la obra se encuentra en zona de máxima protección ambiental, se ha realizado un minucioso trabajo que ha culminado en una perfecta adecuación ambiental de las obras.

La aportación anual media de agua que se capta con las obras, según el estudio hidrológico del proyecto, asciende a 10 Hm3/ año lo que representa casi un cuarto del consumo anual de la ciudad de Palma de Mallorca.

Ficha técnica

Nombre de la obra: aprovechamiento de los recursos hidraúlicos de la Sierra de Tramontana. Mallorca. Baleares

Promotor/ Propietario: Ministerio de Medio- Ambiente

Presupuesto: 75 millones de euros

Plazo de ejecución: 52,5 meses

Equipo de obra

Jefe de Departamento: Daniel Montesinos Antón

Jefe de Obra: Fernando Jaraiz Sanz

Jefes de Producción: Santiago Pedrera Benito, Marcos Fontecoba González

Técnico de Instalaciones: Javier de la Torre Duque

Jefe de Oficina Técnica y Topografía: Félix Martinez Vázquez

Encargados Tramo Terrestre: Joan Bestard Florit, Francisco Díaz Castejón y Francisco Gíl Gómez

Encargado Tramo Marítimo: Antonio Marcelo Garzón

Responsable de Seguridad, Calidad y M.A: Jose Maria García Ortega

Jefe de Administración: Carlos Moreno González

Premio Fomento de la Innovación: Automatización del proceso de fabricación de traviesas para el ferrocarril. Prefabricados Delta

Como consecuencia de las cada vez más exigentes especificaciones técnicas en cuanto a las prestaciones de las traviesas para ferrocarril junto con la necesidad de optimizar los procesos de fabricación se gesta este proyecto con el objetivo de mejorar la fiabilidad del sistema de producción y, al mismo tiempo, reducir costes de forma que la instalación mantenga su elevado grado de competitividad. De forma complementaria se busca dar al cliente una información más completa y de fácil acceso acerca de la trazabilidad del proceso.



El proyecto se ha desarrollado en tres vertientes:

- Automatización de las operaciones de tensado y destensado.
- Desarrollo de un banco de pesaje y de control dimensional automático.
- Implementación de una aplicación informática que recoja los datos de trazabilidad de las traviesas.

Los sistemas se han desarrollado e implantado en la factoría de PREFABRICADOS DELTA dedicada a la producción de traviesas para ferrocarril en la localidad de Puente Genil (Córdoba).

Las actividades desarrolladas para llevar a cabo el proyecto han sido:

- Identificación de posibles mejoras en los procesos de fabricación de traviesas seleccionando aquellas que aporten las mejoras económicas o técnicas más significativas.
- Búsqueda y selección de una empresa que conozca las tecnologías que se pretenden aplicar.
- Recopilación de datos para el diseño de los prototipos.
- Diseño y fabricación de los prototipos.
- Prueba de los prototipos en fábrica.
- Ajustes y modificaciones.
- Incorporación a la cadena de producción.

El proyecto ha supuesto una mejora por varios motivos:

- Ofrece la posibilidad mejorar los costes de producción mediante la automatización de procesos.
- Permite un mayor control de las actividades al incrementar los registros e incorporar las correspondientes alarmas.
- Se tiene un control dimensional del 100% de las traviesas (frente a un 0,5% anterior) lo que permite conocer al momento cualquier desviación que se produzca en un molde. Esto ha sido constatado por Adif en las inspecciones realizadas sobre el ancho de vía instalada.
- El proceso de trazabilidad permite avanzar en la dirección de informatizar los datos de producción facilitando su tratamiento posterior y su traslado a los clientes.

Ficha técnica

Nombre del proyecto: Automatización del proceso de fabricación de traviesas para ferrocarril

Presupuesto: 523.000 euros

Plazo de ejecución: 18 meses

Equipo de obra

Director de Fábricas Adjunto: Enrique García Ucero

Director Fábrica de Puente Genil: Alfredo Garcia Fernández

Jefe Producción Fábrica de Puente Genil: Miguel Angel Franco Rivera

Encargado de Calidad Fábrica de Puente Genil: Francisco Javier Berna Macías

Directora de Calidad de Prefabricados Delta: Ana Belén García Puet

La cifra de negocios de FCC Construcción experimenta un crecimiento del 14,5%

FCC Construcción ha experimentado un crecimiento del 14,5% en su cifra de negocios en los nueve primeros meses de 2008, gracias especialmente a la actividad internacional, que crece el 38,3% y representa ya el 48,1% de los ingresos totales.

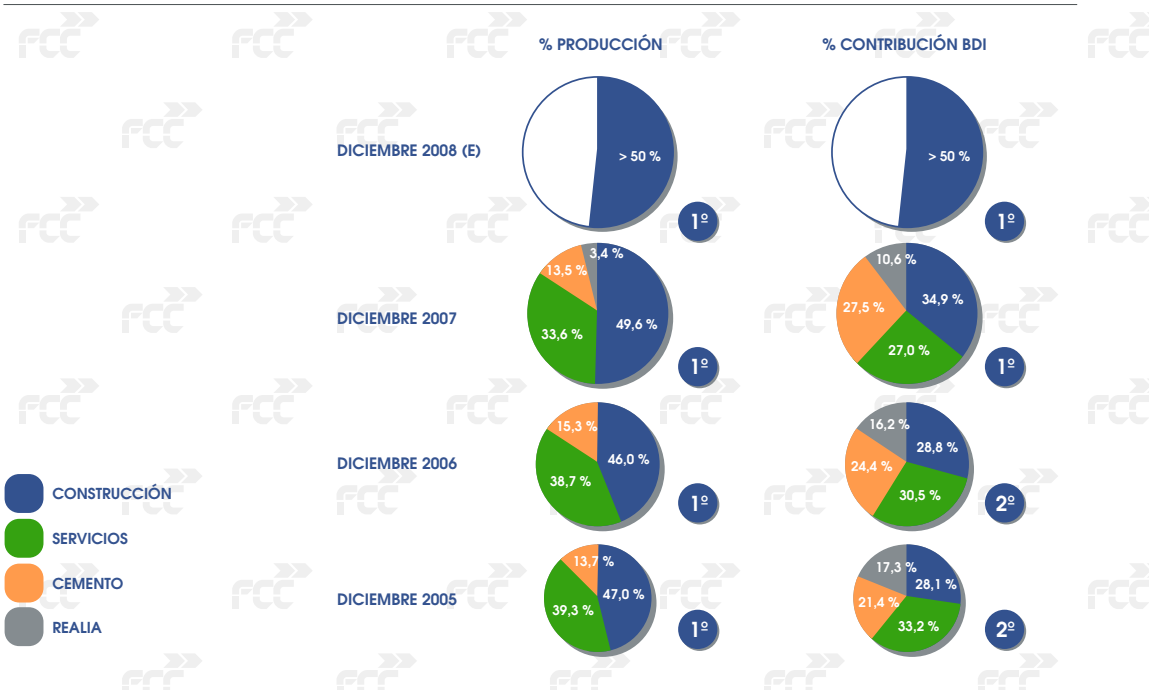
Por primera vez, FCC Construcción encabeza el ranking de la construcción entre las seis grandes constructoras españolas del sector. Su facturación hasta el 30 de septiembre ascendía a 5.800 millones de euros y se estima que finalice el año con una cifra de negocios superior a los 7.800 millones de euros.

La presencia internacional se centra principalmente en Europa, con el 92% del total y solamente en Austria se factura cerca del 48% del global, gracias a la aportación de Alpine, la filial austriaca de FCC que en estos nueve primeros meses registró una cifra de negocios de 2.552,8 millones de euros, el 39,7% más que el anterior ejercicio.

Ventas (millones de euros)	Sept-08	Sept-07 %	Ventas	% sobre ventas Sept-08
FCC Construcción	5.799,9	5.064,1	14,5	53,4

EBITDA (millones de euros)	Importe	% Total	% Margen sobre ventas
FCC Construcción	305,6	21,3	5,3

POSICIÓN RELATIVA DE **FCC CONSTRUCCIÓN** DENTRO DEL GRUPO FCC



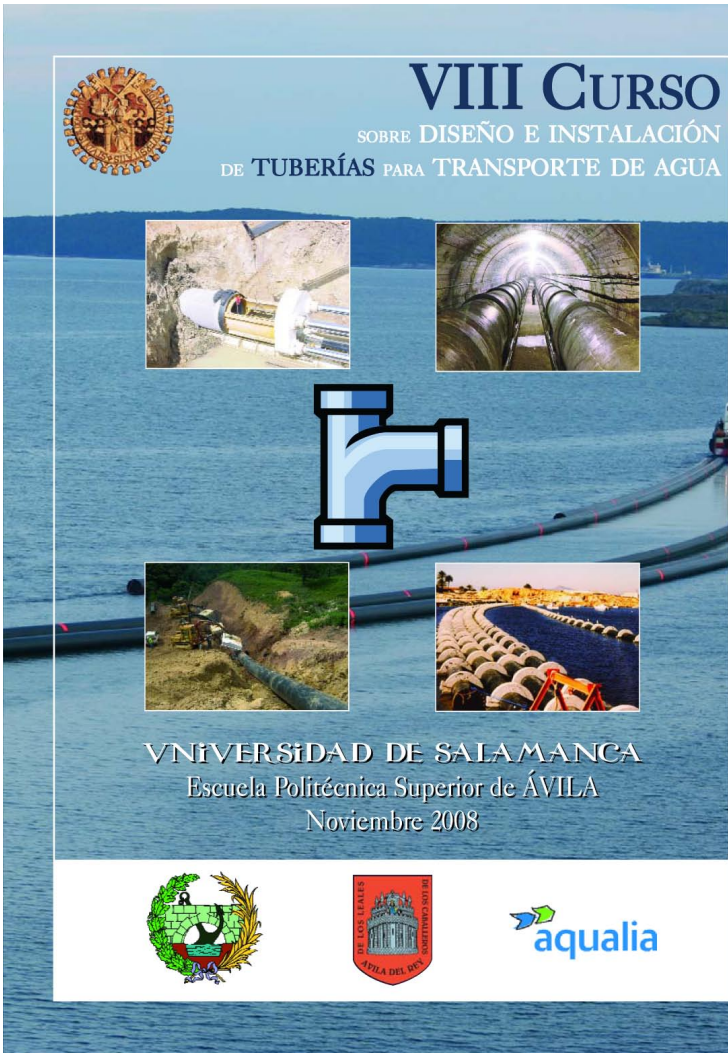
Participación en el VIII curso sobre el diseño e instalación de tuberías para el transporte de agua

FCC Construcción ha participado en el VIII curso sobre el diseño e instalación de tuberías para el transporte de agua de la Universidad de Salamanca que ha tenido lugar en la Escuela Politécnica Superior de Ávila del 17 de noviembre al 21 de noviembre.

Estas jornadas se han constituido en un foro de encuentro de técnicos y profesionales dedicados al estudio e investigación en materia de conducciones con el propósito fundamental de fomentar el contacto y la cooperación científica y profesional en dicho ámbito de trabajo.

El curso ha contado con la aportación de los profesionales de FCC en tres módulos:

- Cálculos de obras de drenaje transversal de carretera: impartido por Victor Flórez Casillas, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Director del departamento de presas y obras hidráulicas de FCC Construcción, y Beatriz Iturriaga Núñez, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos del mismo departamento.
- Proyecto del Emisario terrestre entre la estación depuradora de aguas residuales de Loyola y Mompás. Saneamiento del área de San Sebastián, Bahía de Pasajes (Guipúzcoa) impartido por Ignacio Tejedor Castaño, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jefe de obra de FCC Construcción.
- Instalación de conducciones en zanja incluida en terraplén, impartido también por Víctor Flórez.



Folleto curso tuberias.