*Carlos Planelles**

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN CANADÁ

Canadá presenta un mercado de infraestructuras maduro, altamente competitivo y especializado, y cuenta con ambiciosos planes de inversión para reducir la brecha entre las necesidades de infraestructuras del país y su actual situación. Estos planes, reforzados y acelerados para impulsar la reactivación económica frente a la COVID-19, se materializan en desarrollos concretos enfocados en las principales ciudades de Canadá. En este artículo se revisan los principales proyectos caracterizados por un elevado estándar de calidad y de exigencias medioambientales, que ofrecen grandes oportunidades a las empresas que cuenten con los conocimientos y recursos para abordarlos e integren valores, cada vez más necesarios, como la sostenibilidad.

Palabras clave: infraestructuras, inversión, transporte, sostenibilidad, medioambiente.
Clasificación JEL: H54, Q28.

1. Introducción

El mercado de infraestructuras de Canadá se caracteriza por su madurez y sus altos niveles de competitividad y especialización, así como por procesos de licitación también muy maduros que, por lo general, conllevan bajo riesgo político. Canadá es, además, uno de los países con mayor índice de transparencia del mundo y cuenta con una gran seguridad y estabilidad jurídica. Todo esto hace de Canadá un escenario atractivo para empresas de infraestructuras de todo el mundo, entre ellas las españolas.

Canadá cuenta actualmente con ambiciosos planes de inversión en todo tipo de infraestructuras, brindando a empresas de primer nivel relacionadas con este sector de todo el mundo la oportunidad de participar con su experiencia y capacidad técnica, contribuyendo así al desarrollo económico y social de Canadá. Estos planes emergen como consecuencia de una importante brecha entre las necesidades de infraestructuras modernas y su capacidad y situación actual. Se trata de una situación habitual en muchos países, pero, a diferencia de otros, el Gobierno federal y los Gobiernos provinciales actuales de Canadá cuentan con una agenda y un presupuesto sólidos que les permiten invertir en la construcción de nuevas infraestructuras, así como en la rehabilitación de aquellas que lo necesitan.

Las ciudades canadienses están creciendo a un ritmo exponencialmente rápido, generando congestiones de tráfico que ocasionan importantes demoras y dificultades para ▷

* Director Ejecutivo de Infraestructuras de ACCIONA en América del Norte.

Versión de octubre de 2021.
DOI: https://doi.org/10.32796/bice.2021.3140.7299

acceder a los lugares de trabajo, generando un alto impacto negativo en el medioambiente y una importante pérdida de productividad, lo que se traduce en miles de millones de dólares anuales para la economía canadiense. Esto, además, impacta en la conciliación familiar, algo fundamental en la cultura canadiense.

Con el fin de aportar una solución a este problema, y con el objetivo de mejorar y expandir los sistemas de transporte público en el país, el Gobierno canadiense se ha comprometido a invertir más de 180.000 millones de dólares canadienses (CAD) en proyectos de infraestructura en un periodo de doce años, a través del Plan Invertir en Canadá, lanzado en 2016. Este programa abarca diversos campos, incluyendo el transporte público, los puertos comerciales, las redes de banda ancha, los sistemas de energía, los servicios comunitarios y los espacios naturales, beneficiando a la sociedad canadiense a gran escala.

El plan está diseñado para lograr dos objetivos fundamentales: la creación de más de 100.000 puestos de trabajo, que contribuirán al PIB canadiense y, por tanto, al crecimiento económico del país a largo plazo, y el impulso al desarrollo económico sostenible de Canadá mediante proyectos de energía limpia, contribuyendo a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y al aumento, a su vez, de la resiliencia de las infraestructuras frente al cambio climático.

Sin duda, estas inversiones ayudan a mejorar los desplazamientos y a reducir la contaminación, así como al fortalecimiento y al crecimiento de la economía canadiense. Asimismo, este plan permite la planificación de mejoras en la infraestructura pública, expansiones, mejoras, optimización y modernización del sistema de transporte público e infraestructura canadiense, entre otras muchas ventajas.

Canadá continúa siendo un país que ofrece grandes oportunidades para el desarrollo de proyectos de infraestructuras caracterizados por altos estándares de calidad e importantes requisitos medioambientales para minimizar el impacto social. Para ello, las empresas que acceden a él necesitan un gran despliegue de conocimientos y recursos, así como de valores cada vez más indispensables, como la sostenibilidad.

A raíz de la crisis sanitaria derivada de la COVID-19, las inversiones previstas se han mantenido, e incluso fortalecido y acelerado, como medida de reactivación económica. Los proyectos por los que compiten las empresas españolas en Canadá suelen tener un denominador común: la magnitud de los contratos, caracterizados por una gran complejidad de gestión y grandes retos técnicos. Requieren que la empresa se vuelque y ponga toda su capacidad de gestión desde el primer día para conseguir un resultado satisfactorio.

Para un país de las dimensiones de Canadá, el comercio es una pieza clave para la consecución del éxito económico. Por eso es fundamental asegurar que tanto las personas como las mercancías puedan desplazarse de forma rápida y segura a los mercados globales.

Para garantizarlo, a través del presupuesto de 2017, el Gobierno propuso invertir 10.000 millones de CAD durante la próxima década en proyectos de comercio y transporte. Esta inversión ayudará a construir corredores de transporte más fuertes y eficientes que conecten con los mercados internacionales, ayudando a las empresas canadienses a competir, crecer y crear más empleos que beneficien a la clase media canadiense. Buena parte de la inversión general del Gobierno en infraestructura de comercio y transporte se refleja en la Iniciativa ▷

de Corredores de Comercio y Transporte, dirigida por Transport Canada.

Esta iniciativa priorizará las inversiones que aborden la congestión y los cuellos de botella a lo largo de corredores de vital importancia, y alrededor de los centros de transporte y los puertos que brindan acceso a los mercados mundiales.

Las iniciativas anteriormente expuestas se materializan en varios desarrollos concretos, enfocados en las principales ciudades del país, como son Montreal, Toronto, Calgary, Edmonton y Vancouver. Estas ciudades captan la mayoría de los esfuerzos de inversión en nuevas infraestructuras del transporte y concentran un porcentaje muy elevado de la población total de Canadá.

2. Principales proyectos en Montreal

En concreto, en Montreal se está desarrollando el Réseau Express Métropolitain (REM), uno de los proyectos incluidos en este fondo de infraestructuras de transporte público. Consiste en una nueva red de tren ligero automatizado de 67 kilómetros y 26 estaciones que abarcará el área metropolitana de Montreal. Su longitud la convertirá en una de las redes automatizadas más grandes del mundo, después de las de Singapur, Kuala Lumpur, Dubái y Vancouver. Actualmente la red de metro tiene un total de 71 kilómetros de longitud.

A principios de 2017, uno de los principales inversores institucionales de Norteamérica, La Caisse de Dépôt et Placement Du Québec (CDPQ), cerró un acuerdo con el Gobierno de Quebec sobre los principales términos y condiciones de la participación del Gobierno en el proyecto REM.

Con un compromiso de 1.280 millones de CAD —que representa el 24,5 % del capital total del plan—, el Gobierno de Quebec se convirtió en un accionista minoritario en el proyecto y, como tal, obtendrá retornos directos de su inversión.

La confirmación de la participación financiera del Gobierno de Quebec permite a CDPQ Infra optimizar aún más su estructura financiera. El proyecto tiene actualmente un costo proyectado de 6.500 millones de CAD, con el CDPQ como principal inversor y junto a otros como el Gobierno provincial, Hydro-Quebec y el Banco de Infraestructura de Canadá.

El REM es el mayor proyecto de transporte público realizado en Quebec en los últimos cincuenta años. Se espera que los primeros trenes comiencen a funcionar en 2022, siguiendo la ruta desde South Shore hasta la estación central de Bonaventure. El resto de las ramas que componen esta nueva red entrarán en servicio de manera gradual durante 2023-2024.

El sistema de tren ligero automatizado fue escogido para brindar un servicio moderno y eficiente al país. Esta tecnología proporcionará una nueva dinámica de transporte con salidas frecuentes (cada 2,5 minutos desde el centro). Un gran ahorro de tiempo para los usuarios, ayudando a optimizar los desplazamientos y a reducir la contaminación medioambiental. La red está integrada con los sistemas de transporte público existentes, como metro, trenes de cercanías y autobuses. Además, se han alcanzado acuerdos con socios de movilidad sostenible que ofrecen diferentes opciones de bicicletas y automóviles compartidos.

El 15 de diciembre de 2020, CDPQ anunció nuevos planes para ampliar hacia el este, con nuevas líneas, el proyecto de tren ligero REM, actualmente en construcción. Este nuevo proyecto de ampliación consistirá en 32 kilómetros de tren ligero y 23 nuevas estaciones, con un presupuesto inicial adicional estimado de ▷

10.000 millones de CAD. Combinado con el proyecto original, todo el proyecto REM representará una de las redes de tránsito automatizado más grandes del mundo, con 99 kilómetros de ferrocarril y un total de 49 estaciones. El inicio de la construcción de ampliación está previsto para mediados de 2023 y el sistema podría comenzar a operar en 2029.

El proyecto REM aportará grandes beneficios a la economía quebequense, como la creación de 60.000 empleos, muchos de ellos con perfiles especializados como ingenieros, arquitectos, expertos en sistemas automatizados, electricistas, mecánicos y topógrafos. De esta forma contribuirá con hasta 6.300 millones de CAD al PIB de Quebec durante la construcción del tren ligero.

3. Principales proyectos en el área metropolitana de Toronto

Por su parte, el área metropolitana de Toronto tiene en marcha enormes planes de expansión de infraestructuras de transporte. Desde nuevas líneas de metro hasta varias líneas de tren ligero en construcción y en desarrollo en la región, así como la expansión y modernización de toda la red de trenes de cercanías del sur de Ontario. Esta expansión también incluye nuevas conexiones de la red ferroviaria regional con la red de metro local existente en Toronto. Simplemente, este proyecto ya constituye uno de los desarrollos de transporte en marcha más grandes del continente.

En el año 2019, el ministro de Transporte de la provincia de Ontario, Jeff Yurek, y el Premier, Doug Ford, anunciaron un presupuesto de 28.500 millones de CAD para mejorar la red de transporte de Ontario. Además, la provincia invertirá 11.200 millones de CAD para impulsar cuatro proyectos de metro. Esta financiación excede el compromiso previo del Gobierno de invertir 5.000 millones de CAD en ampliaciones de metro.

Metrolinx es la agencia del Gobierno provincial de Ontario que administra e integra el transporte público tanto ferroviario como por carretera en el área metropolitana de Toronto y Hamilton. En todas las regiones se están construyendo proyectos de trenes o autobuses que conectan a todas las comunidades de la región para que sus ciudadanos puedan desplazarse de manera más rápida y sencilla que nunca.

En la actualidad, la principal iniciativa de metro por parte de Metrolinx es la nueva línea de metro Ontario Line, anunciada por el Gobierno de Ontario el 10 de abril de 2019. El Gobierno estimó un presupuesto de 10.900 millones de CAD para este proyecto, cuya finalización se prevé para 2030. Se trata de una línea de 15,5 kilómetros y 15 paradas que se extenderá desde Exhibition Place, a través del corazón del centro de la ciudad de Toronto, hasta el Centro de Ciencias de Ontario, en el este del área metropolitana. Supondrá un alivio para descongestionar la aglomeración que se produce en la línea 1 del metro, así como en otras líneas de transporte muy concurridas en la ciudad.

Otro de los proyectos más esperados de este plan de ampliación del metro es el proyecto de extensión del metro de Scarborough, con un presupuesto de 5.650 millones de CAD, que hará llegar la línea 2 del metro más al este y al norte, hasta Scarborough Center, y más allá, hasta Sheppard y McCowan. La extensión del metro de Scarborough estará completamente tunelizada y se completará utilizando una novedosa tipología de construcción de túneles de un solo orificio. Este proyecto reemplazará al Scarborough Rapid Transit, una línea de ▷

autobuses que opera en la actualidad y que se cerrará aproximadamente en 2023.

Por otro lado, Metrolinx avanza con ritmo en la planificación, el diseño y la construcción de la infraestructura necesaria para la extensión del metro Eglinton Crosstown West. El proyecto, con un presupuesto estimado inicial de 4.700 millones de CAD, tiene como objetivo extender la línea 5 de metro, actualmente en construcción, hacia el oeste, desde su terminal occidental inicial hasta conectar con el Aeropuerto Internacional Toronto Pearson. El tren ligero de Eglinton Crosstown West recorrerá 9,2 kilómetros y operará principalmente bajo tierra, lo que ayudará a reducir los tiempos de viaje y mejorará el acceso a trabajos, escuelas y otros destinos en el área metropolitana de Toronto. Se estima que este proyecto finalice entre 2030 y 2031.

Como parte de la mayor inversión en transporte público de la historia del área metropolitana de Toronto, el Gobierno de Canadá está también invirtiendo en la extensión de metro de Yonge North, con una ampliación de aproximadamente 7,4 kilómetros de la línea 1 desde la Universidad de York hasta Richmond Hill. Este proyecto será en su mayor parte subterráneo, excepto en una pequeña sección en su extremo norte. Esta extensión, cuyo comienzo se espera para finales de 2023, ayudará a impulsar la economía y generará miles de empleos.

Metrolinx e Infrastructure Ontario están trabajando conjuntamente en estas obras, que se esperan completar entre 2029 y 2030.

Otra iniciativa de Metrolinx, que supone la inversión de miles de millones de dólares, es la modernización y extensión de la red de cercanías ferroviarias GO Transit, que da servicio a 215.000 pasajeros al día. GO Transit Expansion Program es un importante programa de infraestructura de transporte que ampliará la red ferroviaria GO para satisfacer las necesidades de una región en crecimiento. La red conectará la región metropolitana de Toronto con Hamitlon, también llamada Greater Golden Horseshoe Region.

El programa de expansión GO proporcionará trenes más rápidos y eficientes, servicio de dos vías durante todo el día y otro con un recorrido de quince minutos en las partes centrales de la red ferroviaria GO. Además, esta expansión incluye numerosas mejoras en las líneas ferroviarias: Lakeshore West Line brindará un servicio diario de quince minutos todos los días desde Toronto a Burlington, así como un servicio cada hora desde y hacia Hamilton los siete días de la semana. La expansión también incluirá una estación en Port Credit, que se conectará con el futuro tren ligero Hurontario. El valor de este proyecto es de 401 millones de CAD, financiados por fondos públicos.

La línea ferroviaria Lakeshore East Line ofrecerá un servicio más frecuente durante el mediodía, la noche y el fin de semana, y conectará la ciudad de Toronto para aquellos viajeros que transitan desde y hacia Toronto con trenes más rápidos y conexiones fluidas. Conectará las avenidas Pape y la carretera de Kennedy, incluyendo un nuevo raíl ferroviario, así como la ampliación de puentes para acomodar el cuarto raíl ferroviario. También unirá el Club de Golf de Scarbourugh al este de la estación Rouge Hill.

La línea Milton GO se extiende hacia el este por la mañana y hacia el oeste por la tarde, y ofrece servicio en horas punta de lunes a viernes entre Milton y Toronto, junto con todas las paradas intermedias. La expansión incluye un nuevo tren, ofreciendo al pasajero viajes frecuentes y asegurando 3.000 asientos adicionales para garantizar que los viajes en hora ▷

punta sean más sencillos. Adicionalmente, esta línea ofrecerá más viajes en cada parada de la línea y más opciones de transporte público para Milton, Mississauga, Etobicoke, el centro de Toronto y las comunidades vecinas. Además, este proyecto de expansión incluye una nueva instalación de operaciones y mantenimiento en la estación Milton.

Otra de las actuaciones a destacar es la extensión de la línea ferroviaria de Kitchener, que actualmente conecta la región de Kitchener-Waterloo con Toronto. Gracias a este proyecto se conseguirá una verdadera línea rápida de transporte público que dará servicio ferroviario en una mayor franja horaria. Incluirá cinco nuevas estaciones y dos túneles en las autovías 401 y 402, habilitando un servicio ferroviario frecuente de dos vías durante todo el día.

En el corredor ferroviario Barrie GO, el proyecto incluye la creación de seis estaciones nuevas, así como obras de habilitación para implantar mejoras que permitirán la instalación de un segundo conjunto de vías ferroviarias en el futuro. Las modificaciones y actualizaciones necesarias para poder instalar el segundo conjunto de vías se llevarán a cabo durante un periodo de cinco años (2019 a 2024). Este segundo conjunto de vías es necesario para contar con el servicio GO bidireccional durante todo el día.

La llegada del servicio ferroviario GO a las cataratas del Niágara es otro de los objetivos planteados en el plan de crecimiento del área de Greater Golden Horseshoe. Esta extensión consistirá en la ejecución de aproximadamente 60 kilómetros de vía férrea entre la futura estación Confederation, en Hamilton, y las cataratas del Niágara, así como cuatro nuevas estaciones y nuevos intercambiadores. Se espera que este servicio pueda estar operativo en el año 2023.

Más allá de la ejecución y ampliación de líneas ferroviarias, el plan de transporte público del tren ligero de Toronto está financiado y en marcha. El proyecto cuenta con una red de 52 kilómetros de líneas de tren ligero que discurren tanto bajo tierra como a nivel de calle. De esta forma será posible conectar Toronto con comodidad, seguridad y velocidad.

Entre ellos, el Eglinton Crosstown LRT ya se está ejecutando, con 10 kilómetros de túneles subterráneos. Contará con 25 estaciones a lo largo de la ruta que atravesará la ciudad y será hasta un 60 % más rápida que antes. El proyecto, actualmente en construcción, está generando miles de trabajos durante las fases de diseño y construcción, y proporcionará beneficios económicos a largo plazo en Toronto y en la región circundante. Se espera que el Eglinton Crosstown abra al público en 2022.

En la actualidad, la línea de tren ligero 6 de Finch West, también conocida como Finch West LRT, está siendo construida en Toronto y será operada por la Comisión de Transporte de la ciudad. La nueva línea, de 11 kilómetros y 18 paradas, se extenderá desde la Estación Finch West en la línea 1 Yonge-University hasta el campus norte de Humber College en Etobicoke. A diferencia de la mayor parte de tranvías en Toronto, esta nueva línea estará separada del tráfico, tendrá prioridad en cuanto a las señales de tráfico y utilizará el ancho de vía estándar en lugar del ancho de vía de Toronto (exclusivo para el área metropolitana de Toronto, que se ha mantenido hasta el día de hoy, ya que es más fácil ajustar los nuevos vehículos ferroviarios a este ancho de vía que convertir todo el sistema en un ancho de vía estándar). Se pronostica que la línea contará con aproximadamente 14,6 millones de viajes al año (40.000 pasajeros al día para 2031). Su finalización está programada para 2023, con un ▷

presupuesto aproximado de 1.200 millones de CAD.

Por su parte, el tren ligero de Hurontario estará formado por 18 kilómetros de vías y proporcionará un método de transporte nuevo, ecológico y seguro a una región de rápido crecimiento. La nueva línea contará con 19 paradas y, durante su recorrido, el tren ligero atravesará dos centros urbanos, conectándolos con los principales sistemas de transporte, incluidas las líneas ferroviarias de GO Transit (líneas Milton y Lakeshore West), Mississauga Transitway, Brampton Transit, ZUM y MiWay. El Hurontario LRT también tendrá su propio carril exclusivo para garantizar un viaje ameno y seguro a lo largo de la calle más transitada de la región.

El proyecto de tren ligero Hamilton Light Rail Transit (LRT) está actualmente en estudio y se espera que se confirme para comenzar la construcción en 2023. Contará con 17 paradas en 14 kilómetros de línea de forma segura y veloz, discurriendo desde la Universidad McMaster a través del centro de Hamilton hasta Eastgate, es decir, desde el extremo oeste de la ciudad hacia el este.

4. Principales proyectos en la provincia de Alberta

Ya en la provincia de Alberta, destaca la nueva Línea Verde (Greenline) de Calgary, la mayor inversión en infraestructura en la historia de Calgary, con 4.900 millones de CAD en compromisos del Gobierno de Canadá, del Gobierno de Alberta y de la ciudad de Calgary. Esta línea de tren ligero será una pieza importante de la red de transporte de Calgary, sumando 29 estaciones y 46 kilómetros de vías a los 59 kilómetros y 45 estaciones existentes en el sistema de tren ligero. Se estima que el proyecto finalice en 2027.

La Línea Verde se construirá en diferentes etapas, a medida que se disponga de fondos. La primera fase, que comenzará a ejecutarse en 2021, abarcará desde 16 Avenue N. hasta Shepard (126 Avenue S.E.) e incluirá mejoras de las estaciones de autobuses urbanos North Central, desde 160 Avenue N. hasta 16 Avenue N.

Otro de los grandes proyectos de la provincia de Alberta es la Línea del Valle —en inglés, The Valley Line—. Se trata de un proyecto para la ejecución de una nueva línea de tren ligero urbano de 27 kilómetros, actualmente en construcción. La línea está siendo ejecutada en fases. La primera de ellas consiste en la construcción de 13,1 kilómetros de línea y 12 nuevas estaciones, que permitirá a los pasajeros conectarse con la línea Capital y la línea del metro en la estación Churchill. La construcción de esta primera fase comenzó el 22 de abril de 2016 y su finalización se espera para finales de este año, mientras que la apertura total de la línea con las fases futuras se hará realidad en 2026 o 2027.

El Gobierno de Canadá está invirtiendo aproximadamente 948 millones de CAD para la expansión de la Valley Line West, mientras que el Gobierno de Alberta se ha comprometido a invertir aproximadamente 1.040 millones de CAD para el proyecto. Se calcula que la expansión costará aproximadamente 2.670 millones de CAD.

5. Principales proyectos en la Columbia Británica

En la provincia de Columbia Británica existen importantes oportunidades de negocio, especialmente en la región inferior fronteriza a ▷

Estados Unidos, también llamada Lower Mainland. Durante los próximos treinta años, la ciudad de Vancouver dará la bienvenida a un millón de nuevos residentes y 600.000 nuevos empleos. A medida que la región crece, también lo hacen sus necesidades de transporte. En el corredor de Broadway, desde Commercial Drive hasta la Universidad de Columbia Británica, se encuentra la ruta de autobús más transitada de Canadá y Estados Unidos.

Para hacer frente al importante problema de capacidad y de congestión a lo largo de Broadway Avenue, la red de metro SkyTrain de la región se está ampliando hacia la Universidad de Columbia Británica, a través del proyecto de extensión del metro de Broadway.

El consorcio ACCIONA-Ghella, liderado por ACCIONA, fue seleccionado por la provincia de Columbia Británica para ejecutar el diseño y construcción con financiación parcial del proyecto del metro de Broadway. El contrato, con un presupuesto de 2.830 millones de dólares canadienses, incluye el diseño y la construcción de 5,7 kilómetros de red, parte de los cuales serán subterráneos, incluyendo túneles paralelos con un diámetro de excavación de seis metros (5,2 metros de diámetro interno), así como seis nuevas estaciones. Se espera que el metro de Broadway sea inaugurado en enero de 2025.

En 2014, cuando los alcaldes de la región configuraron su visión de los siguientes diez años para la red de transporte de Vancouver, apoyaron un enfoque de dos fases para construir un transporte rápido hacia la Universidad de Columbia Británica, basado en los fondos disponibles. Hoy en día existen fondos para extender SkyTrain —el proyecto mencionado anteriormente— en una primera fase y se está diseñando de manera que permita una futura expansión de transporte rápido a la universidad.

La población al sur del río Fraser, en el área metropolitana de Vancouver, también continúa creciendo exponencialmente y se esperan hasta 420.000 nuevos residentes para el año 2050. Por ello, la demanda de mejora en el transporte rápido es una prioridad para esta región. El proyecto de tren ligero de Surrey (o Surrey LRT) extenderá 16 kilómetros la Línea Expo mediante una vía elevada desde la estación King George SkyTrain hasta el centro de Langley, a lo largo de la autopista Fraser Expressway, incluyendo ocho nuevas estaciones. Se anticipa que la nueva extensión estará en servicio en 2028 y el presupuesto estimado ronda los 3.950 millones de CAD.

Por otro lado, el Ministerio de Transporte e Infraestructura anunció, el 18 de agosto de 2021, un nuevo túnel sumergido de ocho carriles que reemplazará el túnel de George Massey existente en la autopista 99, bajo el río Fraser. El nuevo túnel de ocho carriles estará en funcionamiento en el año 2030 y el proyecto cuenta con un presupuesto inicial de 4.150 millones de CAD.

También en Vancouver, y con el objetivo de garantizar el acceso continuo a los mercados extranjeros, nacen proyectos para apoyar estos objetivos. Los accesos continuos son fundamentales para las pequeñas y medianas empresas, que representan más de la mitad de la producción económica de Canadá, suponen el 25 % del valor total de las exportaciones canadienses y garantizan que el país pueda cumplir sus objetivos comerciales hasta finales de 2030. Uno de estos proyectos es el Roberts Bank Terminal 2, una nueva terminal de contenedores marítimos proyectada en la costa oeste de Canadá, dirigida por la Autoridad Portuaria de Vancouver Fraser. Esta terminal desempeña un papel fundamental en el apoyo al comercio canadiense. Con un presupuesto aproximado de 2.000 millones de ▷

CAD, el proyecto será financiado por la Autoridad Portuaria e inversión privada.

Todas estas iniciativas, que son solo una representación del gran momento que vive Canadá en cuanto a inversiones en proyectos de infraestructuras, pone de manifiesto que, para el país, la modernización de las infraestructuras sigue siendo una prioridad en sus planes de recuperación económica tras la pandemia. Los puertos, las carreteras, los túneles, los puentes y, ahora más que nunca, el tren ligero y el metro siguen siendo focos de atención para las autoridades. El tren ligero podría convertirse en la pieza central de la futura reordenación urbana, la nueva forma de conectar los barrios económicamente desfavorecidos con los centros económicos de la ciudad.

Para el desarrollo de todos estos proyectos es imprescindible sacar partido de los avances tecnológicos con los que la industria en su conjunto cuenta, no solo en Canadá, sino también en los países en los que estos proyectos ya se han desarrollado, y en los que se cuenta con experiencia y tecnología para aumentar la seguridad y reducir los costes. Para que esto pueda hacerse realidad —y más ahora tras la pandemia— es importante que los Gobiernos confíen en las asociaciones público-privadas, ya que los inversores privados y grandes desarrolladores de infraestructuras tienen gran interés en invertir en sectores como el transporte público y, a su vez, cuentan con la capacidad de ofrecer mejoras que repercuten directamente en los usuarios.

Hasta ahora, el modelo de asociación público-privada en Estados Unidos y Canadá se ha considerado una herramienta de financiación para sacar adelante proyectos estancados, pero, tras la COVID-19, es esencial concebir estas asociaciones como lo que son, asociaciones en las que el riesgo se comparte y los acuerdos de funcionamiento a largo plazo sean la base para obtener el capital que las Administraciones con falta de liquidez necesitan para reactivarse.

Instituciones como el Banco de Infraestructuras Canadiense sustentan alguno de estos planes y permiten que se hagan realidad. Esta entidad, por ejemplo, destina hasta 35.000 millones de CAD a la financiación de proyectos de infraestructuras a nivel federal, favoreciendo ingresos de interés público y atrayendo capital privado. Dentro del mercado de las infraestructuras, algunas de las áreas en que más se está invirtiendo son: infraestructuras sostenibles, energía limpia, transporte público, comercio e infraestructuras de banda ancha mejorada.

6. La experiencia de ACCIONA en Canadá

Sin duda, Canadá es uno de los mercados más potentes y competitivos del mundo, y, por tanto, toda empresa que, como ACCIONA, defienda un enfoque global debe apostar por él, contribuyendo al desarrollo de sus infraestructuras, así como a la generación de empleo local, entre otras muchas ventajas.

Para ACCIONA, Canadá se ha convertido en una de sus principales geografías y cada uno de los proyectos hacen de ella una empresa mucho más fuerte en el país, con una capacidad de gestión mucho más completa y preparada para asumir los retos futuros.

No hay duda de que el mercado de infraestructuras canadiense plantea retos exigentes, pero a la vez ofrece una infinitud de oportunidades en forma de proyectos con diferentes modelos contractuales. La clave del éxito reside en afrontarlos con confianza y capacidad ▷

de liderazgo, apoyándose siempre en equipos cualificados que desplieguen la experiencia y los conocimientos adquiridos en otros proyectos y apostando siempre por la innovación y la sostenibilidad como pilares base.

ACCIONA comenzó su andadura en Canadá en 2001, por lo que este año celebra su vigésimo aniversario en el país. Su primer proyecto consistió en la ejecución de uno de los proyectos hidráulicos más emblemáticos del país, el Deep Lake Water Cooling en Toronto. En la actualidad, la compañía cuenta con su oficina central en Vancouver, además de oficinas comerciales en las provincias de Columbia Británica, Alberta, Ontario y Quebec.

Hace veinte años, Canadá fue uno de los primeros países en adoptar el modelo de colaboración público-privada (P3), una de las principales razones que condujeron a ACCIONA a comenzar su andadura en este país. La compañía ya contaba con décadas de experiencia en la ejecución de este tipo de proyectos ejecutados con éxito en Europa. Además, en aquel momento, los valores canadienses estaban alineados culturalmente con los de ACCIONA con respecto a la sostenibilidad y el medioambiente. Esos componentes eran fundamentales para mantener su identidad como empresa y hacían que el mercado canadiense fuera muy atractivo para la compañía.

Sin embargo, es cierto que todo país tiene sus peculiaridades y sus singularidades, por lo que el proceso de entrada a una nueva geografía nunca es fácil. Tanto los estudios y análisis que conducen a la consecución de un primer contrato como todos los proyectos que poco a poco ha ido ejecutando ACCIONA en Canadá forman parte de un proceso de aprendizaje.

Durante las últimas dos décadas, ACCIONA ha completado veinte proyectos de infraestructura en Canadá, que incluyen proyectos ejecutados bajo fórmulas de participación público-privadas (PPP): tres puentes, 90 kilómetros de carreteras y varias plantas de tratamiento de agua. Su éxito se basa en sus capacidades técnicas: fusiona su experiencia local, junto a socios y proveedores locales, con su dilatada experiencia global.

Además, la compañía tiene la suerte de haber trabajado en proyectos de todo tipo (carreteras, hospitales, proyectos hidráulicos, energéticos…) y en varias de las principales regiones del país, dotándola de un conocimiento del entorno de gran valor que pone al servicio de sus clientes para futuros proyectos.

Desde su llegada, el objetivo de ACCIONA en Canadá es, además de ayudar a impulsar su desarrollo económico y social mediante proyectos de infraestructuras y energía, sumar a estos proyectos un componente sostenible.

La compañía ha ido creciendo en Canadá hasta emplear en la actualidad a más de dos mil personas, y entre sus proyectos clave destacan el Royal Jubilee Hospital en Victoria, la autopista A-30 en Montreal o el Walterdale Bridge en Edmonton. ACCIONA continúa su crecimiento y, hoy en día, está participando en proyectos tan icónicos como la ampliación del metro de Vancouver, el Pattullo Bridge o el proyecto Site C Clean Energy Project.