

En la sede del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Mesa redonda: “Calidad de los Proyectos en las Obras Portuarias y Costeras”

El día 24 del pasado mes de abril, se celebró en la sede del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos la Primera Mesa Redonda organizada por la Asociación Técnica de Puertos y Costas a través de su Comité de Jóvenes Profesionales. El tema planteado para el debate, “La Calidad de los Proyectos en las Obras Portuarias y Costeras”, atrajo la atención de un gran número de profesionales, que acudieron al evento representando a todos los sectores interesados: Administración, empresas consultoras, constructoras y universidades.

En este artículo, se resumen aquellas opiniones y comentarios que mayor debate suscitaron en torno a la problemática actual relativa a la redacción de proyectos en el marco portuario costero.

En primer lugar se admitió, por parte de todos los sectores, que hoy día es preciso aumentar la calidad de los proyectos, señalándose a la Administración como el agente principal que debe impulsar un cambio en este sentido. Tradicionalmente, los proyectos han sido dirigidos por los técnicos de la Administración, quienes son, en la mayoría de los casos, los verdaderos conocedores de la realidad y los condicionantes que rodean a una obra de ingeniería. Sin embargo, en los últimos años se está detectando una destecnicación de la propia Administración, motivada por la falta de promoción de los Departamentos Técnicos y por el desvío de profesionales a otros puestos de mayor proyección profesional y mejor remuneración. Para mejorar esta situación, que es común a otros campos de la ingeniería civil, se incidió en la importancia de proporcionar una formación más intensa para el personal técnico.

Abordando ya problemas más concretos, se destacó que un estudio de la Administración sobre las causas que originan los Proyectos Modificados, ha puesto de manifiesto que las dos terceras partes se justifican por problemas geotécnicos. Para hacer frente a sus necesidades de ampliación, las instalaciones



portuarias están desplazándose hacia emplazamientos que anteriormente habían sido descartados, en los que se encuentran con frecuencia terrenos de baja capacidad portante y donde es imprescindible un amplio estudio geotécnico. En consecuencia, es fundamental alcanzar en la fase de proyecto un conocimiento geotécnico adecuado de la obra para evitar sobrecostos en la fase de construcción. En este sentido, se señaló como muy positiva la iniciativa de varios puertos que disponen de atlas geotécnicos actualizados.

Los representantes de las empresas consultoras subrayaron otro tipo de problemas, más relacionados con la forma en la que se produce la contratación de los proyectos, que con cuestiones técni-

cas. Principalmente se plantearon dos cuestiones: en primer lugar, la urgencia con la que es necesario acometer los Proyectos, que en ocasiones son de gran envergadura y requerirían una mayor reflexión y estudio, y en segundo lugar, la dificultad, si no imposibilidad, de planificarse para ajustar los recursos a las necesidades de Asistencia Técnica que genera la Administración. Esta última circunstancia viene motivada por el desconocimiento que tienen las empresas acerca de los trabajos de consultoría que la Administración quiere acometer en el corto y medio plazo. Esta incertidumbre impide a las empresas dotarse de unos recursos humanos y materiales que sin duda contribuirían a mejorar la calidad de los Proyectos.

Otro factor significativo señalado por las consultoras como determinante de la calidad de los proyectos es el escaso importe pagado por la redacción de cada uno de ellos. Este problema deriva de la atomización del sector, ya que según los datos expuestos, existen 15.000 personas físicas o jurídicas que realizan proyectos en nuestro país. Debido a la falta de clasificación de los consultores, se establece una fuerte competencia que impide muchas veces competir en precio a las empresas que están dotadas de importantes medios. Para conse-

guir la adjudicación de una Asistencia Técnica, es necesario acudir a la licitación con grandes bajas que a la larga repercuten en la calidad de los proyectos.

Se lanzaron propuestas para que la Administración publique anualmente una previsión de las asistencias técnicas que van a ser licitadas. Además, se debatió la conveniencia de introducir variaciones en los concursos para que no sea únicamente el precio lo que determine la adjudicación de un contrato, paliando de alguna forma la falta de

clasificación de las empresas, y se planteó la ventaja del empleo de procedimientos restringidos ó negociados, frente al procedimiento abierto. Actualmente, en España, en un 95% de los casos se emplea el procedimiento abierto.

Para acabar con su visión de la problemática, los consultores expusieron que, como consecuencia de toda la situación relatada anteriormente, les resulta muy complicado participar en programas de I+D+i, orientados a la modernización y mejora de sus procesos. Este aspecto puede ser una traba

importante para aquellas empresas que pretendan competir en un ámbito internacional.

En relación con la capacidad técnica española en el ámbito de la redacción y supervisión de proyectos la propia Universidad identificó carencias formativas en el sistema actual. A este respecto se alabó el papel de la Administración en el desarrollo de normativa y metodologías técnicas, como las Recomendaciones de Obras Marítimas (Puertos del Estado) ó el Sistema de Modelado Costero (Dirección General de Costas), si bien se consideró necesario incentivar el desarrollo de iniciativas semejantes.

Por último, los representantes de la Administración corroboraron que la problemática expuesta por las empresas consultoras está teniendo realmente incidencia en el desarrollo técnico de los proyectos y, particularmente, de las obras. Las asistencias técnicas a la Dirección de Obra se convierten, en muchas ocasiones, en simples suministradores de medios materiales y equipos, que carecen de personal técnico experto que aporte su conocimiento para facilitar la realización de la obra.

Al finalizar la Mesa Redonda, se recogieron las impresiones de muchos de los participantes, que coincidieron en destacar la utilidad de la jornada y la conveniencia de dar continuidad a este tipo de encuentros. Estas opiniones, unidas a la gran afluencia e interés que despertó la iniciativa entre los profesionales del sector, han animado a la Asociación Técnica de Puertos y Costas, a través de su Comité de Jóvenes Profesionales, a organizar una segunda Mesa Redonda que tratará sobre algún tema de marcada relevancia para los puertos. De nuevo, se darán cita en ella aquellos profesionales que por su experiencia sean capaces de aportar al debate contenidos enriquecedores para todos los asistentes.

El Comité de Jóvenes Profesionales

Celebrado en Zaragoza del 25 al 27 de octubre de 2006

Conclusiones del III Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente (ICITEMA) "Agua, Biodiversidad e Ingeniería"

GRUPO I. MEDIO FLUVIAL Y COSTERO

1.- Se constata la necesidad de un profundo conocimiento y práctica ingenieril, para la adecuada interpretación de los problemas y para la correcta aplicación de los principios científicos básicos que soportan la recuperación de los sistemas hídricos alterados.

2. Se pone de manifiesto que la gestión del medio acuático y la ordenación de los correspondientes espacios asociados deben llevarse a cabo desde perspectivas globales e integradoras.

3.-Se percibe claramente la falta de complejos y prejuicios que presentan los ingenieros para aceptar, asimilar e incorporar, a su práctica profesional, conceptos, métodos y herramientas procedentes de otras ramas del conocimiento.

4.-La ingeniería civil y el medio ambiente constituyen un binomio indisoluble para el desarrollo sostenible del medio fluvial y costero.

GRUPO II. TRANSVERSALIDAD DE LAS REDES DE TRANSPORTE Y MEDIO NATURAL

1.-Las obras públicas y, en particular, las infraestructuras de transporte contribuyen de forma clara al desarrollo económico y social. Europa quiere disociar el crecimiento económico del crecimiento de movilidad y se reorienta al concepto de sostenibilidad.



2.-Hay que resaltar que se han hecho importantes esfuerzos en todos los niveles: infraestructura, material móvil, servicios, etc., que han hecho disminuir los impactos negativos e incluso eliminarlos.

3.- El desarrollo sostenible marca unas nuevas pautas de actuación en materia medioambiental y supone un nuevo enfoque del desarrollo de las infraestructuras de obras públicas más allá de la protección medioambiental.

4.- Hay que reivindicar el papel del ingeniero y su preocupación por la conservación del medioambiente, desde su posición pública o privada. la presencia de nuestros técnicos en la unión europea y la participación en los diferentes grupos de trabajo ha sido importante.

GRUPO III. BORDES DE CIUDADES

1.-La huella ecológica de las ciudades debe estar ligada a la necesidad medioambiental de los espacios protegidos, frente a la arbitrariedad de su delimitación en la legislación sectorial y urbanística.

2.-Es necesario transmitir que la ordenación y el proyecto de los límites de la ciudad, en definitiva de la periferia, son el gran problema urbanístico y territorial, al que deberían adaptarse las decisiones sobre las infraestructuras que soportan y condicionan la urbanización.

3.-Los usos de las zonas inundables deberían ser objeto de especial atención para las administraciones urbanísticas y ambientales.

4.- La recuperación ambiental de los ríos debe dar lugar a corredores verdes, con sus connotaciones paisajísticas y urbanísticas, y a procesos de integración de los ríos y las rías en las márgenes de las villas y ciudades.

5.- Las obras de ingeniería han sido, y son, elementos fundamentales en la construcción de la ciudad.

GRUPO IV. RESPUESTA DE LA INGENIERÍA A LAS DEMANDAS DE LA SOCIEDAD

1.- Dentro del desarrollo sostenible se deben incluir y contemplar no sólo los aspectos medioambientales sino también los económicos y sociales.

2.- Es importante tener en cuenta la singularidad hídrica de la península, con sus importantes irregularidades incluso con sequías catastróficas e inundaciones excepcionales simultáneas.

3.- Es esencial incluir los aspectos medioambientales en todo el proceso

de las actuaciones: planes y programas, proyectos, obras, explotación e, incluso, en la finalización de la utilidad de las obras.

4.- En la evaluación de alternativas es necesario incluir el medioambiente como una variable esencial en los análisis multicriterio.

SESIÓN DE INGENIERÍA SOLIDARIA

“Las ponencias presentadas en la sesión de *INGENIERÍA solidaria* han puesto de manifiesto el importante papel que pueden desempeñar los ingenieros de caminos, canales y puertos en el desarrollo de proyectos de cooperación con países empobrecidos.

Se ha constatado en la sesión la importancia de trabajar con tecnologías apropiadas a las necesidades, demandas y posibilidades del país y de la cultura local.” ◆



A. BIANCHINI, Ingeniero, S.A.

Nuevo revestimiento
GALFAN®

gaviones metálicos
gaviones recubrimiento
enrejados triple torsión
alambres y fibras



Comercial: Gran Vial, 8 · Tel. 93568 65 15 · Fax 93 568 65 11 · 08170 · Montornès del Vallès
Diputació, 279, 1.º, 3.ª · Tel. 93 496 13 00 · Fax 93 496 13 01 · 08007 Barcelona
E-mail: bianchini@abianchini.es - comercial@abianchini.es www.abianchini.es