

Modificaciones en la legislación sobre contratos públicos

El gobierno tiene prácticamente ultimado el anteproyecto de ley de contratos de las Administraciones Públicas con el objetivo de "dar un impulso a la productividad eliminando barreras de entrada al mercado de la contratación pública"

Entre las novedades que incorpora el anteproyecto legislativo se encuentra la modificación del régimen de garantías. Así, la fianza definitiva del contratista pasará a ser del 5% en lugar del 4% del importe del contrato como rige en la actualidad. La medida ha sido criticada por representantes del sector que consideran que supondrá un mayor coste financiero con desigual repercusión en las empresas según su tamaño.

Los cambios suponen una modificación bastante amplia de la actual regulación legal, incluso de la relativamente reciente normativa sobre concesiones administrativas, lo cual también ha sido criticado por el sector, por suponer una falta de seguridad jurídica nada deseable. Las empresas de ingeniería por su parte, critican el, a su juicio, trato favorable que se dispensa a Universidades y Centros públicos de investigación, por suponer una competencia desleal al no tener que estar "clasificadas" (acreditar solvencia técnica, económica y financiera) y no tener que presentar ningún tipo de fianza o garantía. El ministerio de Fomento ha formulado diversas propuestas para su posible inclusión en la legislación sobre contratos públicos. Entre ellas se encuentra la obligación de identificar a los subcontratistas de forma que los contratistas, además de la parte del contrato encargado a terceros



indiquen el importe y los subcontratistas previstos. Cualquier cambio o ampliación que proponga el subcontratista deberá recibir la autorización expresa del órgano de contratación. Al imponer el consentimiento expreso de aquel desaparece el silencio administrativo positivo que permitía a las empresas ampliar subcontratos después de haberse adjudicado una obra pública.

También propone el Ministerio de Fomento que el contratista principal responda solidariamente con el subcontratista por los daños personales a los trabaja-

dores subcontratados. Por cierto que, también en relación con la problemática de las subcontratas, recientemente se está denegando la renovación de la "clasificación" de ciertas empresas -obligatoria cada dos años- al no aceptarse (por el órgano de clasificación de contratistas) como experiencia la realización de obras no hechas "directamente" por la compañía, es decir aquellas en las que hayan participado subcontratistas. Por otra parte el Ministerio de Fomento ha aprobado recientemente nuevos pliegos de condiciones para la contrata-

ción, con novedades de cierta significación. A partir de ahora se considerará oferta temeraria aquella que supere a la baja de referencia o baja media de todas las ofertas en cuatro puntos frente a los diez del tope actual. Téngase en cuenta que por ejemplo, en los 23 contratos de AVE adjudicados hasta noviembre las bajas rondaban el 30 % en casi la mitad de los contratos. En otras obras se han producido bajas superiores al 50 % del presupuesto de licitación (véase cuadro).

Otra de las modificaciones es el cambio en la puntuación de la valoración de las ofertas, aumentando el peso relativo de la evaluación técnica que, conjuntamente con la proporción económica determinan el adjudicatario.

Otras modificaciones introducidas se refieren a las medidas tendentes a favorecer el empleo de mujeres, el mayor número de contratos fijos y el fomento de la investigación.

Se exige que el 40% del personal tenga contrato fijo en la em-

Obra	Adjudicatario	Precio Licitación (€)	Precio adjudicación (€)	Baja (%)
Autovía Avila-Salamanca	San José-Cima	52.945.120	42.345.500	20,0
Autovía Extremadura	Vías y Const-Ortiz	22.536.813	15.700.000	12,5
Autovía ruta de la plata	Teconsa	11.562.516	7.837.707	32,2
Carretera N-232	Sacyr	13.341.102	11.542.266	13,3
Autovía Ruta de la Plata	Sando	16.640.382	12.000.370	27,8
Autovía Ruta de la Plata	Intersa-Tapasa	42.898.198	35.853.000	16,0
Autovía Ruta de la Plata	Copcsa	40.818.000	26.881.420	34,0
Autovía del Mediterráneo	Necso	61.247.771	43.198.930	50,4
Autovía del Mediterráneo	Ferrovial	185.818.174	137.308.790	26,1
Autovía del Mediterráneo	Dragados	4.894.286	32.440.443	20,6
Autovía ruta de la plata	Ferrovial	30.407.586	19.477.038	36,1
Autovía ruta de la plata	Sacyr-Cavosa	65.841.488	38.846.237	41,0
Autovía ruta de la plata	Vías y Construcc.	48.877.607	27.900.000	35,0
Autovía Cantábrico	Vías y Constr. Hor. Sierra	33.671.873	22.600.00	32,2

Fuente: "Expansión" a parti de datos del BOE.

presa contratista aunque se trate de contrato por obra. Será un incumplimiento grave no tener un 20% de fijos y pueden sancionarse con hasta tres meses de suspensión. La constructora debe contratar un 10% de mujeres por encima de la media nacional del sector, siempre que la disponibilidad del mercado laboral de la construcción lo permita. Por el contrario habrá sanción si no se alcanza la media. Se exigirá que al menos un 2% sea trabajadores minusválidos, sancionándose si no se alcanza el 1%. Además de la póliza de responsabilidad civil de dos millones las empresas deberán tener una a todo riesgo de tres millones para fomentar la seguridad laboral.

También se fomentará la inversión en actividades de investigación, desarrollo e innovación técnica por parte de la empresa contratista, para lo cual se valorará especialmente en la oferta técnica. Finalmente la protección del medio ambiente recibe una consideración importante, valorándose que las empresas utilicen en más de un 50% materiales ya reciclados o reutilizados y también que en más de un 50% se puedan reciclar.

Las empresas consideran en general que las modificaciones son aceptables. No obstante y por lo que respecta al fomento del trabajo femenino se recuerda que una medida similar de la Administración Autónoma de Madrid ha sido objeto de un expediente por parte de la Comisión Europea que podría conducir a una sanción por ser "contraria a los principios de libertad de empresa". ♦

La desalación, componente principal del programa A.G.U.A.



El programa A.G.U.A. (Actuaciones para la Gestión y Utilización del Agua) surgió como alternativa principal al frustrado trasvase del Ebro y

pretende, en sus 121 actuaciones y con una inversión cercana a los 400 M€, aportar más de 1.000 hm³ de nuevos

recursos hídricos a las cuencas mediterráneas desde Cataluña hasta Andalucía.

Esos nuevos recursos hídricos provendrán de distintas fuentes: aproximadamente un 50% de desalación, un 20% de reutilización de aguas residuales depuradas, un 15% de mejores regadíos y el resto por aprovechamiento de aguas superficiales, subterráneas y mejoras de gestión.

Concentra pues la desalación entre 500 y 600 hm³ y constituye el mayor esfuerzo inversor en este tipo de instalación llevado a cabo en el mundo en un plazo tan corto. (hasta 2008/9).

Se pondrán en servicio 27 plantas de desalación, gestionadas por la sociedad Acuamed heredera de Trasaqua, encargada anteriormen-

Cuadro 1. Las grandes plantas desaladoras en España en operación

Nombre/Lugar	Capacidad m ³ /día	Año
Carboneras	125.000	2004
Cartagena	65.000	2004
Palma de Mallorca	63.000	1998-2001
Las Palmas III	63.000	1990-2001
Marbella	55.000	1997
Almería	50.000	2004
Alicante	50.000	2003
Las Palmas-Telde	35.000	2004
Cdad Regantes Mazarrón	30.000	1997-2000
Sureste Gran Canaria	28.000	1995-2000
Javea	26.000	2002
Sta Cruz Tenerife	22.500	2001
Tordera	22.000	2001
Adeje-Arona	20.000	1992-1996
Lanzarote III	20.000	1992-1996
Inalsa IV	20.000	1999

Cuadro 2. Actuaciones en desalación del Programa A.G.U.A.

Planta	Características básicas			Situación en noviembre de 2005
	Objeto	Agua Bruta	Capacidad (hm ³ /año)	
Cuenca mediterránea andaluza				
Marbella	Puesta en servicio	Mar	20	En servicio
Costa del Sol	Nueva planta	Mar	20	Redacción del proyecto
Málaga	Nueva planta	Salobre	30	Redacción del proyecto
Adra	Nueva planta	Salobre	5	Precontratación
Campo de Dalías	Nueva planta	Mar	30	Precontratación
Níjar	Planta privada coordinada con el Programa A.G.U.A.	Mar	20	Construcción
Carboneras	Puesta en servicio	Mar	42	En servicio
Carboneras II	Nueva planta	Mar	42	En estudio
Bajo Almanzora	Nueva planta	Mar	20	Precontratación
Cuenca del Segura				
Águilas	Ampliación	Mar	5	Información pública
Águilas/Guadalentín	Nueva planta	Mar	40	Información pública
Valdelentisco	Nueva planta	Mar	52	Construcción
San Pedro del Pinatar II	Nueva planta	Mar	24	Construcción
Mojón	Nueva planta	Salobre	4	Información pública
Torre Vieja	Nueva planta	Mar	80	Precontratación
Vega Baja	Nueva planta	Salobre	15	Redacción del proyecto
Cuenca del Júcar				
Alicante	Ampliación	Mar	6	Construcción
Alicante II	Nueva planta	Mar	24	Contratación
Vinalopó/Alacantí	Nuevas plantas	Salobre reutilizada	25	En estudio
Campello	Nueva planta	Mar	18	Información pública
Jávea	Ampliación	Mar	10	Redacción del proyecto
Denia	Nueva planta	Mar	9	Información pública
Sagunto	Nueva planta	Mar	8	Redacción del proyecto
Moncófcar	Nueva planta	Salobre	15	Redacción del proyecto
Oropesa	Nueva planta	Mar	6	Redacción del proyecto
Cuencas Internas de Cataluña				
Barcelona	Nueva planta	Mar	60	Precontratación
Tordera	Ampliación	Mar	10	Precontratación

te de la explotación y construcción del trasvase del Ebro con las ventajas de modularidad, implantación paulatina, escasa tensión territorial y confrontaciones etc, a un coste económico ligeramente superior al del trasvase. España es país pionero en la industria de la desalación, y que cuenta en la actualidad con más de 900 plantas y una

capacidad de desalación de 1.540.000m³/ día, siendo el cuarto país mundial en capacidad de desalación tras Arabia Saudí, Emiratos Arabes y Estados Unidos.

Los precios de la desalación han bajado en la última década de forma espectacular desde los 2-3 €/m³ hasta los 0,6 - 0,4 €/m³ a pie de planta.

Las empresas españolas más activas en este mercado, que pretenden obtener una parte sustancial de las inversiones mencionadas, y que están asimismo presentes en los principales concursos mundiales del sector son: Befesa (filial de Abengoa), Sadyt (Sacyr), Cobra y Urbaser (ACS), Pridesa, Inima (OHL), Aqualia (FCC).

Actualmente se obtienen contratos por parte de estas empresas en Argelia, Chile, EE.UU, Inglaterra, India y se preparan para próximas grandes licitaciones en Omán, Israel, India, Norte de Africa, Australia, China, Oriente Medio, EE.UU, Chile, etc.

Las actuaciones principales, ya en marcha la mayoría y a emprender a corto plazo las

El ferrocarril español paso a paso

La revista Vía Libre, magnífica revista técnica del mundo de los ferrocarriles, ha publicado a lo largo de varios números una cronografía de la historia del ferrocarril, de la que nos permitimos extraer algunos aspectos de la misma.

1829 Real Orden aprobando el primer proyecto de ferrocarril, que uniría Jerez de la Frontera con el muelle sobre el río Guadalete.

1837 Inauguración del primer ferrocarril español, un tramo de la línea de La Habana a Güines, en la isla de Cuba.

1844 El informe de los ingenieros Subercase y Santa Cruz propone la conveniencia del ancho de seis pies castellanos, que finalmente se adoptaría como ancho de vía español.

1848 Se inaugura el primer ferrocarril de la Península, entre Barcelona y Mataró (28 kilómetros), construido por iniciativa de Miguel Biada i Bunyol.

1851 Inauguración del ferrocarril entre Madrid y Aranjuez, primer tramo de una de las grandes líneas radiales. En funcionamiento la primera estación ferroviaria de Madrid, un embarcadero que será la futura estación de Atocha.

1852 Concesión otorgada al Marqués de Salamanca, para la construcción del ferrocarril de Madrid a Irún. Inauguración del Ferrocarril de Langreo.

1853 Se pone en servicio "La Española", primera locomotora de vapor construida en España, con piezas importadas.

1854 Se dispone la construcción de los primeros coches de correos.

1855 Aprobada la Ley General de Ferrocarriles, que protege las inversiones de capital en ferrocarriles y permite el establecimiento de las primeras líneas de ancho métrico. Se funda la Maquinista Terrestre y Marítima, constructora de la primera locomotora fabricada enteramente en España.

1856 Constitución de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, MZA. Se inicia la etapa de las grandes compañías que construirían la red ferroviaria española.

1858 Se constituye la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, (con el tiempo, la más im-



portante). Inauguración del ferrocarril entre Madrid y Alicante.

1863 Por primera vez el ferrocarril español llega a la frontera portuguesa.

1864 Inauguración de la línea Madrid a Irún de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte.

1866 Real Orden para estimular la construcción de ferrocarriles secundarios de vía estrecha.

1872 Inauguración del primer ferrocarril urbano en Jerez de la Frontera. Entra en servicio para el transporte de vino.

1877 Nueva Ley de Ferrocarriles. Se constituye la Compañía de los Andaluces.

1882 Concluyen las obras de la estación madrileña de Príncipe Pío de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

1896 Circula en Bilbao el primer tranvía urbano electrificado.

1900 Decreto de nacionalización de los valores ferroviarios.

1904 Aprobación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios, fijando una red de 9.984 kilómetros.

1911 Se realiza la primera electrificación de los ferrocarriles españoles en el tramo de Jergal a Santa Fé en vía ancha

1914 Creación de la compañía constructora de material ferroviario, Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.

1919 Inauguración del Metro de Madrid con una línea de 3.480 metros.

1924 Se aprueba el Estatuto de 1924 que aporta subvenciones del Estado a las compañías. Inauguración del Metro de Barcelona. Creación de la Compañía Nacional

1928 Creación de la primera gran compañía pública, la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste. Se pone en marcha el Primer Plan de Electrificaciones. Se inaugura el túnel del Somport, con 7.785 metros de longitud.

1929 Coincidiendo con la Exposición Universal terminan en Barcelona las obras de la Estación de Francia de MZA.

1939 El estallido de la guerra civil supone la crisis definitiva de las compañías privadas.

1941 Se constituye Renfe -fruto de la intervención estatal de las grandes compañías para la explotación de la Red de ancho normal que alcanza los 12.401 kilómetros de líneas.

1944 Se aprueba el Plan General de Electrificación de Renfe. Entra en servicio la primera electrificación de Renfe, Madrid a El Escorial y Cercedilla.

1950 El Talgo II inicia sus servicios entre Madrid e Irún

1951 Con la puesta en servicio de los vagones de Transfesa de ejes intercambiables, se da un paso importante en la superación del diferente ancho para el tráfico internacional de mercancías.

1952 Entran en servicio los trenes TAF en las líneas de Madrid a Gijón y Santander, Galicia, Andalucía y Valencia.

1953 Se habilita un tramo de ensayo con carril soldado y traviesa de hormigón entre Madrid y Aravaca.

1954 Entra en servicio el primer Centro de Control de Tráfico, CTC, entre Ponferrada y Brañuelas.

1955 Llegan a España las primeras locomotoras diesel de línea, las 1600 de origen americano.

1963 Llegan las primeras locomotoras eléctricas bitensión.

1964 Se aprueba el Plan Decenal de Modernización de Renfe. Empiezan a funcionar los Talgo III y los trenes TER.

1965 Se implanta en Renfe el servicio de literas. Supresión de la tercera clase en los principales trenes. Creación de la empresa de ferrocarriles de vía estrecha, Feve, que aglutina a diversas líneas de ancho métrico.

1967 Se inaugura el túnel Atocha-Chamartín en Madrid.

1968 Se inaugura la línea entre Madrid y Burgos, después de cuarenta años de iniciarse las obras. Renfe pone en servicio la venta electrónica de billetes. Talgo inicia el servicio directo internacional entre Madrid y París.

1969 Renfe introduce un coche-cine para los servicios nacionales.

1972 Se aprueba la construcción de la nueva estación madrileña de Chamartín, en la que se invertirán 1.995 millones de pesetas. Se pone en servicio el primer tren puro de contenedores.

1975 Termina la fase de pruebas del sistema ASFA de seguridad en la circulación (Anuncio de Señales y Frenado Automático). Renfe apaga la última locomotora de vapor en el depósito madrileño de Vicálvaro.

1978 Transferidas líneas de vía estrecha de Feve a los gobiernos vasco y catalán. Se forma Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y EuskoTren. Récord de velocidad mundial con 230 km/h de un tren Talgo, remolcado por una locomotora 300. Intervención por el Estado de la Compañía del Metro de Madrid.

1979 Se pone en servicio el complejo ferroviario de Barcelona-Casa Antúnez.

1980 En la estación de Perlora de Feve, por primera vez, una mujer asume las tareas de jefe de estación. Entra en servicio el primer Talgo pendular, que reduce en dos horas el viaje entre Madrid y París.

1984 Primera temporada del Tren de la Fresa, que junto con el Trascantábrico de Feve, el Tren de Sóller y el Al-Andalus de Renfe, forman los más emblemáticos trenes turísticos españoles.

1985 Suspensión del servicio ferroviario en 900 kilómetros de líneas. Comienza una nueva etapa en la que se busca la especializa-

Inauguración de grandes líneas españolas

1853	Madrid-Alicante
1859	Almansa-Valencia. Córdoba-Sevilla
1861	Sevilla-Cádiz. Alcázar de San Juan-Ciudad Real
1862	Barcelona-Gerona
1863	Tudela-Bilbao Palencia-León
1864	Madrid-Irún. Madrid-Zaragoza.
1865	Barcelona-Zaragoza. Córdoba-Málaga. Tarragona-Barcelona. Manzanares-Córdoba. Albacete-Cartagena
1866	Venta de Baños-Santander. Ciudad Real Badajoz.
1868	Valencia-Tarragona
1958	Zamora-La Coruña
1968	Madrid-Burgos.
1992	Madrid-Sevilla Alta Velocidad

Inauguración de los primeros ferrocarriles en Europa

1825	Primer ferrocarril del mundo, entre Stockton y Darlington
1835	Bélgica: Bruselas a Malinas Alemania: Nüremberg a Furth
1837	Francia: París a Versalles. Rusia: San Petesburgo a Pavlosk
1839	Holanda: Ámsterdam a Haarlem
1847	Suiza. Zurcí Basilea.
1848	España: Barcelona Mataró

ción del ferrocarril en aquellos servicios en los que resulta más competitivo.

1986 Renfe eleva la velocidad máxima a 160 km/h con los primeros trenes a estas velocidades en el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona. El Metro de Madrid supera los cien kilómetros de líneas.

1987 El Consejo de Ministros aprueba el Plan de Transporte Ferroviario. Renfe prueba la catenaria para 200 km/h en el tramo Villarrobledo-Albacete.

1988 Comienzan las obras del nuevo acceso ferroviario a Andalucía, NAFA, con la variante de Brazatortas. Esta obra sería el primer paso hacia la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

1989 Se inicia la reestructuración del sector español de construcción de material rodante. Quedan como grandes empresas CAF, Talgo, GEC Alsthom, Siemens, ABB y AEG.

1990 Impulso de los servicios de cercanías de Renfe con una inversión de 200.000 millo-

nes de pesetas para las infraestructuras de las grandes ciudades y para la compra de nuevo material.

1991 La Unión Europea aprueba la directiva 440 que liberaliza el acceso a las infraestructuras ferroviarias. Las empresas del ferrocarril asumen el reto de lograr una gestión más competitiva.

1992 Se inaugura la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla en ancho internacional. Construida en un tiempo récord, es la obra de ingeniería más importante de este siglo en nuestro país.

1993 El Plan Director de Infraestructuras diseña las futuras líneas ferroviarias. El enlace entre Madrid y Barcelona en alta velocidad y la construcción de la variante del Guadarrama, entre las propuestas.

1994 En Valencia entra en servicio el primer tranvía moderno de España. Los vehículos son de Siemens. Se incorpora al AVE un coche laboratorio para controlar la línea.

1995 Se inaugura el metro de Bilbao con una línea que alcanzará los 31 kilómetros en 1998. Inauguración de la línea 2 del Metro de Barcelona con el sistema ATO de conducción automática.

1997 Comienzan los servicios de Euromed de velocidad alta en el Corredor Mediterráneo. Creación del GIF, ente público para la construcción de infraestructuras ferroviarias.

1998 Se celebra el sesquicentenario del primer ferrocarril que circuló en la Península.

2000 Aprobado el Plan de Infraestructuras 2000-2007 dedicado principalmente a la construcción de una red de 7.200 kilómetros de alta velocidad.

2001 Se anuncia la compra de 589 trenes para los futuros servicios de alta velocidad.

2002 A los diez años de su puesta en servicio, el AVE de Madrid a Sevilla ha transportado 44 millones de viajeros.

2003 En servicio el tranvía de Bilbao. Se inaugura el Madrid-Lleida en alta velocidad. Inaugurado el Metrosur, anillo de metropolitano que une los municipios del sur de Madrid.

2005 Entra en vigor la Ley del Sector Ferroviario, por la que se reestructura el ferrocarril, dividiendo Renfe en dos empresas, Renfe Operadora para explotación de servicios, y ADIF para la gestión de la infraestructura. ♦

Recuperación del Patrimonio Histórico Artístico



Las comisiones mixtas de los Ministerios de Fomento y Cultura aprobaron el pasado noviembre otorgar subvención con cargo al programa del 1% Cultural a 34 proyectos de conservación y recuperación del patrimonio histórico artístico. Con ello, las ayudas otorgadas en el año 2005 con cargo a los fondos han ascendido a casi 25 millones de euros para un total de 88 proyectos, en cuya selección han primado su singular valor y el principio de la equidad territorial y demográfica.

Los proyectos escogidos incluyen desde puentes a estaciones de ferrocarril, museos, teatros, patrimonio industrial, castillos y yacimientos arqueológicos, además de patrimonio civil y eclesiástico.

Cabe destacar que en el reparto de este importante volumen de recursos correspondiente a 2005 que se nutre de la aportación del Ministerio de Fomento sobre la inversión que éste realiza en obra pública, y que se destina a subvencionar trabajos de conservación y enriqueci-

miento del patrimonio histórico, según marca la Ley de Patrimonio se ha realizado un notable esfuerzo para reestablecer el principio de equidad territorial y demográfica, de forma que las comunidades autónomas con más habitantes se encuentran entre las que reciben las mayores aportaciones. Se pretende así realizar un reparto más equitativo.

Entre los 34 nuevos proyectos subvencionados destacan desde el Cuartel Real de Santo Domingo con sus huertos y jardines en Granada, conjunto presidido por una torre qubba de origen nazarí, a la antigua iglesia de San Miguel en Fraga, templo gótico del S.XIII, pasando por los yacimientos arqueológicos de Puig de Molins en Ibiza, el molino harinero de la Bárceña en Ampuero, el palacio de los Condes de Grajal en Grajal de Campos, el Museo de los Santos en Olot, edificio del S. XIX del Arte Cristiano, la puerta de San Sebastián en Olivenza o del antiguo convento de Nuestra Señora de Valverde en Fuencarral-El Pardo. ♦

La Comisión Europea quiere acelerar el desarrollo de seis corredores prioritarios

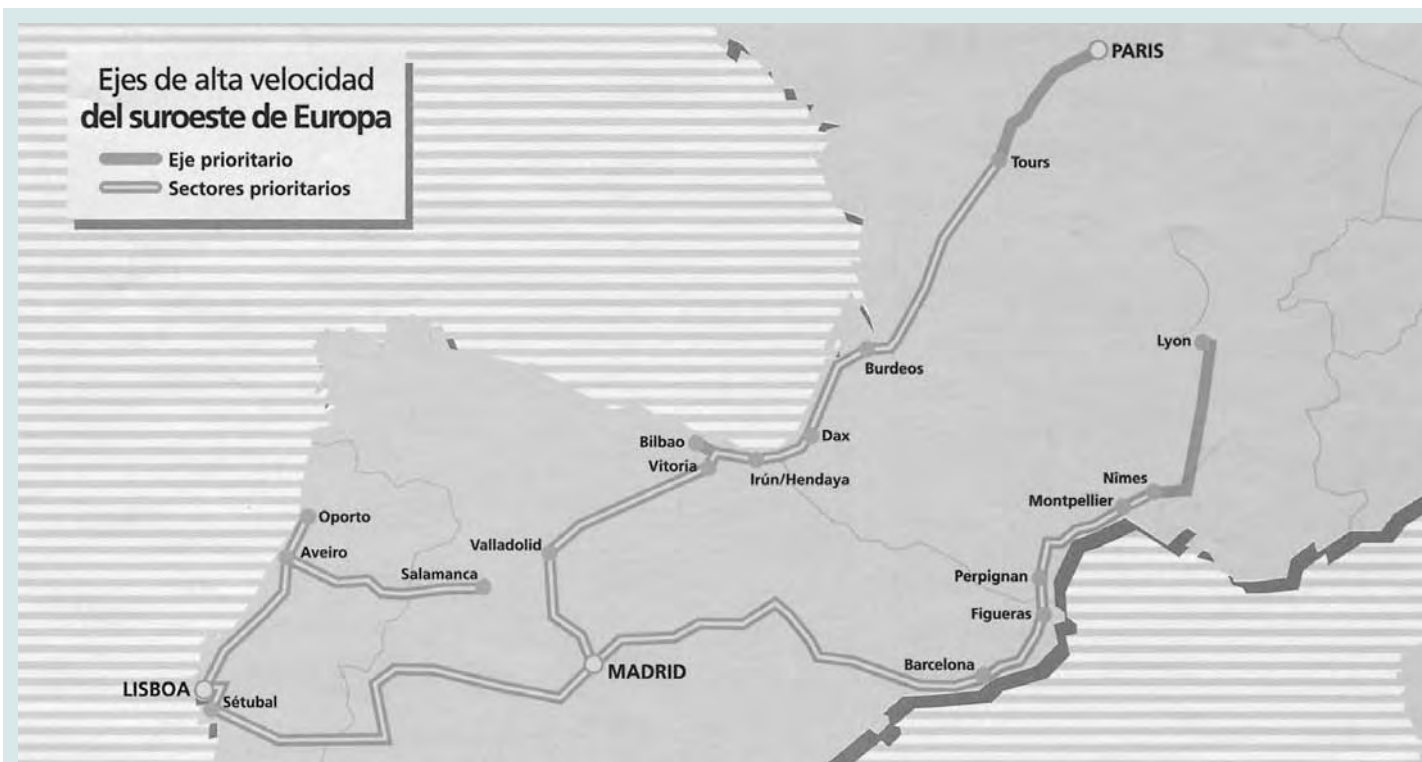
La Comisión Europea ha anunciado el pasado 8 de septiembre la asignación de 356 millones de euros para la realización de estudios y la construcción de proyectos de la red transeuropea de transporte (RTE-T). Cerca del 85% del importe se destina a proyectos prioritarios. Más del 70% se asigna a proyectos ferroviarios y el 20% a sistemas de transporte inteligentes e innovadores, como los sistemas de interoperabilidad en el ámbito ferroviario. Entre los proyectos y los estudios que han recibido una ayuda importante, como complemento a las subvenciones abonadas en años anteriores, cabe destacar GALILEO y las futuras líneas ferroviarias transalpinas Lyon-Turín y del Brennero.

"Sin la contribución de la Comisión Europea, algunos proyectos no verían jamás la luz del día o se retrasarían considerablemente. Sólo el proyecto Lyon-Turín cuenta actualmente con una ayuda de 48 millones de euros para el año 2005, lo que convierte a la UE en el principal proveedor de fondos del proyecto", declaró el vicepresidente de la Comisión Europea, Jacques Barrot.

Los 356 millones de euros se han concedido a proyectos que figuraban ya en el Programa Plurianual Indicativo 2001-2006 (PPI), que abarca principalmente los 30 proyectos prioritarios decididos por el Parlamento Europeo y el Consejo, en abril de 2004. Más de la mitad de los fondos son ayudas para las obras (hasta un máximo del 10%) y el resto se concede para estudios técnicos, económicos, financieros y medioambientales, así como para otras actividades necesarias para la obtención del permiso de construcción (hasta un máximo del 50%). La financiación de proyectos de líneas de alta velocidad se ha subordinado al estricto cumplimiento de las exigencias en materia de interoperabilidad.

En las próximas semanas, se asignará un segundo tramo de proyectos que figuran en el PPI (por unos 150 millones suplementarios). Por otro lado, la Comisión Europea adoptará las medidas necesarias para poder financiar los proyectos incluidos en la red transeuropea de transportes de los 10 nuevos Estados miembros y otros proyectos relacionados, por un importe total de cerca de cien millones de euros. Estas subvenciones tienen por objeto llevar a cabo proyectos complementarios a los financiados mediante el PPI y que son de menor envergadura.

Sólo los proyectos prioritarios de la red transeuropea representan inversiones por valor de más de 225.000 millones de euros de aquí a 2020. Dada su importancia para mejorar la competitividad y la cohesión de la Unión, la Comisión ha propuesto que se aumente significativamente para el período 2007-2013 el presupuesto de las redes transeuropeas. Para paliar los déficit de financiación nacionales que se han observado en los enlaces transnacionales, la Comisión propugna un aumento del porcentaje de apoyo (hasta el 30% y, en casos excepcionales, hasta el 50 por ciento del coste total del proyecto), así como orientar la financiación hacia proyectos transfronterizos. Fuente: Vía Libre



Tramos de los Proyectos (Fecha de terminación)

Proyecto prioritario núm.1 (corredor completo)

“Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Messina-Palermo”

Coordinador: Karel van Miert.

- Halle/Leipzig-Nuremberg (2015)
- Nuremberg-Munich (2006)
- Munich-Kufstein(2015)
- Kufstein-Innsbruck (2009)
- Túnel del Breñero (2015), tramo trasfronterizo
- Verona-Nápoles (2007)
- Milán-Bolonia (2006)
- Puente ferrocarril-carretera sobre el estrecho de Messina-Palermo (2015)

Proyecto prioritario núm.3 (corredor completo)

“Eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa”

Coordinador: Etienne Davignon

- Lisboa/Oporto-Madrid (2011)
- Madrid-Barcelona (2005)
- Barcelona-Figueras-Perpignan (2008)
- Perpignan-Montpellier (2015)
- Montpellier-Nimes (2010)
- Irún/Hendaya-Dax, tramo trasfronterizo (2010)
- Dax-Burdeos (2020)
- Burdeos-Tours (2015)

Proyecto prioritario núm.6 (corredor V).

“Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-frontera ucraniana”

Coordinadora: Loyola de Palacio

- Lyon-St Jean de Maurienne (2015)

- Túnel del Monte-Cenis (2015-2017)
- Bussoleno-Turín(2011)
- Turín-Venecia(2010)
- Venecia-Ronchi Sur-Trieste-Divaca (2015)
- Koper-Divaca-Ljubljana (2015)
- Ljubljana-Budapest (2015)

Proyecto prioritario núm.17 (corredor completo)

“Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava”

Coordinador: Péter Báalazs

- Baudrecourt-Estrasburgo-Stuttgart (2015)
- Stuttgart-Ulm(2012)
- Munich-Salzburg(2015)
- Salzburg-Viena(2012)
- Viena-Bratislava (2010)

Proyecto prioritario núm.27 (corredor completo)

“Eje ferroviario “Rail Báltica” Varsovia-Kaunas-Riga-Tallin-Helsinki”

Coordinador: Pavel Telicka

- Varsovia-Kaunas (2010)
- Kaunas-Riga (2014)
- Riga-Tallin (2016)

Proyecto. “Corredores ferroviarios y despliegue del sistema de gestión del tráfico ferroviario ERTMS”

Coordinador: Karel van Miert

Desarrollo de una red ferroviaria compatible en los corredores que constituyen el corazón de la red, de 20.000 km, ya definida por la Comisión, en la cual se ha implantado el ERTMS

Tramos Prioritarios de la Red Transeuropea

Modo	Proyecto	Contribución económica (millones de euros)
Ferrocarril	Construcción de una vía de enlace entre Enns y Knotens Rohr (Austria)	7.650
Ferrocarril	Construcción de una nueva línea de ferrocarril entre Viena y St. Poelten (Austria)	3.000
Ferrocarril	Línea alta velocidad Bruselas-Lieja-frontera belga/alemana; Bruselas-frontera belga/neerlandesa	5.000
Ferrocarril	Ramal ferroviario desde el aeropuerto de Zaventem con la red de alta velocidad Thalys (Bélgica)	2.000
Ferrocarril	Línea de alta velocidad en Berlín, entre la estación de Lehter y la estación de Papestrasse	12.500
Ferrocarril	Plan para construir una nueva línea de alta velocidad entre Offenburg (Alemania) y Basilea (Suiza)	5.900
Ferrocarril	Línea de alta velocidad en Berlín: entre Sudkreutz y Ludwigsfelde	3.500
Ferrocarril	Aportación económica para el estudio de un nuevo proyecto en el túnel del Breñero (estudios técnicos, etc.)	23.500
Ferrocarril	Túnel de base CENIS (Francia-Italia)	48.000
Ferrocarril	Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia (España)	9.000
Ferrocarril	Línea alta velocidad Madrid-Valladolid (Medina del Campo) en España	1.500
Ferrocarril	Eliminación de cuellos de botella (España)	0,840
Ferrocarril	Modernización de los Ferrocarriles Finlandeses en el Triángulo Nórdico	11.000
Ferrocarril	Supresión de cuellos de botella en la red ferroviaria finlandesa (Oulu-Lisalmi/Vartius)	5.300
Ferrocarril	TGV Este Europeo: Fase de construcción I (tramo Vaires-Baudrecourt)	7.000
Ferrocarril	Estudios de anteproyecto del TGV Rin-Ródano (Francia)	5.000
Ferrocarril	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier: estudios del tramo Perpignan-Montpellier y de la vía de enlace Montpellier-Nîmes (Francia)	3.000
Ferrocarril	Línea alta velocidad Bolonia-Florenia (Italia)	18.000
Ferrocarril	Modernización del nudo de Mestre y línea de alta velocidad Padua-Mestre (Italia)	7.000
Ferrocarril	Empalme en alta velocidad del nudo ferroviario de Roma (Italia)	5.000
Ferrocarril	Mejora de la infraestructura del nudo ferroviario de Milán (Italia)	2.500
Ferrocarril	Modernización de la actual línea Turín-Módena y del cinturón de Turín (Italia)	2.000
Ferrocarril	Mejora del nudo ferroviario de Florenia (Italia)	2.000
Ferrocarril	Línea de alta velocidad Lisboa-Oporto (Coimbra-Oporto) (Portugal)	6.500
Ferrocarril	Línea de alta velocidad Lisboa-Oporto (Lisboa-aeropuerto de Ota) (Portugal)	5.000
Ferrocarril	Nuevo proyecto línea de alta velocidad entre Coimbra y Vigo (Portugal)	1.500
Ferrocarril	Ferrocarril Citytunnel en Malmö (Suecia)	15.000
Ferrocarril	Estudios para una estación de intercambio en King Cross entre el aeropuerto y los trenes de alta velocidad y para un nuevo enlace ferroviario al aeropuerto de Heathrow (Reino Unido)	2.000
Ferrocarril	Descongestión del eje ferroviario al norte de Burdeos (Francia)	1.700
Ferrocarril	Superestructura de la línea A15 en Países Bajos	20.000
Ferrocarril	Línea del Ferrocarril Principal Sur/Oeste (Suecia)	12.500
Ferrocarril	Citybanan (túnel bajo la ciudad de Estocolmo, Suecia)	4.000
Ferrocarril	Supresión de cuellos de botella en la red ferroviaria de Finlandia	2.000
Ferrocarril	Ejes ferroviarios Oeste-Este en Grecia: Mejora de conexiones con terceros países, nudos ferroviarios y enlaces con los centros industriales	1.750
TOTAL:		296.240

Aprobadas inicialmente por el Parlamento Europeo las Normas sobre ayudas para redes transeuropeas de Transporte y Energía

El parlamento Europeo ha aprobado las normas propuestas por la Comisión Europea sobre ayudas financieras para la construcción de las redes transeuropeas de transporte y energía para el período 2007-2013. El ejecutivo Comunitario prevé unos fondos de 29.350 millones de euros para ayudas a un número limitado de proyectos de las redes transeuropeas de transporte.

Esa cifra significa una cantidad disponible de 2900 millones de euros por año, frente a los 600 presupuestados en el marco financiero actual (2000-2006). Además se prevé dedicar un total de 340 millones de euros para las redes transeuropeas de energía, lo que supone 49 millones de euros al año, más del doble de los fondos actuales, que son de 22 millones.

La mayor parte de los fondos para transportes, se dedicarán a la cofinanciación de los 30 proyectos considerados "prioritarios" para la UE, que tienen un coste de 225.000 millones de euros y entre los que figuran cinco programas que afectan a nuestro país.

En el Reglamento aprobado inicialmente por el parlamento Europeo se contempla

la posibilidad de que exista una cofinanciación comunitaria para los proyectos prioritarios de transporte con carácter excepcional de hasta el 50 por ciento del coste total, siempre que se hayan iniciado antes del 2010 y que los Estados miembros hayan presentado un plan con todas las garantías financieras necesarias y sobre el calendario de ejecución. ♦

REPSOL invertirá 3.870 M€ para producir más gasóleos

Repsol YPF ha anunciado un plan de inversiones de 3.870

M€ para potenciar en más de un 20% la capacidad de refino de productos medios (Gasóleo) del mercado ibérico. Se trata de inversiones incluídas en el plan estratégico 2005-2009 que ahora se concretan y aceleran.

La más beneficiada por este proyecto es la refinería de Car-

tagena con 2.100 M€ en total y la de Bilbao con 600 M€. Cartagena pasará de una capacidad de conversión cero, hasta el 80%, mientras la de Bilbao desde el 32% al 63%. La media de capacidad de conversión de las cinco refinerías de Repsol pasarán del actual 42% al 66% en 2010. Para incrementar dicha capacidad se instalarán nuevas unidades de coking e hidrocra-



El proyecto supondrá un incremento final de entre el 15% y el 20% de la plantilla de operación de las refinerías de Repsol, que hoy se sitúa en una 2.500 personas.

El objetivo, es paliar el déficit de gasóleos en el mercado ibérico que, por el contrario, es ex-

cedentario en gasolinas. La demanda es tan alta, que ni el proyecto de la competidora Cepsa para hacer lo propio cubrirán la demanda (14 millones de toneladas en total). De hecho, según Repsol, "en cinco años seguiremos siendo importadores netos de gasóleo", por

el incremento del parque de automóviles diésel. Al ritmo actual de crecimiento del consumo, el déficit de gasóleo en 2009 en España será de 25 millones de toneladas.

La capacidad media de refino en el mundo (la conversión del crudo en gasolinas o gasóleos) respecto a la demanda, es la misma que hace 30 años. Sin embargo, el fuerte ritmo de crecimiento de la demanda mundial, con mercados como el indio o el chino con parques de automóviles en proceso de creación, auguran problemas en la oferta. El 70% del crudo que se produce se destina al transporte, lo que hace que la dependencia del precio del petróleo tenga un impacto mayor sobre la economía doméstica que sobre la economía global, pues la industria ha reducido su dependencia respecto al petróleo del

La Maquinista Terrestre y Marítima cumple su sesquicentenario

Una empresa emblemática del sector de construcción de material ferroviario como La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) cumple este año su sesquicentenario. Fue en 1855 cuando comenzó la actividad de La Maquinista y apenas dos años más tarde se creó otra empresa de construcción ferroviaria denominada Macosa.

Aunque su constitución data desde 1855, la aproximación de La Maquinista a la producción de material ferroviario no se materializó hasta 1863 cuando ofreció la construcción de locomotoras al Ferrocarril Zaragoza-Barcelona y al Ferrocarril de Tardienta. Pero pasaron más de

veinte años hasta que MTM construyó sus primeras máquinas, lógicamente de vapor, aunque previamente había producido diverso material fijo ferroviario como por ejemplo puentes giratorios, plataformas, grúas, cruzamientos de vía y señales.

En 1884 salieron de fábrica las dos primeras locomotoras de vapor para el tranvía de Barcelona a San Andrés de Palomar. No obstante, el primer pedido importante no se realizó hasta quince años después por parte de MZA con un encargo de quince locomotoras.

La Primera Guerra Mundial supuso para la empresa una

abundante cartera de pedidos y para atenderlos MTM construyó unos talleres en San Andrés especializados en la construcción de locomotoras en serie. Posteriormente, estos talleres dedicaron su producción al montaje de las máquinas mientras que en la sede de la Barceloneta se hacía la fundición, forja y calderería de las mismas.

Cuando en 1941 se constituyó Renfe con todas las compañías de ancho ibérico, se repartían el trabajo Babcock Wilcox, Euskalduna y cómo no, MTM y Macosa, las dos empresas que ahora celebran su sesquicentenario dentro de Altom.

Han pasado muchos años y de sus instalaciones ha salido mucho material y variado pero la Maquinista pasará también a la historia industrial española por haber montado el primer tren de alta velocidad que circula por nuestro país.

Precisamente, el pasado mes de septiembre el Tren de la Fresa fu remolcado por una de las piezas emblemáticas producidas en 1955 en MTM, la Confederación. Esta locomotora llegó a alcanzar los 150 km/h en pruebas, siendo la máquina de vapor más rápida y de mayor tamaño que ha circulado por las vías españolas. ♦ Fuente: Vía Libre.

COMSA, adjudicataria de varios tramos de la Autovía Extremadura-Comunidad Valenciana

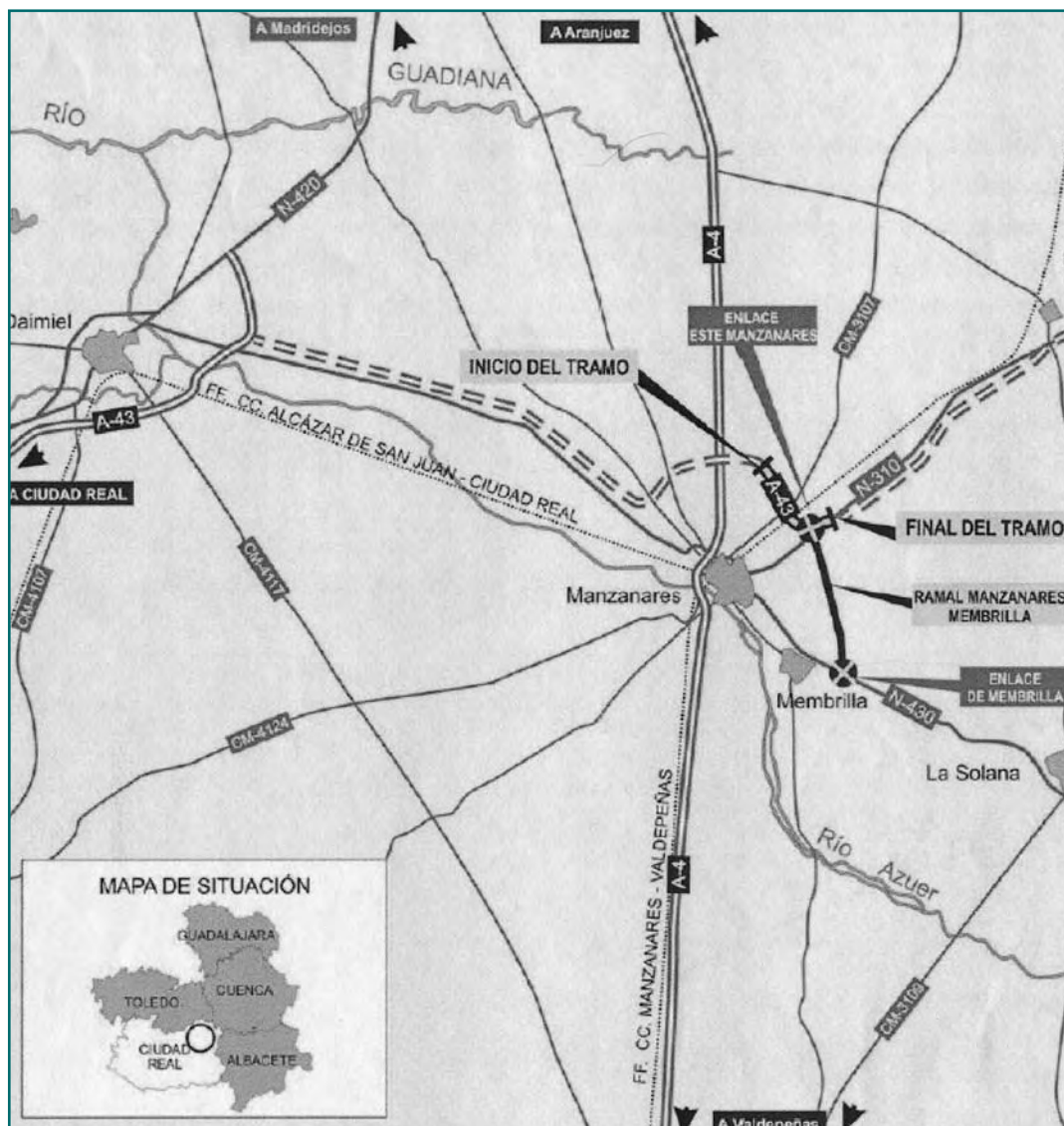
COMSA Empresa Constructora, perteneciente al GRUPO COMSA, ha resultado adjudicataria del proyecto de construcción de la Autovía de Extremadura-Comunidad Valenciana (A-43) en el tramo: Ciudad Real (N-340)- Atalaya de Cañabate (A-31) y el subtramo Manzanares Noreste (NIV)-Manzanares Este (N-310). El importe de la inversión total asciende a 15,63 millones de euros y el plazo de ejecución es de 38 meses.

Este tramo forma parte del futuro corredor A-43 Extremadura-Comunidad Valenciana, que se convertirá en el gran eje de comunicación de Extremadura (Mérida) con Levante. La sección de vía discurre plenamente por el término municipal de Manzanares (Ciudad Real) y afecta también el ramal de la CN-430 del término municipal de Membrilla.

El proyecto que desarrollará la empresa COMSA, contempla también como objetivo básico el cambio de prioridad del enlace de Membrilla convirtiéndolo en itinerario prioritario el que lleva hacia la Solana desde la autovía A-43. De esta manera el ramal Manzanares-Membrilla se convierte en una continuación de la carretera N-340 hasta la A-43.

El proyecto incluye la construcción de:

- 3,6 Km de trazado de autovía completamente nuevo que se separa de la actual N-310 para iniciar la futura Variante Norte de Manzanares. Se ha diseñado con una velocidad de proyecto de 120 km/h. y limitaciones a 40 km/h en las intersecciones.



Con el fin de no afectar a la vía pecuaria "Cañada Real de Cuenca" que cruza el trazado, se ha proyectado la construcción de un viaducto de 4 vados.

- El ramal Manzanares-Membrilla que conectará la nueva autovía con la actual N-310 y que funcionará como una doble variante de población finalizando en la ac-

tual carretera N-430. Su velocidad de proyecto es de 100 km/h y limitaciones de velocidad 40km/h en las intersecciones.

Finalmente, se ha proyectado la construcción de dos enlaces:

- Un enlace tipo pesa diseñado mediante 2 glorietas de 35 y 50 metros de radio interior que facilitará el acceso a

Manzanares por el Este por medio de la actual N-310 y que conectará la nueva autovía y la citada N-310 con el ramal Manzanares-Membrilla.

- Un enlace tipo trompeta para resolver todos los movimientos de forma directa y que servirá para enlazar el ramal de Membrilla con la actual N-430 estableciendo como itinerario prioritario el que lleva hacia la Solana. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Acciona construye cinco parques eólicos en Alemania y Francia

Acciona Energía construye en la actualidad tres parques eólicos en Alemania que le permitirán terminar 2005 con ocho instalaciones operativas en ese país y una potencia que supera los 200 MW. Paralelamente, construye dos parques en Francia, con los que incrementará en un 58% su potencia instalada, hasta totalizar 60 MW.

Las tres instalaciones alemanas, a las que se debe añadir la próxima culminación de otra, totalizan 41,5 MW, que vienen a sumarse a los cinco parques ya operativos propiedad de la compañía. Alemania se convierte con ello en el segundo país en implantación eólica de la empresa por detrás de España.

Los parques en construcción son localizados en las ciudades de Langerrieth (14 MW), Möglenz (10 MW) –ambos con aerogeneradores de 2 MW–, a los

que se agregan 1,5 MW del parque de Rehfeld. Estas instalaciones se ubican en el Estado de Brandeburgo y suponen una inversión superior a los 58 M€.

Según la compañía, en el primer semestre de 2006, Acciona Energía construirá y pondrá en marcha en Alemania otros dos parques eólicos –Elsterwerda y Wochlow–. En Francia, Acciona Energía, a través de La Compagnie du Vent (sociedad participada al 50%), tienen en construcción dos parques eólicos en la región de Vendée (Pays de la Loire), que totalizan 22,25 MW. Una de estas instalaciones –Brem sur Mer, de 4,25 MW– consta de 5 aerogeneradores de 859 kW y se prevé esté concluida antes de terminar 2005. Supone una inversión de cinco millones de euros.

La segunda –Espinas-sière–, tendrá 189 MW de potencia,



con nueve máquinas de 2 MW; se invertirán en ella más de 20 millones y sus conexión a red se producirá en la primavera de 2006.

LCV dispone en Francia de 36,08 MW operativos en propiedad, distribuidos en siete parques, y ha instalado un octavo (2,55 MW) para otra compañía. Con la potencia en ejecución sobrepasará los 60 MW en el país. Marruecos, LCV ha instala-

do asimismo un parque eólico para terceros de 10,2 MW.

Acciona Energía es una de las primeras empresas a nivel mundial en el sector de las energías renovables. De acuerdo con los datos de la empresa ha instalado, para sí o para terceros, 2.726 Mw de energías limpias. En eólica ha instalado 2609 MW en siete países (España, Francia, Alemania; Estados Unidos, Canadá, Australia y Marruecos). Cuenta con tres plantas de biomasa –entre ellas una de 25MW por combustión de paja– y 59 MW minicentrales hidroeléctricas. Ha instalado en energía solar, 13 MW fotovoltaicos –entre ellos la planta de mayor potencia en España, propiedad del grupo– y 8.700 m² de colectores térmicos. Además elabora biodiésel de calidad homologada a partir de aceites vegetales de primera utilización y produce aerogene-

Cintra ejecutará la tercera autopista de peaje en Irlanda

Ferrovia gana peso en Irlanda a través de su filial de autopistas Cintra. El segundo grupo español de construcción y servicios negocia con las autoridades nacionales las condiciones para construir la tercera autopista de peaje del país tras ganar su oferta al resto de las presentadas.

Cintra ya se hizo con la primera autopista de peaje que se licitó en 2003 que se inauguró recientemente con diez meses de adelanto.

La inversión en las autopistas irlandesas con estos dos proyectos roza así los 1.000 millones de euros. Estas infraestructuras, además, tienen ya una clara huella española ya que la segunda autopista se la adjudicó ACS (la Dundalk Western Bypass) y la puso en servicio el pasado mes de septiembre. Ha invertido 150 millones.

La que acaba de inaugurar la filial de Ferrovial, la N-4-N-6 entre Kinnegad y Kilkock, es la primera concesión de este tipo que arranca y la de mayor en-

vergadura hasta la fecha, con una inversión de 328 millones de euros. La filial de construcción Ferrovial-Agromán, junto con Siac Construction, empezaron a construir los 39 kilómetros de autopistas en marzo de 2003. Cintra la gestionará durante 30 años junto a su social local Siac.

Asimismo, tendrá la gestión de la tercera autopista de Irlanda durante 45 años, la M3 que une Clonee y el norte de Kells, al noroeste de la capital. También en este caso, va de la ma-

no de Siac y juntas ultiman la negociación con la National Roads Authority.

Además, Cintra también está precalificada en otros dos proyectos por los que también puja ACS, la M-50 de Dublín y la M6, entre Calway y Billinlloe. Se trata de una inversión de 400 y 500 millones respectivamente.

Al margen de estas actuaciones directas la filial polaca de Ferrovial, Budimex, ejecutará un tramo de la carretera Ex-

ACTIVIDAD EXTERIOR

La filial de Comsa en Australia, adjudicataria de las obras de mejora de la línea Melbourne-Sydney

MVM Rail la filial del Grupo COMSA en Australia y Asia, ha resultado adjudicataria de dos importantes obras en el continente australiano.

Por una parte, y en asociación con John Holland, MVM Rail ha sido seleccionada para realizar las obras de mejora de la línea entre Melbourne y Sydney para permitir la circulación de trenes de mercancías de hasta 1.800 metros de longitud. La adjudicación, de un importe que asciende a 47 millones de euros, incluye también la construcción de las instalaciones necesarias para reducir los tiempos de viaje, lo que favorecerá el crecimiento de la cuota de mercado del ferrocarril de mercancías en esta relación, que se sitúa alrededor del 10%.

Por otra parte, la filial de la empresa española en el continente australiano ha sido adjudicataria de obras de construcción y mejora de diversos tramos de vía en el ferrocarril de las minas de hierro de BHP Billiton, en el estado de West Australia. Esta línea, por la que circulan trenes con una carga de cerca de 8.000 toneladas brutas, está considerada como la línea de ferrocarril de carga más importante del mundo.

El conjunto de estas adjudicaciones, que superan los 50 millones de euros, se añaden a las obras en curso en el puerto de Fremantle, en Perth y en la red de tranvías de Adelaida, así como en otros puntos de la red australiana.

Para la firma española con vocación internacional, estas actuaciones en el continente australiano encajan con la firme apuesta por la diversificación, internacionalización y especialización prevista en el plan estratégico del Grupo.

La compañía con más de 100 años en el sector ferroviario, pretende consolidar y extender la implantación internacional de sus actividades que actualmente desarrolla en cuatro continentes.

MVM Rail ha consolidado en los últimos años su posición en el sector de la construcción y mantenimiento de la infraestructura de Australia y Asia con una facturación en 2004 de 20,417 millones de euros. Prueba de ello son las actuaciones que ha realizado en el 2004 entre las que destacan las obras de acceso del Puerto de Fremantle, la construcción de una línea subterránea en la ciudad de Perth y la replanificación de la estación principal de la ciudad. En Melbourne se continúan con los trabajos de renovación y rehabilitación de la red del tranvía, para Yarra Trams.

Respecto a los países asiáticos, en 2004 se han finalizado las obras de rehabilitación del Metro Ligero de Manila, así como las obras de soldadura de carriles por chisporroteo en la Línea de Alta Velocidad de Taiwán. Las otras obras en curso en Asia son las del proyecto de construcción de doble vía de la línea de Rawang a Ipoh en Malasia. ♦

Obras de Urbaser (ACS) en Francia por 50 millones de euros

Un paso más en el mercado complicado para las constructoras españolas. ACS, a través de su filial de servicios Urbaser, ha logrado un contrato para construir y poner en marcha tres plantas de tratamiento de residuos urbanos en la provincia Francesa de Valence en el sureste del país. El contrato suma unos 50 millones de euros y el consorcio que lo ejecutará está controlado en un 80% por Urbaser y en un 20% por la empresa francesa de ingeniería Valorga, en la que la compañía posee el 40%. Las nuevas instalaciones tratarán residuos urbanos de 350 ayuntamientos de la zona, que representa una población de más de 470.000 habitantes. El plazo para ejecutar las obras es de 33 meses.

Se trata de una operación que refuerza la vía abierta en mayo pasado con uno de los mayores contratos conseguidos por Urbaser: la construcción y explotación de una planta de residuos urbanos en Marsella por 1.007 millones a percibir durante 20 años. Francia es un mercado difícil en general para las constructoras españolas que tienen que medirse con gigantes del negocio de servicios como Veolia. ♦

Adjudicado a Dragados un contrato ferroviario en la zona centro chilena por 90 millones de euros

En Chile la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, EFE, ha firmado con el consorcio español formado por las empresas Tecsa-Dragados el contrato de provisión de infraestructuras ferroviaria para la Zona Centro, que implica la rehabilitación y mantenimiento por 16 años de 750 kilómetros de vía férrea que comprende los tramos Alameda-Chillán-San Rosendo; San Rosendo-Talcabuan y Concepción-Lomas Coloradas.

El contrato implica una inversión de unos 92 millones de euros. Las obras de este contrato para la Zona Centro beneficiarán al transporte ferroviario de pasajeros y carga entre las regiones Metropolitana y VIII, y específicamente al sistema integrado de transporte Biovías que ampliará los servicios de trenes de cercanía en el Gran Concepción.

Dragados está presente en Chile desde el año 1968 y ha participado en diferentes concesiones urbanas. ♦

Actuaciones diversas de Ferrovial en el extranjero

Ferrovial se ha precalificado para las obras de construcción de la nueva línea C del Metro de Roma, valoradas en 2.500 millones de euros.

El contrato supone la realización del proyecto y construcción de un total de 25,5 km construidos a unos 30 metros de profundidad, así como la ejecución de 30 nuevas estaciones, e incluye el suministro del material rodante automatizado sin conductor. La presentación de ofertas se prevé para el mes de noviembre.

En Italia también, Ferrovial ha contratado recientemente las obras de construcción de un aparcamiento de correspondencia para el transporte de la ciudad de Milán, situado en la Plaza de Maciachini, junto a la Línea 3 del Metro, la estación de tren de Maciachini y las conexiones con las líneas de tranvía. El aparcamiento dispondrá de un total de 436 plazas, distribuidas en dos plantas, y cuenta con un presupuesto de 6,5 millones de euros.

Ferrovial mantiene una presencia permanente en Italia desde hace más de quince años. En la actualidad ejecuta, entre otras, una importante obra de ingeniería: la construcción del desdoblamiento de la línea ferroviaria San Lorenzo-Andora (18,8 km y 320 millones de euros), que incluye la ejecución de túneles a lo largo de 16 km, 12 de los cuales serán realizados con tuneladora; así como la construcción de dos viaductos. Además, realiza las obras del edificio del Politécnico de Turín y del Politécnico de Milano.



En mayo, Ferrovial presentó en consorcio una oferta para las obras de construcción del Puente de Messina, que unirá el sur de Italia con la Isla de Sicilia.

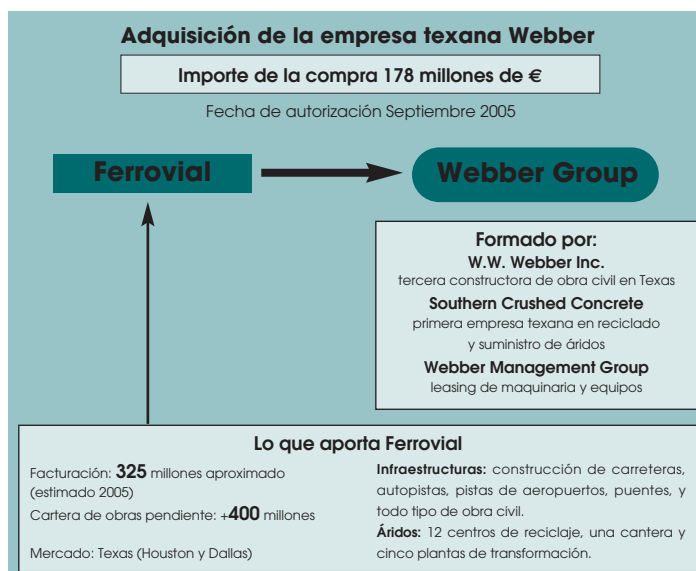
En los últimos meses, Ferrovial ha contratado la construcción de tres nuevos proyectos en Portugal, con un importe total de 18,7 millones de euros.

En la capital lusa, Ferrovial construirá la nueva Escuela Superior de Música de Lisboa por importe de 11,8 millones de euros. El edificio, de cinco plantas, dispondrá de un atrio central, que dividirá la zona de enseñanza de la de administración, así como dos auditorios (uno de ellos de grandes dimensiones). La escuela integrará un patio interior con el objetivo de que todos los espacios tengan luz natural. Además, se seleccionarán especialmente los materiales para garantizar una perfecta acústica en el edificio.

La concesionaria Brisa ha encargado a Ferrovial la ejecución del nudo de Enlace de Estoril de la Autopista de la Costa de Estoril, con el objetivo de conectar el tráfico entre este municipio y Cascáis, un recorrido realizado hasta ahora por la carretera de la costa que soportaba importantes intensidades de tráfico. El importe de las obras se eleva a 3,8 millones de euros.

En la línea azul del metropolitano de Lisboa, la compañía acometerá diferentes obras de acabados, baja tensión, instalaciones y conexiones en la Estación de Santa Apolonia.

En la actualidad, aproximadamente un 23% de la cartera de construcción de Ferrovial es obra a realizar en el exterior. ♦



Magnitudes			
Tráfico autopistas Ausol I	mayo 05	mayo 04	%
Ausol	19.929	18.692	6,6
Ausol II	17.978	15.854	13,4
Autema	20.167	18.138	11,2
R-4	6.577	5.258	25,1
407 ETR	290.272	267.290	8,6
Km recorridos	178.772.107	160.963.583	11,1
Chicago Skyway	49.391	-	
Tráfico aeropuertos (pasajeros)			
Sidney (abril)	2.347.100	2.221.500	5,7
Bristol	464.721	348.571	33,3
Belfast	184.884	168.044	10,0
Cartera de construcción			
(Datos abril)	6.872 mm €	6.250 mm €	10,0
Preventas inmobiliarias	55,2 mm €	57,6 mm €	
Número de viviendas	185	205	

ACTIVIDAD EXTERIOR

Sacyr y Acciona estrenan una autopista en Chile

Las rivales Sacyr Vallehermoso y Acciona han ido esta vez de la mano para acometer uno de los proyectos de infraestructuras más importantes de Chile. En fechas recientes han inaugurado el tramo construido en la autopista Américo Vespucio Sur que circunvala la capital.

En la construcción de los 24 kilómetros de vía la quinta y la tercera constructoras españolas (en una unión temporal de empresas que comparten al 50%) han invertido 425 millones, según fuentes de los grupos. Desde el comienzo de las obras, en diciembre de 2003, han transcurrido casi tres años.

El presidente, Luis del Rivero, mantuvo ayer una encuentro con el presidente chileno, Ricardo Lagos, ante quien se comprometió a mantener Chile como uno de los "ejes prioritarios" de inversión. El consejo de la constructora en pleno se ha trasladado a Chile para celebrar por primera vez una reunión fuera de España.

El grupo tiene más proyectos pendientes en este país. Se ha colocado la primera piedra de la autopista Nororiente, que tendrá 22 kilómetros y requerirá una inversión de 161 millones.

A esto se une que la filial concesionaria Itinere ha cerrado la financiación de las autopistas Los Lagos y Elqui en Chile por 300 millones. La operación, coordinada por el Santander y asegurada pro Banco de Chile y Santander Chile, permite a Itinere desde ahora el cobro de dividendos gracias al alargamiento del plazo de financiación y elimina el riesgo cambiario al ligarla a la moneda chilena. ♦

Las empresas españolas, líderes en concesiones

En sucesivas ocasiones, estamos publicando el creciente protagonismo que las principales Constructoras españolas gozan en el mercado de Concesiones de infraestructuras. Esta Tabla recoge la clasificación en 2005 efectuada por PW Financing.

Los líderes mundiales por concesiones

Datos 2005-12-28

2005	Compañía	Construcción y operativas	Proyectos actuales	Ranking 2004
1	ACS Dragados (España)	46	21	1
2	MIG/Macquarie Bank (Australia)	36	8	3
3	Ferrocarriles/Cintra (España)	26	29	2
4	FCC (España)	21	16	7
5	Abertis/La Caixa (España)	21	3	6
6	Laing/Equino (R.Unido)	20	5	4
7	Sacyr Vallehermoso (España)	19	11	5
8	Cheung Kong Infrastructure	17	7	9
9	OHL(España)	17	5	8
10	Vinci/Cofiroute (Francia)	15	22	10
11	Acciona/Necso (España)	15	18	12
12	Aistom (Francia)	13	6	15
13	Hochtief (Alemania)	12	15	11
14	EGIS Projects (Francia)	12	12	13
15	Balfour Beatty (R.Unido)	12	1	17
16	Andrade Gutierrez (Brasil)	10	4	—
17	AMEC (R.Unido)	10	4	21
18	Bechtel (EE:UU)	8	6	20
19	Skanska (Suecia)	8	4	14
20	Alfred MacAlpine (reino Unido)	8	3	16

Fuente: PW Financing



Telvent efectuará la modernización de las infraestructuras de tráfico en Beirut

El contrato firmado con el Comité para la reconstrucción de Líbano (CDR) para modernizar las infraestructuras y los sistemas de gestión del tráfico de Beirut, y

que asciende a más de 25 M€, consolida a Telvent como líder mundial en el diseño e implementación de los sistemas avanzados en tiempo real de gestión de tráfico.

Telvent dotará a la capital con un moderno centro de control desde el que será gestionado y supervisado el tráfico por un sistema integrado de gestión que tendrá, además, un sistema de información geográfica y un módulo de mantenimiento así como diversas simulaciones.

El corazón de este sistema será la aplicación ITACA de Telvent, sistema adaptativo para el control del tráfico en tiempo real que permite optimizar su fluidez y que incorpora un módulo de simulación y planificación que permite desarrollar estrategias de control de tráfico antes de llevarse a la práctica, simular accidentes, evacuaciones, manifestaciones y otros tipos de eventos y sus correspondientes planes de actuación. Telvent ha implantado el sistema ITACA en algunas de las ciudades más congestionadas por el tráfico en el mundo, como Sao Paulo en Brasil, Fushun en China; HoChiMin en Vietnam o Madrid en España.

Telvent controlará toda la información de las intersecciones

de tráfico en Beirut a través de su Sistema de Información Geográfica ArcFM, desarrollado por la compañía Miner & Miner, filial de Telvent, que permite tener actualizada permanentemente junto a la información relativa a los puntos de medida de los detectores de tráfico; constituyéndose en una poderosa herramienta de análisis que facilita la toma de decisiones. Telvent instalará también un sistema para el tratamiento y procesamiento de las infracciones de tráfico por cruce de semáforo en rojo, que además del control de los infractores y la emisión de las correspondientes actas de infracción, permitirá realizar un seguimiento estadístico de las infracciones cometidas para la toma de de-

FCC y OHL construirán en Argelia una segunda desaladora

El consorcio integrado por FCC e Inima (OHL) ha resultado adjudicatario de la construcción y posterior explotación durante 25 años de una planta desaladora en Argelia, en la que se investi-

rán 100 M€ y con la que se prevén ingresos por 585 millones.

La nueva planta se levantará en la ciudad de Cap Djinet en las proximidades de Argel y será la segunda que el consorcio tendrá en el país, tras la que les fue adjudicada recientemente en Mostagnem, cerca de Orán.

Esta segunda desaladora contará con cuatro líneas de tratamiento y capacidad para producir 100.000 metros cúbicos de agua desalada al día, con la que abastecerá a una población de 500.000 habitantes de Argel y alrededores.

Su construcción incluye una obra marítima consistente en una toma de agua de mar de 1,8 kilómetros de longitud y de un emisario submarino de 900 m. La planta se ha diseñado por Aqualia y SPA, filiales de FCC especializadas en tratamiento, depuración y desala-

Ahorro Corporación crea un Fondo para Infraestructuras

Ahorro Corporación, Grupo financiero participado por la Confederación Española de Cajas de Ahorro (CECA) y 44 de las 46 Cajas, acaba de crear un fondo de Capital-riesgo que invertirá en infraestructuras.

Es el tercer fondo inversor en infraestructuras en España, después del creado por el Banco de Santander con 180 M€, aportados por bancos, cajas e Inditex, y del grupo británico Mill, especializado en proyectos de financiación mixta PPP (Public private partnership).

Los proyectos que serán objeto de financiación, abarcan todos los Campos desde el transporte a la gestión del agua.

Las once cajas que mandan en el fondo (aunque son 20 las que han aportado Capital, y que han aportado 110M€, son: Caixa Catalunya, Ibercaja, BBK, Caixa Galicia, Caixanova, Kutxa, Caja Cantabria, Sa Nostra, Caja Avila, Caja General, y Caja Insular Canarias. ♦

Técnicas Reunidas contrata una refinería en Vietnam

El consorcio formado por Técnicas Reunidas, TECHNIP y JGC Corporation, ha iniciado el pasado mes de noviembre la construcción de la refinería del Dung Quat, en el centro de Vietnam, un proyecto esencial para la autonomía energética del país y que fue un contrato que le fue adjudicado en mayo último por valor de 1.500 millones de dólares. La refinería tendrá una capacidad de tratamiento de 6,5 millones de toneladas anuales y entrará en servicio en 2009.

Dang Hong Son, miembro del comité de gestión del proyecto, no reveló la fecha exacta del inicio de las obras, pero precisó que 600 ingenieros y 300 trabajadores se verán implicados. La refinería, la primera del país, supondrá una inversión total de 2.500 millones de dólares. ♦

Próxima edición Construlan 2006

Del 26 al 29 de abril volverán a abrirse las puertas de Bilbao Exhibition Centre para acoger una nueva edición de Construlan, Salón de la Construcción, Equipamiento e Instalaciones y referencia obligada para el mundo de la construcción no sólo en el norte de la península Ibérica, sino también en el espacio que comprende el eje del Arco Atlántico y con una participación extranjera del 22.8% de las firmas. En esta convocatoria de 2006 la organización ha apostado por potenciar de manera especial sectores como los de Mobiliario de Cocina y Baño, Decoración Interior, Grifería y Maquinaria de Obras Públicas. Así mismo, y en plena escalada del precio del crudo, las Energías Renovables tendrán un peso específico propio, haciendo hincapié la necesidad de construir un mundo sostenible.

Este certamen contará también con un amplio e interesante programa de Jornadas Técnicas y actos paralelos. En este orden de cosas, se enmarca la celebración del III Premio Construcción e Innovación que de carácter bienal, su objetivo es estimular la innovación tecnológica y la calidad entre los fabricantes y empresas de servicios que desarrollan su actividad en el sector de la construcción, premiando al producto, actividad o servicio más innovador aparecido en el sector de la construcción en los últimos doce meses.

Las bases de estos premios pueden consultarse en: www.construarea.com y www.bilbaoexhibitioncentre.com/construlan. ♦

III Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente Zaragoza 25-27 de Octubre de 2006

Con el lema "Agua, Biodiversidad e Ingeniería", el III Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente pretende señalar como uno de los objetivos fundamentales para la conservación de los recursos naturales y culturales, la atención al medio hídrico. El agua es además, un patrimonio común, de carácter público, que obliga en su gestión a la consideración de bien de carácter social y económico, ligado a su escasez.

El ingente patrimonio de obras hidráulicas de ingeniería construidas en España a lo largo del siglo XX para el suministro de agua, el riego, el aprovechamiento energético y la protección de personas y bienes frente a las inundaciones, han contribuido al desarrollo de nuestro país. El patrimonio construido ha conseguido condiciones de habitabilidad y confortabilidad (entendidas en el sentido más amplio, económico, social y ambiental) en gran parte de nuestro semiárido territorio. Condiciones que hay que mantener y ampliar, pues su fragilidad se pone de manifiesto en los episodios recurrentes de sequías o escaseces.



A finales del siglo XX emergen con fuerza en la sociedad nuevos valores y convicciones relativos al agua, entre los que se encuentran las exigencias de conservación de los recursos hídricos, la protección de la diversidad biológica y una mayor sensibilidad de la administración hidráulica hacia los temas ambientales. Propuestas y prácticas a las que hay que hacer frente desde la ingeniería civil actual.

El III Congreso intenta destacar tanto las nuevas, como las tradicionales aproximaciones al agua, que deben desarrollarse apoyándose también en los instrumentos propios de la ingeniería de nuestro tiempo: estudios, planes, proyectos,

obras y gestión. La elección de Zaragoza como lugar de encuentro es clara: se trata de tener la vista puesta en la celebración de la Exposición Internacional de 2008 sobre "Agua y Desarrollo Sostenible", en una ciudad en la que el Ebro abraza sus bordes hasta relacionarlos, como en la antigüedad, con el mar.

El programa de contenidos del III Congreso utiliza como referencia el medio fluvial y costero, en línea con la Directiva Marco del Agua y con las nuevas sensibilidades hacia el litoral, para abarcar también la transversalidad de las redes de transporte y el medio hídrico, los bordes fluviales y litorales de las ciudades, y las respuestas de la ingeniería a las nuevas demandas de la sociedad.

Animamos a que todos los que sienten el mundo del agua, y la ingeniería, presenten sus planes, proyectos, estudios y preocupaciones sobre unos temas que son objeto de debate, y que sin duda lo seguirá siendo en el futuro.

Para más información :

Congresoicitema3@ciccp.es
www.ciccp-es

22 Congreso del Comité Internacional de Grandes Presas Barcelona 18-23 de junio de 2006

Para más información :
www.icold-barcelona2006.org
secretariat@icold-barcelona2006.org.



FE DE ERRATAS

En el número de enero de la ROP, en las páginas de los índices correspondientes al año 2005, se ha cometido el error de poner en las cabeceras de las páginas ÍNDICES 2004 cuando en realidad debería poner ÍNDICES 2005.