

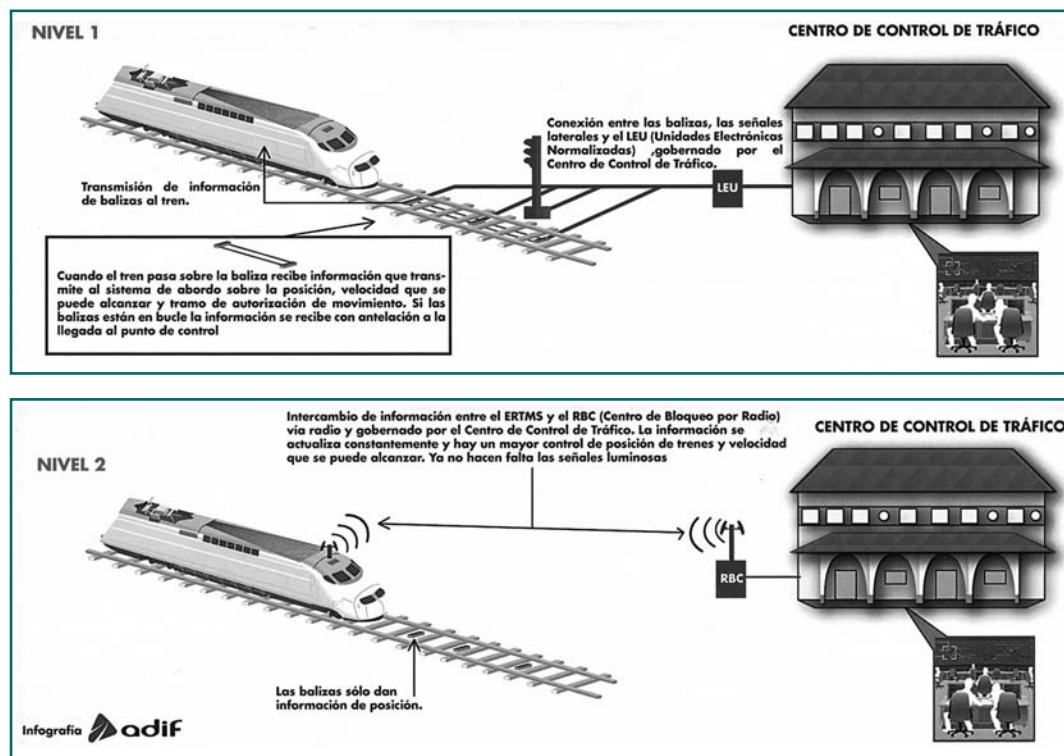
Madrid-Zaragoza-Lérida a 250 km/h. con ERTMS, Nivel 1

El pasado 4 de mayo se anunció la puesta en servicio del sistema de señalización ETCS/ERTMS nivel 1 de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida tras superar más de 400.000 kilómetros de recorridos de prueba de los que los últimos 100.000 se realizaron sin incidencias. Durante este proceso de ensayos se han llegado a alcanzar velocidades punta de 365 kilómetros por hora.

La implantación del nuevo sistema de gestión de tráfico ferroviario europeo representa un hito tecnológico en el ferrocarril español y también en el europeo, al ser la primera vez que se concreta en una línea de alta velocidad y larga distancia, 460 km, integrando además, tecnologías de distintos fabricantes.

Quince días después del anuncio, el 19 de mayo, los primeros trenes de la serie 102 comenzaron a circular a 250 km/h por la línea utilizando el nuevo sistema en sustitución del ASFA que venía usándose desde la inauguración de la línea, en octubre de 2003.

Con el incremento de la velocidad, los tiempos de viaje se



redujeron en diecinueve minutos en el trayecto Madrid-Zaragoza, para un total de una hora y veintinueve minutos sin paradas y de una hora y cuarenta para los trenes que se detienen en Guadalajara y Calatayud.

El viaje entre Madrid y Lérida cuya duración se reduce en 28

minutos, se cubre en dos horas y veinte minutos, lo que implica una velocidad comercial de 204 kilómetros por hora.

Entre Madrid y Guadalajara se tardan ahora veinticinco minutos, entre Madrid y Calatayud, una hora once minutos, dos horas y doce minutos entre Madrid y Tardienta y dos horas y

quince minutos entre Madrid y Huesca. En total la oferta diaria en el corredor está constituida por dieciséis trenes, incluidos los servicios a Huesca.

Los horarios de los trenes apenas han sufrido mínimas modificaciones con la implantación de la nueva señalización y, por lo que respecta a

El AVE a Galicia estará licitado antes de fin de año

El secretario de Estado de Infraestructuras, anunció recientemente que los tramos que faltan por ejecutar del Eje atlántico de alta velocidad entre A Coruña y Vigo estarán licitados antes de final de año, excepto el tramo de entrada en Vigo.

Morlán, aseguró que casi el 70% del total ya está en obras o en servicio.

En el tramo A Coruña-Santiago más del 50% está "servicio o en obras", en el tramo Santiago-Pontevedra existen "tres tramos en obras y el resto en proyecto", y entre Pontevedra y Vigo se licitarán los tramos que faltan antes de final de año, con excepción de la entrada en Vigo.

Esta infraestructura, de apenas dos kilómetros de longitud,

debe conjugar las necesidades ferroviarias actuales, las futuras y el desarrollo urbanístico de la ciudad, indicó Morlán, con lo que su estudio es "largo y difícil" pero, dijo, lo importante es que hay voluntad por parte de las tres administraciones para que se haga.

En el resto de actuaciones ferroviarias, Morlán destacó el fuerte impulso inversor en el

tramo Orense-Santiago, del que aseguró que pronto estarán finalizados todos los proyectos de obras en todos los tramos. En cuanto al tramo Lubián (Zamora)-Orense, el secretario de Estado explicó que los primeros contratos ya están en tramitación administrativa, con lo que antes de finalizar el verano podría haber buenas noticias. ♦

las tarifas, RENFE mantendrá por el momento las vigentes antes de la puesta en servicio.

En la puesta a punto del sistema han intervenido técnicos de Adif, de Renfe Operadora y de las empresas del sector implicadas. Adicionalmente, el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex) ha colaborado en el desarrollo e implantación del sistema, y certificó, el pasado 27 de abril, el correcto funcionamiento del ETCS/ERTMS en su nivel 1 y recomendó su puesta en servicio.

El sistema europeo de gestión de la circulación de trenes, ERTMS por sus siglas en inglés (European Rail Traffic Management System) es el resultado de la unión del sistema de control ferroviario ETCS con el GSM-r.

El ERTMS se presenta en tres niveles diferentes según el tipo de equipos de vía que transmiten informaciones sobre el recorrido, el tráfico y los trenes en circulación. Con ellas, el equipo embarcado, que maneja también las informaciones de posición y características del tren, elabora un perfil de velocidad al que el tren debe ajustarse. La información fluye entre tren e instalación y, en el caso de que el tren no se ajuste al perfil definido por el sistema, o por emergencias como velocidad inadecuada o rebalse de una señal, el propio sistema activa sus mecanismos de seguridad y provoca el frenado del tren.

En el nivel 1 que es el que se ha puesto en servicio en la línea, la localización del tren y su identificación se realiza por medio de circuitos de vía y de balizas situadas a lo largo del

recorrido. Estos equipos transmiten de manera puntual los datos fijos y variables, en ambos sentidos y dan al tren su perfil de movimiento.

En el nivel 2 que será el siguiente en ser implantado en el Madrid-Lérida, la transmisión de datos se realiza de forma continua por GSM-r. El equipo de control RBC (Radio Block Centre), efectúa los cálculos y define el perfil de circulación de los trenes cuya presencia y localización se detecta por medio de circuitos de vía, y autoriza sus movimientos.

En el nivel 3 del ERTMS desaparecen los circuitos de vía para la localización del tren, y son los propios trenes los que fijan su posición y envían la información por GSM-r a los RBC (Radio Block Center) que fijan cantones fijos o móviles y determinan y vigilan su ocupación.

En el Madrid-Zaragoza-Lérida el sistema cuenta con un subsistema de enclavamiento electrónico SEI, completado por un subsistema ATP (Automatic Train Protection)-ERTMS nivel 2 que cumple las especificaciones de trenes a 350 km/h e intervalos de dos minutos y treinta segundos entre trenes ERTMS nivel 1 a 300 km/h e intervalo de cinco minutos y medio, y el subsistema de protección puntual compatible ASFA a 220 km/h e intervalos de ocho minutos que es el que venía funcionando hasta ahora.

A lo largo de la línea se han instalado un total de 42 puestos intermedios llamados Apartaderos, puestos de Bloqueo en línea (PBL) y Puestos de Balización (PB). ♦

Fuente: Vía Libre

España es el país europeo que más utiliza la financiación mixta público-privada, de infraestructuras, detrás del Reino Unido

Según un informe recientemente elaborado por la consultora Pricewaterhouse Coopers, España es, después del Reino Unido, el país europeo que más recurre a la financiación mixta público-privada de infraestructuras.

El informe revela que entre 2004 y 2005 se realizaron en el mundo un total de 206 proyectos bajo este tipo de fórmulas, por valor de 42.000 millones de euros, de los cuales 152 tuvieron lugar en Europa, por un total de 21.000 millones.

Entre 2000 y 2005, al Reino Unido correspondió el 57% de los proyectos licitados con financiación mixta en la Unión Europea, frente al 10% de España.

En nuestro país, en 2003 se adjudicaron 47 proyectos con financiación mixta, por un importe total de 5.685 millones de euros. En 2004 sólo fueron 29 proyectos por 1.678 millones y en 2005 fueron 107 contratos por 6.936 millones de euros.

Una buena parte de los proyectos indicados correspondieron a las administraciones autonómicas: el 62,5% del total en el año 2005 y el 54% del total de los tres últimos años, por 7.647 millones de euros.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento contempla que el 20% del coste total (250.000 millones de euros hasta 2020) provenga de la financiación privada.

Según el informe, en el Reino Unido, que es el país que más

ha desarrollado este tipo de fórmulas para financiar infraestructuras, existen cálculos que estiman que los ahorros en tiempo y costes que supone el empleo de estos mecanismos frente a la financiación exclusivamente pública alcanza el 20%.

El estudio concluye que la financiación privada, o público-privada, de infraestructuras cuenta con una perspectiva de crecimiento en todo el mundo, tanto en los principales países de la Unión Europea donde ya se utiliza, como en Europa del Este y Norteamérica y sobre todo en proyectos transfronterizos.

No obstante para garantizar su generalización el informe del PWC estima que se deben impulsar políticas que favorezcan este mercado y diseñar unos modelos de pliegos de contratación que sean comunes para todos los países, con el objetivo de lograr una seguridad jurídica que atraiga a las entidades financieras para participar en las licitaciones.

La lentitud de los plazos de licitación, según el informe, es uno de los principales obstáculos para el desarrollo de las infraestructuras en Europa, ya que en muchas ocasiones, las empresas afrontan unos costes excesivos solamente para presentar las ofertas, antes de la adjudicación, por lo que un fracaso en el concurso puede significar la quiebra de la compañía, como ocurrió con la sociedad Jarvis en el mercado británico. ♦

Dos nuevos tramos de la conexión Madrid-Levante de Alta Velocidad

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Fomento a contratar las obras de construcción de plataforma de vía en Torrejoncillo-Abia de la Obispalía y Seseña-Aranjuez, dos nuevos tramos de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Los tramos, con una longitud total de 15,53 kilómetros, se encuentran situados en las provincias de Cuenca, Toledo y Madrid.

El importe total de la licitación asciende a 136.183.039,31 euros. Las obras cuentan con un plazo de ejecución que oscila entre los 20 y 24 meses, dependiendo del tramo.

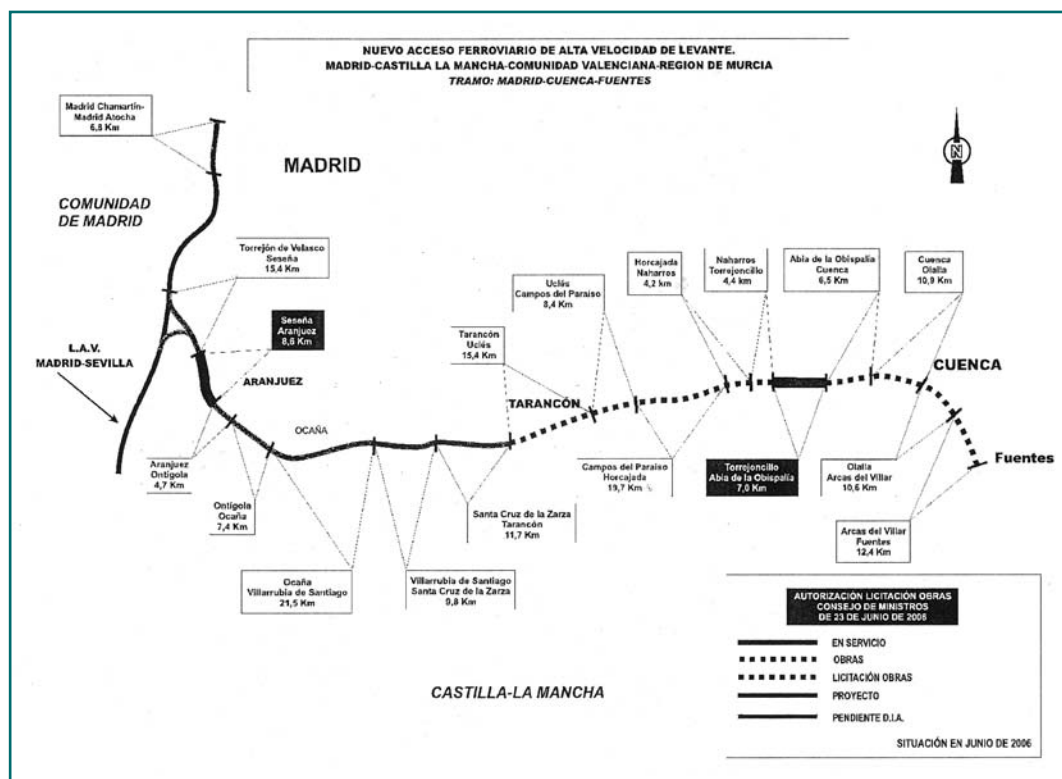
Con esta autorización, el Gobierno imprime un nuevo impulso a la conexión ferroviaria de alta velocidad Madrid-Levante.

Además, con estas dos autorizaciones, y en tan sólo cuatro meses se han licitado un total de 11 tramos, 107,9 kilómetros de alta velocidad del nuevo corredor. Todo ello, supone una inversión de 877,2 millones de euros.

Los tramos están ubicados en el trayecto entre Torrejón de Velasco (Madrid) y Fuentes (Cuenca), ya que se encuentra en fase de obra en buena parte de su trazado. Está previsto que los tramos que faltan de este trayecto se liciten a lo largo del presente año.

Tramo Torrejoncillo-Abia de la Obispalía, características técnicas:

Las obras de este tramo cuentan con un presupuesto



de licitación de 62.438.756,10 euros y con un plazo de ejecución de 24 meses.

Tiene una longitud de 6,91 kilómetros. Discurre por los municipios de Torrejoncillo del Rey y Abia de las Obispalía en la provincia de Cuenca. Como elementos singulares en su trazado hay que destacar cuatro viaductos y dos túneles ratificales:

- Viaducto de "Las Higue-ruelas", de 1.060 m. De longitud.
- Viaducto sobre la carretera CUV-7032, de 110 m de longitud.
- Viaducto "Alto Molino", de 100 m de longitud.
- Viaducto sobre el río Cigüela, de 630 m de longitud
- Túnel de "Las Higue-ruelas", de 254 m. de longitud

- Túnel de "Alto del Molino", de 280 m de longitud

En todos los viaductos se ha dispuesto la misma geometría en tablero y pilas. El tablero consiste en una losa aligerada fabricada in situ de canto constante de 1,90 m. de canto.

Tramo Seseña-Aranjuez, características técnicas:

El presupuesto de licitación del tramo es de 73.744.283,21 euros y cuenta con un plazo de ejecución de 20 meses.

Tiene una longitud de 8,62 kilómetros. Discurre por los términos municipales de Seseña (Toledo) y Aranjuez (Madrid). Como elementos singulares hay que destacar dos viaductos, un túnel artificial y el puesto de banalización de Seseña:

- Viaductos sobre el ferrocarril Aranjuez-Alcázar de San Juan, de 150 m. de longitud.
- Viaducto sobre el río Tajo de 1.000 m de longitud.
- Túnel artificial "Dehesa Nueva del Rey", de 1.439 m. de longitud.

Los proyectos de ambos tramos han sido diseñados para doble vía de alta velocidad en ancho internacional. Contienen las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras de infraestructura tales como: movimientos de tierra, estructurales, túneles, reposición de los servicios y servidumbres afectados, y la construcción de conexiones transversales que aseguran la permeabilidad viaria de la línea, además de las correspondientes obras de drenaje. ♦

El déficit de hospitales genera un negocio de 2.700 millones de euros a las concesionarias

Las grandes y medianas constructoras hacen ya sus cálculos para la verdadera oleada de hospitales que saldrá a concurso. Las comunidades autónomas prevén sacar a concurso, si es posible en un año, más de 20 nuevos hospitales y ampliar otros que ya están en funcionamiento. Solo el presupuesto de construcción será de 2.743 millones de euros.

Castilla y León concentra el mayo número de centros planeados. Después adjudicar hace meses el gran hospital de Burgos a un consorcio liderado por OHL, en el que también figuran Caja Duero, Caja Burgos y Caja España, entre otros, ahora se abre un nuevo proceso con otros cinco complejos hospitalarios en León, Soria, Ávila, Valladolid y Salamanca. De hecho, recientemente las constructoras presentaron sus ofertas por el primero de ellos, que tiene un presupuesto de 58,3 millones de euros. Entre las interesadas figuran la constructora San José y Ferrovial, en consorcio con la vallisoletana Begar, entre otras.

Pero lo más interesante puede ser el de Salamanca, ya que la Junta de Castilla y León sopesa si ceder la gestión de los servicios no médicos a empresas privadas, lo que aumenta el presupuesto, ya que incluye un canon anual según la calidad del servicio prestado. Éste es otro de los negocios de servicios que han descubierto las constructoras en su camino hacia la diversificación en su



sentido más amplio. El Gobierno madrileño ha sido el que más firmemente ha apostado por esta fórmula de construcción y explotación de servicios durante 30 años como forma de aplazar el pago de estas infraestructuras y ha solicitado ocho hospitales el año pasado.

Baleares lidera la mayor partida para estas infraestructuras, 778 millones, pero sólo en un hospital, el nuevo de Son Dureta en Palma de Ma-

llorca. Es la inversión que anticiparán las constructoras y que luego recuperarán en forma de canon anual ya que este hospital sigue el modelo que la Comunidad de Madrid adaptó del Reino Unido, cuna de este tipo de concesiones.

Le siguen en volumen la comunidad de Castilla-La Mancha, con un gran hospital en Toledo ya en licitación, y con una partida de 613 millones de euros, aunque en gran parte por el volumen del citado centro.

La Comunidad Valenciana, Murcia, Andalucía, Galicia, Cataluña, La Rioja y Extremadura se unen a esta fiebre de hospitales de las que pocas Regiones quedan fuera (ver gráfico). De los al menos 24 nuevos centros proyectados, dos serán totalmente privados, los que el Gobierno valenciano planea en Manises y Crevillente. Otros dos, en Palma de Mallorca y Toledo, tendrán gestión privada pero sólo en servicios no médicos. ♦

Una empresa china concesionaria de la terminal de contenedores del Puerto de Barcelona

La división de puertos de la compañía china Hutchison Wampoa, ha resultado adjudicataria de una concesión por un período de 30 años en el puerto de Barcelona.

La empresa china, líder mundial en tráfico de contenedores, tiene previsto adquirir el 70% de Terminal de Contenedores, el segundo operador portuario español- en un plazo de tres meses para empezar a construir la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona.

Dicha terminal, con un total de 93 hectáreas, permitirá incrementar el tráfico de contenedores hasta los 4,5 millones de toneladas, cifra similar a la de los grandes puertos del norte de Europa. Se prevé una inversión de 66,0 millones de euros a lo largo de la vida de la concesión.

La empresa china ha sido elegida en un concurso en el que

concurrían, Dubai Ports y TCB, líder en España por tráfico de contenedores. Una razón importante para la elección ha sido el objetivo del Puerto de Barcelona de convertirse en la puerta de entrada en el Mediterráneo de las mercancías procedentes de puertos del Sureste Asiático, teniendo en cuenta que Hutchison es el principal operador en los puertos de Singapur, Hong Kong y Shanghai. La empresa china prevé convertir el puerto de Barcelona en su centro de operaciones del Mediterráneo y participar en varios proyectos de áreas logísticas en ciudades del sur de Europa. El objetivo de la Autoridad Portuaria de Barcelona es que, cuando la terminal esté plenamente operativa, la mitad del tráfico de Barcelona llegue de los grandes puertos del sureste asiático. ♦

La inversión del Estado en infraestructuras crecerá un 6,4 por 100 en 2007

Los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año 2007, según las cifras contempladas en el Proyecto que el Gobierno de la nación presentará para su aprobación al Parlamento en el próximo año, prevén un significativo aumento de la inversión en infraestructuras.

Las consignaciones presupuestarias para el conjunto de infraestructuras: ferrocarril, carreteras, puertos y aeropuertos, crecerán un 6,4%, hasta superar en conjunto los 13.000 millones de euros.

Hay tres proyectos que se inaugurarán a lo largo de 2007; las tres líneas ferroviarias de Alta Velocidad que unirán Madrid con Barcelona, Málaga y Valladolid. También se mejorarán las autovías más antiguas con una longitud total de 1.522 Km, para lo que se invertirán 4.500 millones de euros, mediante concesiones de peaje "en sombra" a lo largo de 20 años. Las autovías cuya concesión se licitará inicialmente serán la A-3 entre Madrid y Alicante; la A-1 entre la capital y Burgos, la A-2 hasta Zaragoza y la A-4 hasta Sevilla. ♦



Los tramos de la Autovía Cantábrica-Meseta (A-67)

Tramo	Long.	Presup.	Estado actual.	Fin de las obras
Venta de Baños-Palencia	9,0 Km	—	En servicio	
Palencia-Fuentes de Valdepero	9,0 km	30,3 Me	En servicio	
Fuentes de Valdepero-Amusco	9,6 km	24,0Me	En servicio	
Amusco-Frómista (S)	9,7 km	24,1Me	En servicio	
Frómista(S)-Marcilla de Campos	10,3 km	30,7Me	Iniciada	2008
Marcilla de Campos-Osorno	10,0 km	30,6Me	Iniciada	2008
Osorno Villaprovedo	10,6 km	22,6 Me	Iniciada	2008 Mar.
Villaprovedo-Herrera de Pisuerga	11,0 km	23,6 Me	Iniciada	2008
Herrera de Pisuerga-Alar del Rey	10,8 km	28,4 Me	Iniciada	2008
Alar del Rey-Puebla de San Vicente	5,5 km	25,5Me	Iniciada	2007 Nov.
Puebla San Vicente-Aguilar de Campoo	7,0 km	19,4Me	En obras	2007 May.
Variante Aguilar de Campoo	7,9 km	29,5 Me	En obras	2006 Dic.
Aguilar de Campoo-Límite provincial	10,9 km	26,6 Me	En servicio	
Límite provincial-Reinosa	17,0 km	76,5Me	En servicio	
Reinosa-Pesquera	8,7 km	85,3 Me	En servicio	
Pesquera Molledo	11,9 km	136,8 Me	En obras	2006 Feb.
Molledo-Los Corrales de Buelna	107 km	112,7Me	En servicio	
Los Corrales de Buelna	12,7 km	75,5Me	En servicio	
Torrelavega-Santander	25,9 km	—	En servicio	

425 millones en el Plan del Delta del Ebro

La ministra de Medio Ambiente, presentó en Tortosa el Plan Integral de Protección del Delta del Ebro, que comportará una inversión en los próximos cuatro años de más de 425 millones de euros en la zona.

La ministra destacó que el Delta del Ebro merece esta inversión pública "porque con o sin trasvase del Ebro los problemas ambientales del Delta requieren la intervención de los poderes públicos".

El plan ha sido sometido a la consideración de la comisión de la sostenibilidad de las Terres de l'Ebre y está abierto a actuaciones de mejora y a una evaluación permanente y sistemática de sus efectos.

De los 425 millones de inversión previstos, 318 corresponden a la Administración Central y el resto a la Generalitat de Cataluña. ♦

Fondos Europeos hasta 2013: 31.000 millones de euros para España

España recibirá entre 2007 y 2013 más de 31.000 millones de euros en fondos comunitarios, según el reparto provisional.

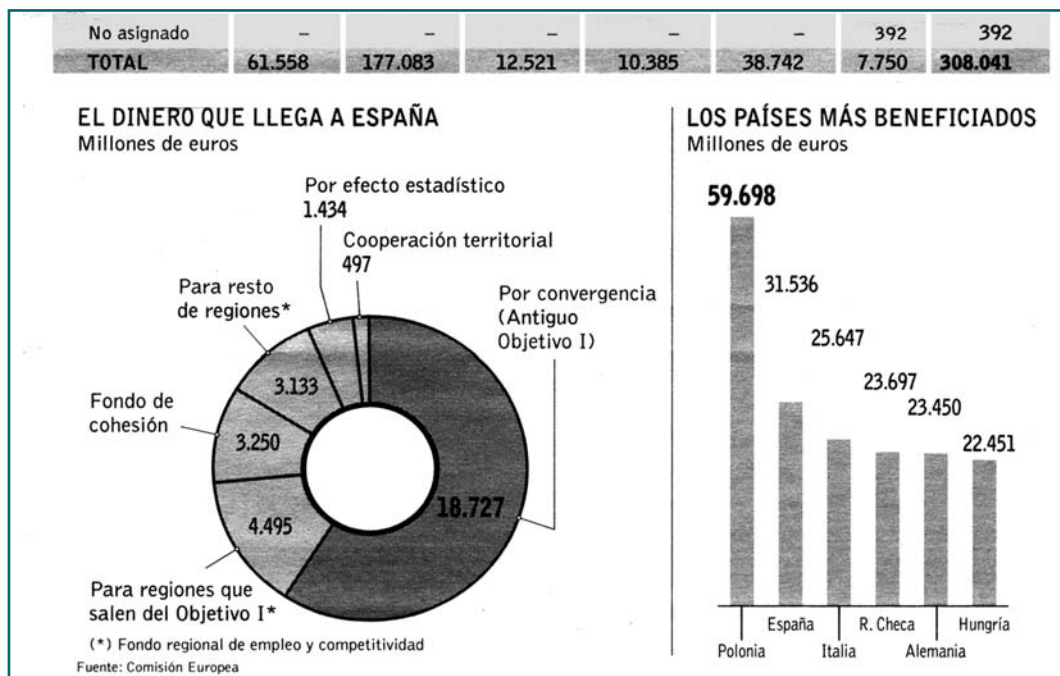
La cifra asignada a España, de acuerdo con el cuarto informe sobre política de cohesión, supone más del 10% del presupuesto total de ayudas para una Unión de 27 miembros. Sólo Polonia, con 60.000 millones de euros, obtendrá más fondos que España durante el próximo ejercicio presupuestario de la UE (2007-2013).

Aún así, España pierde el primer puesto en recepción de fondos que ocupaba hasta ahora con una asignación de 55.000 millones de euros entre 2000 y 2006.

La rebaja obedece a tres factores: la convergencia real de la economía española (a casi un punto porcentual de PIB por año) con los países más ricos de la UE; el ingreso en el club de 10 países con una renta per cápita que no llega en muchos casos al 30% de la media comunitaria; y el drástico recorte presupuestario aprobado por los líderes de la UE el pasado mes de diciembre.

Bruselas ha repartido en total 308.000 millones de euros entre 27 países (porque incluye a Rumania y Bulgaria, que ingresarán en la UE en 2007 o 2008). Las partidas más sacrificadas como consecuencia del presupuesto de mínimos aprobado por los 25 y por el Parlamento europeo han sido los fondos para la cooperación territorial, que se han reducido a la mitad, y los de competitividad y empleo, reducidos en una quinta parte.

Las estrecheces se han agravado porque hay más regiones candidatas a los fondos. En la



Reparto de fondos europeos 2007-2013 en millones de euros							
	Objetivo de Convergencia			Empleo y Competitividad			
	Fondo de cohesión	Convergencia (Antiguo objetivo 1)	Efecto estadístico	Regiones que salen del objetivo 1	Resto de regiones	Cooperación territorial	Total
Bélgica:	—	—	579	—	1.268	173	2.019
R.checa:	7.830	15.149	—	—	373	346	23.697
Dinamarca:	—	—	—	—	453	92	545
Alemania:	—	10.583	3.770	—	8.370	576	23.450
Estonia:	1.019	1.992	—	—	—	47	3.058
Grecia:	3.289	8.379	5.779	584	—	186	18.217
España:	3.250	18.727	1.434	4.495	3.133	497	31.536
Francia:	—	2.838	—	—	9.123	775	12.736
Irlanda:	—	—	—	402	261	752	815
Italia:	—	18.867	388	879	4.761	752	25.647
Chipre:	193	—	—	363	—	24	581
Letonia:	1.363	2.647	—	—	—	80	4.090
Lituania:	2.034	3.965	—	—	—	97	6.097
Luxemburgo:	—	—	—	—	45	13	58
Hungría:	7.589	12.654	—	1.865	—	343	22.451
Malta:	252	495	—	—	—	14	761
Holanda:	—	—	—	—	1.477	220	1.696
Austria:	—	—	159	0	914	228	1.301
Polonia:	19.562	39.486	—	—	—	650	59.698
Portugal:	2.722	15.240	254	407	436	88	19.147
Eslovenia:	1.239	2.407	—	—	—	93	3.739
Finlandia:	—	—	—	491	935	107	1.532
Suecia:	—	—	—	—	1.446	236	1.682
R. Unido:	—	2.436	158	883	5.439	642	9.468
Bulgaria:	2.015	3.873	—	—	—	159	6.047
Rumania:	5.769	11.143	—	—	—	159	6.047
No asignado:	—	—	—	—	—	392	392
TOTAL:	61.558	177.083	12.521	10.385	38.742	7.750	308.041

partida más generosa, que beneficia a las regiones con una renta per cápita inferior al 75% de la media, hay ahora un centenar de regiones en las que vive, en total, el 35% de la población europea. A los fondos de competitividad y empleo, hasta ahora conocidos como objetivo dos, aspiran 155 regiones, o el 51% de la población.

En el caso de España, el reparto elaborado por la Comisión Europea asigna 18.727 millones de euros a los fondos para las regiones más pobres. En este capítulo figuran Andalucía, Castilla-La Mancha, Extremadura y Castilla-León.

Bruselas reserva 1.434 millones de euros para Asturias, Ceuta, Melilla y Murcia, regiones afectadas por el llamado efecto estadístico. Canarias, por su situación geográfica, recibe además un sobre de 434 millones de euros. Las restantes regiones españolas obtienen una partida total de 7.800 millones de euros.

El fondo de cohesión para el Estado ascenderá a 3.250 millones. ♦

Nuevo Reglamento Europeo de concesiones de servicios de transporte terrestre

Los veinticinco países que integran la Unión Europea han llegado a un acuerdo en relación con las normas que utilizarán las administraciones públicas de cada Estado para adjudicar al sector privado los contratos públicos para los servicios de transporte ferroviario y por carretera. De esta manera se renueva un reglamento comunitario con la práctica unanimidad de los países miembros de la Unión.

El nuevo texto normativo señala que las autoridades de cada país podrán definir con precisión las tareas específicas que deberá cumplir cualquier compañía que quiera optar a un contrato de servicio público de transporte, así como los fondos con los que se ha subvencionado.

Con el objetivo de proteger la competencia en una norma que busca optimizar

el uso de las infraestructuras públicas, los países miembros han decidido que se obligue a cada país comunitario a abrir a la competencia al menos el 50 por 100 de los servicios de transporte público. Además, las autoridades locales deberán realizar su elección "con absoluta transparencia" según reza el texto, y deberán hacer públicos sus proyectos un año antes de que se realice la concesión, además de publicar un informe anual de actividad.

Podrán adjudicarse concesiones de transporte de forma directa de aquellos recorridos que cubran menos de 500.000 Km. por año, mientras que la duración de las concesiones, tanto por adjudicación directa como por licitación pública, será de un máximo de quince años para el caso de los ferrocarriles y de 10 en los transportes por ca-

retera, es decir, el que realizan las empresas de autobuses. Las compañías que cuenten con concesiones mixtas-que incluyan trenes y autobuses-podrán optar a contratos de quince años de duración.

Hay una excepción en el caso de situaciones geográficas especiales, como las que tienen las regiones ultraperiféricas, entre las cuales se encuentran las Islas Canarias, que podrán extender la concesión en los contratos de transporte por carretera, hasta un 50% más que el plazo normal.

En cuanto a la aplicación del nuevo reglamento su entrada en vigor no se completará hasta dentro de quince años, ya que hay un período de tres años para la incorporación a las distintas legislaciones nacionales y un período de transición adicional de doce meses. ♦

La Comisión Europea considera excesivos los descuentos a usuarios habituales de las autopistas de peaje españolas

La Comisión Europea considera que el sistema tarifario español de las autopistas de peaje, por lo que se refiere a los descuentos que se aplican a los vehículos pesados que habitualmente utilizan aquellas, no son acordes con las directivas euromunitarias.

En concreto, la nueva directiva "Euroviñeta" aprobada el pasado 17 de mayo y en fase de transposición a las

legislaciones nacionales precisa que los descuentos a los transportistas usuarios frecuentes no podrán superar en ningún caso el 13 por 100 del peaje.

En consecuencia el ejecutivo comunitario ha remitido al Gobierno español un "dictamen motivado", en el que insta a limitar el alcance de esas reducciones de los peajes, que llegan hasta el 50

por 100 del importe. El mismo requerimiento ha sido enviado también al Gobierno francés, que permite descuentos de hasta el 30 por 100 a los camioneros que utilizan de forma frecuente las autopistas francesas.

La discrepancia no afecta a los descuentos que las concesionarias de autopistas conceden a los automovilistas usuarios habituales.

El Gobierno español, según la Comisión Europea, no ha justificado de forma adecuada los descuentos que se aplican en las autopistas de peaje a los camiones que las utilizan de forma habitual. Si no se llega a una solución consensuada entre el ejecutivo español y el europeo, la cuestión habrá de resolverse por el Tribunal Europeo de Justicia. ♦

Estados Unidos y China son los países más contaminantes del mundo

Estados Unidos y China representan entre los dos, más de un tercio (37 %) de las emisiones de CO2 ligadas a las energías fósiles (carbón, gas, petróleo), según las últimas cifras correspondientes a 2002 publicadas por la Agencia Internacional de la Energía.

Un total de 22 países son responsables del 80 % de emisiones mundiales relacionadas con energías fósiles. Esos países han aumentado un 16,9 % sus emisiones de CO2 entre 1990 y 2002, indica la AIE. Estados Unidos es de lejos el país más contaminante del mundo con un 23,5 % del total de emisiones en 2002. China ocupa el segundo lugar con un 13,6 del total, seguida de Rusia (6,2), Japón (5), India (4,2), Alemania (3,5), Canadá (2,9), Gran Bretaña (2,2), Corea (1,9), Italia (1,8) y Francia (1,6).

Entre 1990 y 2002, las emisiones chinas aumentaron un 45 %, mientras su producto interior bruto se disparaba un 196 %. Los Estados Unidos subieron un 17 % y las de la India hasta un 71 %. Ninguno de estos tres países ha suscrito el acuerdo marco de Kyoto.

La AIE prevé en cambio un aumento del 60 % de las emisiones mundiales de gas de efecto invernadero en los próximos 25 años. ♦

40 Aniversario de Ayesa

El pasado mes de febrero se ha cumplido el 40 aniversario del nacimiento de AYESA, una de las empresas españolas líderes del sector por tamaño y tecnología. Fundada en 1966 por José Luis Manzanares Japón, tiene una plantilla de 530 empleados, dispone de tres filiales (Ayniva, Act y Ayesaner) y está presente en las principales capitales españolas.

En Ayesa se han diseñado grandes proyectos emblemá-



ticos, como los Riegos de Fuente Palmera, la Expo 92, o el Puente del Cachorro, siendo galardonada con premios de la importancia del San Benito de Alcántara por su Proyecto de Encauzamiento del

Rio Segura o el Eduardo Torroja por el Estadio Olímpico de Sevilla u otros.

Desde la ROP queremos felicitar a todo su equipo directivo por este aniversario. ♦

Acciona obtiene un nuevo contrato de autovías por 63,3 millones de euros

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a Acciona Infraestructuras un nuevo contrato para la construcción del tramo Grado(Oeste)-Doriga, correspondiente a la Autovía A-63, Oviedo-La Espina, en Asturias, por un importe que asciende a 63,3 millones de euros, y cuyo plazo de ejecución es de 26 meses.

Las obras contemplan la construcción de un tramo de

4,2 kilómetros de autovía con un enlace en el municipio de Doriga. Incluye además, la ejecución de un ramal de 1,7 kilómetros y dos glorietas que permiten la conexión con la N-634 a través de la carretera AS-15.

El nuevo trazado de la autovía estará constituido por dos calzadas de siete metros, arcenes interiores de un metro y exteriores de dos metros y medio.

Asimismo, el tramo de la autovía construido por Acciona Infraestructuras contará también con un túnel compuesto por dos calzadas; el de la izquierda tendrá una longitud de 950 metros y el de la derecha será de 920 metros. Además, dispondrá de diez estructuras, un viaducto de 195 metros de longitud, tres pasos superiores y seis inferiores. ♦

Las diez mayores empresas españolas de ingeniería en cifras

Facturación En millones de euros	Por nº de empleados
Sener 518	Técnicas Reunidas 2.000
Técnicas Reunidas 495	Eptisa 1.777
Idom 143,3	Idom 1.401
Eptisa 131,3	Sener 1.300
Typsa 83	Typsa 1.062
Prointec 50	Prointec 1.000
Intecsa-Inarsa 39	Payma-Cota 559
Payma-Cotas 36	Intecsa-Inarsa 505
Inypsa 30,6	Iberinsa 289
Iberinsa 25,5	Inypsa 165

Fuente : Expansión

Ploder construirá la variante de El Burgo de Ebro (Zaragoza) en la N-232/A-68

Ploder, S.A. ha sido la empresa adjudicataria, por parte del Ministerio de Fomento, de la ejecución de las obras de la nueva Variante de El Burgo de Ebro, de 5 kilómetros de longitud, perteneciente a la carretera nacional 232 (Vinaroz - Santander). La inversión prevista es de 14,4 millones de Euros.

Los trabajos, que comenzarán el próximo mes de octubre, han sido adjudicados a Ploder por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, y estarán concluidas en enero de 2008. Las obras tratarán de evitar el previsible "cuello de botella" que se producirá en la travesía de El Burgo de Ebro una vez entre en funcionamiento la Autovía A-68 - entre esta localidad y Zaragoza -, que actualmente se está llevando a cabo.

Esta nueva vía de comunicación, que discurrirá en paralelo a la actual N-232 desde el punto kilométrico 218,5 hasta el 223, 5, evitará el paso del tráfico por el centro de la localidad zaragozana, disminuirá los trayectos hasta la capital aragonesa y separará el tránsito de vehículos de la zona de los de largo recorrido.

Ploder ha previsto un total 3 estructuras, una de ellas para salvar el ferrocarril Zaragoza - Barcelona (vía Caspe) y 6 pasos de caminos de servidumbre existentes. Además se contemplan 2 enlaces, en el PK 223,5 - junto a la Torre del Carmen - con una glorieta donde confluirán los cuatro ramales, la vía de servicio prevista en el tramo de la Autovía A-68 (El Burgo - Zaragoza), y la actual carretera N-232 que servirá de acceso oeste a El Burgo de Ebro.

El diseño también ha tenido en cuenta el futuro desdoblamiento de la carretera nacional, ya que el tronco principal de la variante pasa sobre la glorieta mediante una estructura. El segundo de los enlaces se encuentra en el PK 188.5 y dispondrá de 2 glorietas que distribuirán el tráfico de la actual carretera N-232 - que da acceso a El Burgo de Ebro por el este, así como a su polígono industrial - y además la circulación que proviene de Belchite a través de la carretera A-22. ♦

Adif y Cedex firman un convenio para realizar trabajos de investigación y desarrollo tecnológico

El presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), Antonio González Marín, y el director general del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Ángel Aparicio Mourelo, suscribieron el pasado mes de julio un Convenio de Colaboración con el objetivo de realizar trabajos de investigación y desarrollo tecnológico de interés para ambas entidades dependientes del Ministerio de Fomento. Este acuerdo tendrá vigencia durante el cuatrienio 2006-2009.

Dado que entre las funciones de Adif se encuentran la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias, el mantenimiento de las existentes y la gestión de la circulación, para esta entidad pública es del máximo interés contar con la colaboración técnica de CEDEX, sobre todo teniendo en cuenta el ambicioso programa de inversiones ferroviarias que prevé acometer en los próximos años.

El objeto del contrato -la realización de estudios de investigación y desarrollo tecnológico- se materializará en los siguientes estudios y trabajos:

- Estudio del comportamiento a medio y largo plazo del balasto y sub-balasto, a través de ensayos a escala real.
- Análisis de soluciones constructivas en zonas de transición para optimizar la rigidez de la plataforma en líneas de ferrocarril.
- Métodos y criterios de validación de la plataforma terminada.

-Seguimiento del comportamiento en secciones de vía y estructuras mediante técnicas de instrumentación.

-La Interoperabilidad ferroviaria, incluidos ensayos en laboratorio de componentes del sistema de comunicaciones y pruebas de recepción de equipos ERTMS.

-Estudio de los efectos de las vibraciones del balasto originadas por trenes que circulan a velocidades elevadas.

-Investigación sobre problemas específicos en temas geotécnicos relacionados con puentes y otras estructuras.

Durante la vigencia del presente convenio, cada año la Comisión de Seguimiento del mismo -que contará con representación de ambas entidades- fijará un Plan Anual de Actividades en el que se detallarán los proyectos a desarrollar durante ese período. La vigencia de este acuerdo finaliza el 15 de diciembre de 2009, aunque tanto Adif como CEDEX pueden acordar su prórroga de mutuo acuerdo.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que abonará a CEDEX un importe máximo de 5.595.000 euros en concepto de esta colaboración, dirigirá el desarrollo del convenio. CEDEX, por su parte, se hará cargo del desarrollo técnico de los trabajos contenidos en el acuerdo.

A través de esta colaboración, Adif profundiza en su línea estratégica de innovación tecnológica e investigación, en aras de la implantación de infraestructuras ferroviarias modernas, dotadas de elevados estándares de seguridad y calidad. ♦

Acciona construirá una desaladora en Torrevieja por importe de 297 millones de euros

El consejo de Administración de Aguas de las Cuenas Mediterráneas (ACUAMED), ha adjudicado a Acciona Infraestructuras y Acciona Agua, en asociación, las obras de construcción, operación y mantenimiento de la desaladora de Torrevieja en Alicante, por un importe superior a los 297 millones de euros. La adjudicación se encuentra integrada dentro del programa A.G.U.A. del Ministerio de Medio Ambiente.

Las obras adjudicadas incluyen la construcción de la planta desaladora, su obra de toma y vertido y las conducciones necesarias para transportar el agua hasta los puntos de entrega previstos: Canal del Campo en Cartagena, embalse de La Pedrera y depósito de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla.

El plazo de ejecución de las obras, cuyo comienzo está previsto para finales de este año, es de 22 meses y el período de operación y mantenimiento será de 15 años.

Esta planta será la segunda desaladora más grande del mundo y la de mayor producción de Europa con una capacidad de producción diaria de 240.000 metros cúbicos

diarios que supondrán 80 hectómetros cúbicos de producción anual. De esta cantidad, 40 hectómetros cúbicos se destinarán a riego y 40 se destinarán a la Mancomunidad de los Canales del Taibilla para el abastecimiento de municipios de Murcia y Alicante.

La planta se ubicará al suroeste del núcleo urbano, en una parcela colindante con la carretera N-332, en las proximidades de la estación depuradora de aguas residuales, actualmente en fase de ampliación.

Las obras de distribución del agua consisten en una primera impulsión hasta una cámara de carga próxima al embalse de la Pedrera desde donde parte dos conducciones que conectan con el propio embalse y con el depósito de abastecimiento de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla.

Acciona aplicará criterios de sostenibilidad económica, ambiental y social contribuyendo a proporcionar recursos hídricos garantizados. La construcción de la planta incluirá innovadores criterios de eficiencia energética y será pionera en el tratamiento arquitectónico y bioclimático y la integración paisajística. ♦

Ferrovial y Sacyr Vallehermoso adjudicatarias de la ejecución y explotación de la desaladora de Águilas-Guadalentín del Programa A.G.U.A.

Ferrovial, por medio de sus filiales de construcción Ferrovial-Agromán y de tecnología del agua Cadagua, y el grupo Sacyr Vallehermoso, a través de sus filiales de construcción Sacyr y de tecnología del agua Sadyt, han resultado adjudicatarios por parte del consejo de administración de Acuamed del concurso para la redacción del proyecto, ejecución de obras y operación y mantenimiento de la planta desaladora de Águilas/Guadalentín, en la provincia de Murcia.

El importe del contrato asciende a 238,7 millones de euros y el periodo de operación y mantenimiento de la desaladora será de 15 años. El plazo para la ejecución de las obras es de 22 meses desde la aprobación del proyecto constructivo definitivo. La desaladora de Águilas-Guadalentín tendrá una capacidad de 60 Hm³/año (180.000 m³/día). Asimismo, el consorcio adjudicatario ejecutará las obras necesarias para que la actual desaladora de la Comunidad de Regantes de Águilas eleve su capacidad en 6 Hm³/año (18.000 m³/día) gracias a una ampliación de la toma de agua y de las instalaciones de pretratamiento.

La nueva desaladora de Águilas/Guadalentín completará el suministro de las demandas de riego de la zona sur de la Cuenca del Segu-

ra, y de abastecimiento a los municipios de Lorca y Águilas. Esta planta se inscribe en el plan A.G.U.A. del Ministerio de Medio Ambiente. La captación de agua de mar se realizará a 17 metros de profundidad para minimizar el impacto y el vertido de salmueras, tras su tratamiento en la planta, se realizará en una zona en la que el oleaje favorece su difusión y disolución. La línea de tratamiento del agua salada constará de un pretratamiento físico y químico, microfiltración, impulsión a alta presión, bastidores de ósmosis inversa y afino de Boro y posttratamiento.

Las instalaciones incluyen la implantación de sistemas de energías renovables (solar térmica para la generación de agua caliente sanitaria y climatización y solar fotovoltaica para la generación de electricidad que cubrirá las necesidades de iluminación interior y exterior, riego de zonas verdes, climatización) e importantes medidas de integración arquitectónica, paisajística y ambiental mediante la utilización de materiales ecológicos, tecnologías sostenibles, vegetación autóctona, aprovechamiento del terreno y eficiencia energética, entre otras. Además se creará un Centro de Interpretación de la Desalación de uso público. ♦

La grandes constructoras se unen para impulsar document@

Aquiles, líder mundial en servicios de gestión de información de proveedores, pone a disposición del sector de la construcción español document@, un sistema conjunto de gestión de información documental de proveedores y subcontratistas al que se accede a través del portal de Obralia.

El proyecto ha sido impulsado por importantes grupos constructores como Acciona Infraestructuras, Comsa, FCC Construcción, Ferrovial, Isolux Corsán y Sacyr para facilitar a los subcontratistas y proveedores con los que trabajan, una moderna herramienta de gestión que mejore los actuales sistemas de recopilación de documentación administrativa. Una solución que proporciona grandes ventajas a todos los agentes involucrados en el proceso de la que se pueden beneficiar otras empresas constructoras interesadas en sumarse al sistema. La compañía navarra Arian Construcción y Gestión de Infraestructuras, ha sido la primera en unirse al grupo inicial.

Document@ ha sido desarrollada en colaboración con Aquiles España y Portugal, filial española de Achilles Group, compañía multinacional líder en la prestación de servicios de información documental para empresas y contrataciones, que ha implantado con éxito modelos similares en el sector energético y del transporte en España, y en el propio sector de la construcción en

otros países. Aquiles se encargará de gestionar el servicio en colaboración con Obralia, el portal de la construcción líder en Internet a través del que se accederá a document@.

La idea de document@ es sencilla: un único gestor centralizado -Aquiles- recibe periódicamente el grupo de documentos comunes acordado por las compañías constructoras y lo transforma en información documental digitalizada accesible, con sus adecuados mecanismos de seguridad y confidencialidad, a través de un portal -Obralia-.

De este modo, los subcontratistas del sector que utilicen este servicio, se evitarán la repetitiva presentación del mismo documento (certificaciones tributarlas, documentos relativos a la cotización a la Seguridad Social, seguros, escrituras, etc.) en múltiples obras de las distintas empresas a las que ofrecen sus productos o servicios, con el consiguiente ahorro de costes y recursos. Una solución que permite demostrar el correcto cumplimiento de las obligaciones de los subcontratistas frente a los clientes actuales o potenciales y abre nuevas oportunidades de negocio a través del Directorio de Empresas de Obralia.

Los responsables de la empresa constructora acceden a una base de datos permanentemente actualizada que muestra la información relevante relacionada con la documentación que cada

proveedor haya remitido al gestor del servicio. El sistema facilita la recopilación de documentación y ayuda a reducir los riesgos relacionados con las responsabilidades inherentes a la contratación.

El sistema está abierto a la participación de todas las empresas que operan en el sector de la construcción en España, ya sean contratistas, subcontratistas o proveedores de materiales, equipos o cualquier otro servicio.

Ventajas de trabajar con document@

- Un único proceso. Aporte centralizado de documentación para todas las entidades contratantes y para todas sus obras.
- Ahorro de costes por un menor empleo de tiempo y recursos.
- Información siempre disponible para empresas constructoras, subcontratistas y suministradores, desde cualquier lugar y a cualquier hora.
- Interlocutor único que reduce en una mayor facilidad para aportar la documentación y resolver las incidencias o dudas que puedan surgir.
- Muestra de cumplimiento. Medio de probar la correcta situación de la compañía a clientes habituales, no habituales e incluso potenciales.
- Máxima confidencialidad. La información está disponible únicamente para las empresas construc-

toras adscritas a document@.

- Reducción del manejo de papeles por el personal desplazado en obra.
- Mayor visibilidad comercial a través del Directorio de Empresas de Obralia.
- Acceso en línea a la información disponible, pudiendo actualizarse en cualquier momento aportando nueva documentación.

El equipo gestor de document@

Aquiles: Líder mundial en servicios de información de proveedores, con presencia en los cinco continentes y en sectores como construcción, servicios públicos, transporte o energía, en los que trabaja con muchas de las compañías más importantes del mundo.

Obralia: Portal de construcción líder en Internet, creado por las más importantes constructoras de España (Acciona Infraestructuras, Comsa, Dragados, FCC Construcción, Ferrovial Agromán, Isolux Corsán y Sacyr) y con más de 4.000 proveedores clientes.

Para más información:

www.obralia.com Tel 914 900 080/ 902 525 052
www.achilles.com/spain/documenta
Tel. 91 4321858
consultas.documenta@achilles.com ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

OHL obtiene en Argelia un contrato ferroviario de 248 millones

OHL en consorcio con la empresa pública argelina Infrarail, en un 85%, se ha adjudicado el contrato para construir una vía férrea entre Annaba y Ramdane Djamel (95 km.), con un presupuesto de 248,3 millones. El plazo es de 39 meses.

A esto se une que el consorcio que lidera OHL ha sido preseleccionado junto a otros de las constructoras francesas Vinci y Bouygues, las italianas Astaldi y Pizzarotti y la estadounidense Bechtel para pujar este verano por las vías de velocidad alta de Argelia. En total, 13 grupos mostraron interés por los tres tramos de Lignes Grand Vitesse, un negocio de más de 2.000 millones.

La adjudicación ferroviaria lograda es la cuarta que consigue OHL del Gobierno argelino en cuatro meses. Primero fueron dos grandes desaladoras en Mostaganem y Cap Djinet que obtuvo en octubre y noviembre a través de su filial Inima y en consorcio con su competidora Aqualia (de FCC). Invertirá 184 millones y a cambio logrará un volumen de negocio de 1.170 millones en 25 años de concesión.

A las desalinizadoras, siguió el contrato en enero para construir la segunda circunvalación de Argel por 459,34 millones, la mayor obra que Argelia ha licitado el año pasado y que se construirá en un plazo de 24 meses. La segunda circunvalación de Ar-

gel será una autovía de 65 km de longitud, que tendrá dos carriles por sentido en cada calzada, con la posibilidad de incorporar un tercero en el futuro. La circunvalación, que adopta la forma de una media circunferencia, al ser Argel una ciudad marítima, es un proyecto clave para mejorar el tráfico en el entorno de la capital argelina, una ciudad de 4 millones de habitantes. También es una obra emblemática para la Agencia Nacional de Autopistas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas argelino, ya que este contrato es el más importante de los licitados en 2005.

OHL lidera el consorcio adjudicatario de esta obra con el

55% de participación, integrado también por la portuguesa, Teixeira Duarte, con un 35%, y la empresa pública argelina Engoa, especializada en prefabricados, con un 10%. Este consorcio compitió con 4 grupos formados por empresas argelinas, italianas, canadienses, chinas y turcas. OHL superó la primera criba técnica con la mejor puntuación y batió en la oferta financiera al grupo italiano-argelino, con el que compitió en la adjudicación final.

Argelia es un país prioritario para la expansión del Grupo OHL en sus actividades de construcción internacional. ♦

Parón al Puente de Messina

En números anteriores hemos venido informando del Concurso para la construcción y explotación del Puente de Messina de 3,7 Km. entre Sicilia y la península itálica, uno de los puentes más importantes del mundo de ésta década, y en cuya adjudicación por 3.900 M€, Sacyr tiene un 18,7% del consorcio liderado por Impregilo.

Sin embargo, el Proyecto ha sido paralizado por el nuevo Gobierno italiano, que no considera prioritario dicho proyecto, como ya figuraba en su programa electoral.

Se inicia ahora un período de consulta, reclamaciones y recursos legales y económicos para compensar los costos incurridos en la larga fase de oferta y adjudicación del contrato. ♦



Cintra contrata la primera concesión de una Autopista de peaje en el proyecto Trans-Texas Corridor en Estados Unidos

Cintra, filial de Ferrovial y compañía concesionaria de autopistas de peaje y aparcamientos, ha conseguido materializar su primera concesión en el proyecto Trans-Texas Corridor, al alcanzar un acuerdo para el diseño, construcción y operación de los Segmentos 5 y 6 (64 km de longitud) de la autopista de peaje SH130 (The State Highway 130) entre las localidades de Austin y Seguin. La inversión prevista en la fase de construcción es aproximadamente de 1.300 millones de USD (aprox. 1.080 millones de euros) y el plazo de concesión se prolongará durante 50 años desde la finalización de las obras de construcción, estimadas en 5 años.

Cintra, con un 65% lidera el consorcio que desarrollará el proyecto, junto a la segunda

mayor constructora local Zachry (35%). El inicio de la construcción está previsto para principios de 2007 después del cumplimiento de diversos trámites, en particular la obtención de permisos medioambientales actualmente en tramitación. Las obras de construcción de la autopista serán realizadas al 50% por Ferrovial Agromán (filial constructora de Ferrovial) y Zachry.

La nueva autopista representará una alternativa a la IH35 (Interstate Highway 35) entre San Antonio y el norte de Austin y permitirá circunvalar la altamente congestionada zona central de Austin a los viajes de medio y largo recorrido. La nueva vía de alta capacidad absorberá los incrementos de tráfico de largo recorrido de vehículos pesados previstos, como consecuencia

del desarrollo de los acuerdos comerciales entre Estados Unidos, México y los países centroamericanos.

La operación es coherente con los objetivos estratégicos de Cintra para la expansión de su negocio: se trata de una inversión de importe significativo, en la economía más desarrollada del mundo, en una concesión a largo plazo (50 años) y ostentando una participación de control en la sociedad concesionaria.

La TIR estimada para el accionista es de aproximadamente el 12%. Además, la autopista cuenta con un esquema tarifario atractivo. Las tarifas se han fijado en \$0,125 por milla para vehículos ligeros y \$0,50 por milla para los pesados (año 2006) y se actualizarán según el crecimiento del Producto Interior Bruto

(PIB) nominal per cápita del Estado de Texas.

En marzo de 2005, un consorcio liderado por Cintra (85%) y Zachry (15%) firmaban con el Estado de Texas el contrato para el desarrollo, durante los próximos cincuenta años, del proyecto TTC-35 High Priority Trans Texas Corridor. De esta forma, ambas compañías se convertirán en "socios estratégicos" del Departamento de Transporte del Estado de Texas (TxDOT) para diseñar y planificar el desarrollo del mayor plan de infraestructuras promovido en Estados Unidos, con una inversión de entre 29.000 millones de USD y 36.700 millones de USD.

En su oferta inicial al TxDOT, Cintra propuso además el desarrollo directo de cinco proyectos (autopistas de peaje), por un

El Grupo OHL construirá un tramo de la Autopista Baku-Frontera rusa en Azerbaiyán

El Grupo OHL, a través de su filial checa OHL ZS, ha resultado adjudicatario de un importante contrato para la reconstrucción de la vía de comunicación más importante de la República de Azerbaiyán, la autopista que une la capital del país, Baku, con la frontera rusa.

El presupuesto de adjudicación de la obra asciende a un total de 55,7 millones de euros y su objeto es la reconstrucción de un tramo de 24 km de la autopista Baku-Frontera rusa, en Azerbaiyán, construida en los años 70. Esta es la vía de comu-

nicación más importante de este país transcaucásico que formó parte de la antigua URSS y que ha iniciado un importante proceso de desarrollo económico que pasa por la mejora de sus infraestructuras de transporte para potenciar sus exportaciones, apoyado en sus abundantes reservas de recursos naturales, entre las que destacan el petróleo y el gas.

El tramo adjudicado a OHL ZS-nueva denominación, desde marzo de este año, de la filial checa ZS Brno- entre los kilómetros 111 y 134 de la autopis-

ta, incluye como actuaciones más destacadas las nuevas circunvalaciones de las ciudades de Divici y Sjazan y la construcción de cinco nuevos grandes puentes para salvar el cruce de un oleoducto y un gasoducto.

Este es el primer tramo que se ha puesto en marcha dentro del proyecto que el Gobierno de la República de Azerbaiyán inició hace tres años para la rehabilitación total de la autopista Baku-Frontera rusa, de 200 km de longitud. Para la financiación de las obras de esta im-

portante infraestructura, el Gobierno azerbaiyano seleccionó al Banco Europeo de Inversiones y al Banco de Exportación Checo, CEB, como entidades crediticias.

La primera de esas entidades financiará las obras de los primeros 65 km. de la autopista desde Baku. El banco checo, el resto del trazado hasta la frontera rusa, incluido el tramo adjudicado a OHL ZS, que en el concurso se impuso a otras dos empresas checas. Firesta y DIS, con una mejor oferta tanto económica como técnica. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

valor aproximado de 6.000 millones de USD. Bajo los términos del contrato, se podrá negociar cada uno de estos cinco proyectos sólo con el previo acuerdo entre el consorcio y TxDOT. Los segmentos 5 y 6 de la SH130 se convierten así en el primer proyecto.

En Estados Unidos también. Cintra lidera el consorcio que gestiona desde enero de 2005 y por un período de 99 años la Autopista Chicago Skyway (1.830 millones de USD) última-mente se ha producido la transferencia de Indiana Toll Road (3.800 millones de USD), que Cintra gestionará con un período de concesión de 75 años.

Cintra, uno de los principales promotores privados de infraestructuras de transporte en el mundo Cintra, filial concesionaria de Ferrovial, es uno de los principales promotores privados de infraestructuras de transporte en el mundo, con una inversión comprometida en el capital de las concesionarias superior a los 2.000 millones de euros. Cintra opera más de 2.000 kilómetros de autopistas con una inversión gestionada total superior a 15.000 millones de euros.

Con este proyecto, Cintra pasaría a participar en sociedades concesionarias que gestionan un total de 23 autopistas en España (9), Irlanda (2), Italia (1), Grecia (1), Portugal (2), Chile (4), Canadá (1) y Estados Unidos (3). En la actualidad, tres de sus proyectos de concesión (Italia, Grecia y una autopista en Irlanda) se encuentra en proceso de adjudicación definitiva.

En el área de aparcamientos, Cintra lidera el mercado nacional con la gestión de más de 240.000 plazas. ♦

La estación de Zaragoza-Delicias obtiene el Premio Internacional Dédalo Minosse de arquitectura

Adif, como administración promotora de la Estación de Zaragoza-Delicias, ha recibido un Premio Especial en la sexta edición de los Premios Dédalo Minosse (2005/2006), uno de los más valorados de la arquitectura internacional. La obra, proyecto de los arquitectos Carlos Ferrater y José María Valero, ha sido galardonada junto a otras grandes administraciones como las ciudades de Ámsterdam, Berlín e Innsbruck, entes públicos como el Aeropuerto de Viena y las Universidades de Baltimore y Tsinghua, o arquitectos del nivel de Mario Botta, entre otros.

La Estación de Zaragoza-Delicias responde al protagonismo creciente que asume el ferrocarril y que se materializa en

las vanguardistas terminales de viajeros que se construyen por toda Europa, configurándose como nuevos hitos urbanos y referencias obligadas en el futuro del transporte público. Al igual que las estaciones de Santa Justa (de los arquitectos Antonio Cruz y Antonio Ortiz) y Atocha (de Rafael Moneo), Zaragoza-Delicias ya había recibido el premio Brunel a la arquitectura ferroviaria.

El Premio Internacional Dédalo Minosse que conceden la Región del Véneto, la asociación Ala-Assoarchitecti y la revista de arquitectura L'Arca destaca a aquellos promotores públicos y privados de iniciativas que, en colaboración con los arquitectos y los autores de los proyectos, contribu-

yen de forma decisiva a la realización de obras de prestigio que resultan emblemáticas para las ciudades implicadas y las áreas urbanas en las que se ubican.

En una exposición que permaneció abierta al público hasta el pasado 30 de julio en la Basílica Palladiana de Vicenza se recogió información, imágenes y maquetas de las obras premiadas. En esta muestra se pudo observar el diseño de la Estación Zaragoza-Delicias, punto neurálgico de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, junto a una extensa muestra de obras arquitectónicas procedentes de más de 30 países de todo el mundo. ♦

convocatorias

III Congreso Obras Públicas Romanas Astorga, del 5 al 7 de octubre de 2006

Organiza: El Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

El Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas viene organizando desde hace varios años congresos específicos orientados al conocimiento de la ingeniería antigua, en donde, se ha puesto de manifiesto el alto nivel técnico de que disfrutaban las obras públicas de la antigüedad y la gran capacitación profesional que poseían sus artífices.

Estos ingenieros de la época romana tenían conocimientos que les permi-

tieron construir una gran red de carreteras tecnológicamente avanzadas, largos acueductos que abastecían a las poblaciones de agua potable, puentes de impecable factura y puertos de mar.

En los congresos que ya se han celebrado se ha puesto de manifiesto el interés de los ingenieros modernos por los avances técnicos de la antigüedad y se ha establecido una conexión positiva gracias al análisis y a la interpretación

de sus obras por los técnicos modernos.

Se han desarrollado, hasta el momento, dos congresos específicos de este tipo, en 2002 y en 2004, siendo el segundo de ellos de carácter europeo. En este tercer congreso pretendemos seguir avanzando en el conocimiento de las obras de ingeniería romana con especial interés en las que nos han sido legadas en el noroeste peninsular ibérico. ♦

Premios ATEG de Galvanización en Construcción 2006

El Jurado calificador de estos premios, instituidos por la Asociación Técnica Española de Galvanización (ATEG) para distinguir obras destacadas de Edificación, Obra Civil y Equipamientos Urbanos en las que se haya hecho un uso significativo o novedoso del acero galvanizado, en su reunión del pasado 28 de Junio ha concedido tres Premios y cuatro Menciones Honoríficas a siete proyectos seleccionados entre 14 proyectos finalistas, de un total de 60 obras presentadas.

El Primer Premio (dotado con 6.000 Euros) ha recaído sobre la obra "Sede Central Foro Europeo, Navarra", de la que son autores D. Antonio Vaillo y D. Juan Luis Irigaray - SAS ARQUITECTURA.

El Segundo Premio (dotado con 3.000 Euros) ha sido concedido al proyecto titulado "Adecuación de Nave existente para taller de neumáticos "Sanz Sport", cuyo autor es D. Javier Peña Galiano.

El Tercer Premio (dotado con 1.500 Euros) se otorgó al proyecto "Ampliación de la Facultad de Farmacia, Universidad Complutense de Madrid", de la que son autores D. Javier Fresneda y D. Javier Sanjuán.

Igualmente, el Jurado concedió cuatro Menciones Honoríficas a las siguientes obras:

- "Espacio Urbano entre Avd. Zumalakarregi y C/. José Mardones, Llodio-Llodio", cuyo autor es D. Luís María Uriarte Aldaiturriaga.

- "23 Viviendas de Realajo VPO-R.E, Madrid", del que es autora Dña. Carmen Espgel Alonso.
- "Escuela de Ingenieros Industriales y de Telecomunicaciones, Bilbao", del que es autor D. José Ignacio Unazaso Rodríguez.
- "Instituto de Educación Secundaria, Barrio del Carmen, Murcia", cuyo autor es D. José María Torres Nadal.

Esta cuarta convocatoria de los Premios ha gozado de una magnífica acogida, no solo por el elevado número de obras presentadas sino también por la gran calidad de la mayoría de ellas.

La galvanización en caliente es uno de los sistemas más eficaces de protección frente a la corrosión de toda clase de piezas y elementos de hierro y acero que se utilizan en la construcción, tales como estructuras, carpintería metálica, cubiertas y fachadas, barandillas, puertas, cerramientos y cerrajería en general. Los recubrimientos galvanizados proporcionan protección a todos estos elementos frente a la acción corrosiva de la atmósfera y las aguas, lo que permite garantizar su durabilidad durante decenas de años sin necesidad de mantenimiento.

En el año 2005, el consumo de materiales galvanizados en España ascendió a unas 3.100.000 toneladas, lo que representa el 16% del consumo total de acero en nuestro país ♦



Historia de los poblados ferroviarios en España

Coordinadores:
Domingo Cuéllar Villar.
Miguel Jiménez Vega
y Francisco Polo Muriel

Esta publicación ha sido editada con el patrocinio del Ministerio de Cultura (Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales-Subdirección General del Instituto del Patrimonio Histórico Español), del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura y de la Consejería de Cultura y Turismo del Gobierno de Navarra.

La obra tiene como objetivo el estudio en perspectiva histórica de los poblados ferroviarios en España. Es el resultado de una investigación que se inició en el Programa de Historia Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en los primeros meses de 2002 con la elaboración del Inventario de Poblados Ferroviarios de España, realizado por encargo del

Instituto del Patrimonio Histórico Español (IPHE) y que se concluyó en enero de 2003. El Inventario de Poblados Ferroviarios fue fruto de un exhaustivo trabajo de campo en el que se visitaron más de un centenar de lugares susceptibles de ser incluidos en el inventario, que fueron documentados por amplios reportajes fotográficos, y mediante el cual se recopilaban cerca de medio centenar de entrevistas realizadas a ferroviarios que han aportado su testimonio de vida en estos poblados. De todo este trabajo de campo y del subsiguiente análisis comparado de casos se estimó en 47 los núcleos que podían acogerse con plenitud al concepto de poblado ferroviario y a las variadas tipologías que presentan y que han sido objeto de estudio en la presente publicación.

Ha sido coordinadas por los historiadores Domingo Cuéllar Villar y Francisco Polo Muriel (investigadores de la FFE y profesores de la Universidad Autónoma de Madrid) y por el geógrafo Miguel Jiménez Vega (investigador también de la FFE). Junto a ellos han colaborado las historiadoras de arte Dolores María Marmol Marín y Elena María de Luis, así como María Linarejos Cruz Pérez, arqueóloga del Instituto del Patrimonio Histórico Español.

La obra, profusamente ilustrada, se desarrolla en dos bloques claramente definidos. Por un lado, cuatro monografías que analizan las claves históricas, territoriales, arquitectónicas y sociales de los poblados. Y, por otro, dos anexos en los que se aporta,

por una parte, información descriptiva y la reseña histórica de cada uno de los poblados, aldeas y barrios ferroviarios estudiados y, por otra, contextualiza a estos poblados ferroviarios dentro de las acciones de recuperación promovidas desde el Plan Nacional de Patrimonio Industrial.

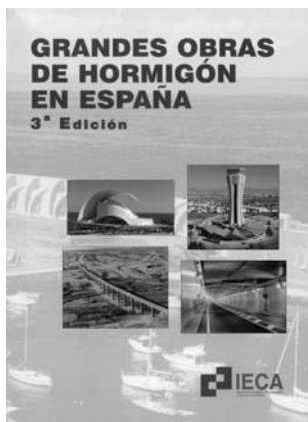
La incidencia del ferrocarril sobre el territorio es objeto de debate en este libro. Y así, la forma de nuestra malla ferroviaria, con sus múltiples nudos, y la influencia de diversos accidentes topográficos en combinación con vastos vacíos demográficos, han pesado de forma crucial en la propia creación y existencia de los poblados ferroviarios.

La obra presta especial atención al legado arquitectónico que atesoran estos núcleos ferroviarios y a su rico y variado mundo social y cultural, hasta ahora poco conocido.

47 núcleos urbanos nacidos por y para el ferrocarril. Algunos han sido el germen de importantes poblaciones (Castejón en Navarra, Venta de Baños en Palencia, Villanueva del Río y Minas en

Sevilla y Estación de Linares-Baeza en Jaén, por citar sólo una muestra) pero otros no han sobrevivido al nuevo ciclo económico que, finalmente, los tomaría inútiles para la misión para la que fueron creados y, por ello, han desaparecido casi completamente.

Como apunte final se ha de remarcar la fragilidad del legado ferroviario. Como si de un análisis DAFO se tratara, los poblados ferroviarios tienen sobre ellos sombras, debilidades y amenazas sobre la pervivencia de algunos de estos núcleos y que es urgente proteger, pero también luces, fortalezas y oportunidades, que aventuran el desarrollo próximo de intervenciones en defensa y puesta en valor de estos espacios. Entre ellas merece ser destacado el Plan Director del Poblado Ferroviario de Monfragüe (Malpartida de Plasencia, Cáceres), redactado por la propia FFE dentro de las acciones del Plan Nacional de Patrimonio Industrial, que impulsa el Ministerio de Cultura a través de la Subdirección General del Instituto del Patrimonio Histórico Español (IPHE). ♦



Grandes obras de hormigón en España 3ª Edición

Carlos Jofré

El Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones ha publicado recientemente una nueva edición de "Grandes

Obras de Hormigón en España", colección iniciada en 1998 con objeto de servir de tribuna para que los constructores y proyectistas puedan exponer sus principales realizaciones.

En este tercer número se proporcionan datos sobre ocho obras de puentes y viaductos, tres de puertos, una de aeropuertos, dos de construcciones hidráulicas, dos de túneles y cuatro de edificios.

Al igual que en números anteriores se ha pretendido dar una presentación uniforme a las distintas obras, mediante fichas que incluyen información sobre las características generales de las mismas, las unidades más importantes, los hormigones utilizados y el proceso constructivo.

Los interesados en dicha publicación deberán consultar nuestra página WEB: www.ieca.es ♦



■ **Luis Berga Casafont**, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido elegido presidente del Comité Internacional de Grandes Presas, durante la celebración del XXII Congreso Internacional de Grandes Presas celebrado en Barcelona en junio de 2006. Además de ser vocal de la Junta de Gobierno del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, es miembro de su Comisión de Agua y Energía, y presidente del Comité Nacional Español de Grandes Presas.



■ **Rafael Izquierdo de Bartolomé**, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado recientemente presidente de Desarrollo y Asistencia, ONG dedicada al voluntariado social y asistencial en

Madrid. Es miembro de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y presidente del Foro de Infraestructuras y Servicios.



■ **Hugo Corres Peiretti**, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido elegido miembro del Presidium de la FIB para los próximos cuatro años, durante la celebración en Nápoles el pasado mes de

junio del congreso de la FIB. Es profesor de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid

■ **Enrique Díaz-Rato Revuelta**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido designado Consejero Delegado de Cintra, filial de autopistas y aparcamientos de Ferrovial. Ha sido Gerente General de Cintra en Chile.



■ **Eugenio Oñate Ibáñez de Navarra** ha sido reelegido Presidente de la Internacional Association for Computational Mechanics (IACM) (www.iacm.info) por un nuevo período de cuatro años. La

reelección tuvo lugar durante el congreso mundial de la IACM celebrado en Los Angeles (USA) el mes de Julio de 2006. La IACM agrupa asociaciones científicas de 48 países en el ámbito de los métodos de cálculo en ingeniería y ciencias aplicadas. ♦