

Presupuesto del Ministerio de Fomento en 2007

El presupuesto consolidado del Grupo Fomento para el presente año asciende a 25.978,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 3,2% respecto a la cifra homogénea del año 2006, correspondiendo el 38,4% a gastos corrientes y el 61,6% a operaciones de capital, que ascienden a 15.990,4 M€, el 1,6% más que el año anterior. Aumentan las políticas de Seguridad Marítima (57,6%), Aeropuertos (7,9%), Servicio Postal (2,8%), Subvenciones al Transporte (2%) y Carreteras (1,9%), mientras que se reducen, aunque levemente, en Ferrocarril (2,6%) y Puertos (1%).

Por otro lado, el peso de las operaciones de las Entidades Públicas Empresariales y Sociedades Mercantiles Estatales dependientes del Ministerio de Fomento asciende al 74,2%, casi las tres cuartas partes del total del Grupo Fomento. Esto es debido al elevado volumen de recursos gestionados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (6.075,5 €), Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (4.097,4 M€), Renfe Operadora (3.401 M€), Correos y Telégrafos S.A. (2.397,0 M€) y el Ente Público Puertos del Estado (1.918,1 M€). El Ministerio, con una participación del 25,6%, ocupa el segundo lugar, y a continuación los dos Organismos Autónomos con un peso del 0,2%.

Alta velocidad en 2007

En el año 2007, y en lo que se refiere a los proyectos de ferrocarril de Alta Velocidad, la situación de los tramos en marcha es la siguiente:



- Corredor Norte-Noroeste. El tramo Madrid-Segovia-Valladolid se pondrá en servicio a lo largo de 2007 y se acometerán la redacción de proyectos y obras en las líneas Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Irún, Venta de Baños-Palencia-León y León-Asturias. Además continuará la ejecución de obras en la Variante de Pajares y en la Y Vasca y se trabajará en las líneas Ourense-Santiago y Medina-Zamora-Lubián-Ourense. También se prevé en 2007 la construcción o licitación de las obras del Eje Atlántico de Alta Velocidad entre Vigo y A Coruña y la Variante de Burgos, así como la redacción de los Estudios Informativos y Proyectos Constructivos en todas las líneas de Alta Velocidad articuladas por este Corredor, incluidas las del Plan Galicia.
- Corredor Norte-Noreste. Continuará la construcción de la Línea Madrid-Zaragoza Barcelona-Frontera Francesa y se pondrá en servicio en 2007 un nuevo tramo entre el Campo de Tarragona y Barcelona. También se llevarán a cabo

obras en los tramos que aún no están en servicio de la línea Zaragoza-Teruel y se acometerán estudios y proyectos para su electrificación.

- Corredor Mediterráneo. Continuarán las obras del nuevo trazado entre Cambrils, Tarragona y la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, y la realización de estudios, proyectos y obras de la línea de Alta Velocidad Almería-Murcia y en la Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, además de continuar los que ya están en ejecución.
- Corredor de Andalucía. Tras la puesta en servicio del tramo Córdoba-Bobadilla, se realizarán obras en todo el recorrido de la línea Córdoba-Málaga, incluida la entrada en Málaga. También se realizarán obras y proyectos en tramos de las líneas Sevilla-Cádiz, Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, en toda la línea Bobadilla-Granada (incluyendo los estudios y proyectos de integración del ferrocarril en Granada)

da) y estudios en las líneas Bobadilla-Ronda-Algeciras, Sevilla-Huelva-Faro, Granada-Almería y Corredor de la Costa del Sol.

- Corredor de Extremadura. Se iniciarán obras en el tramo Mérida-Badajoz y se realizarán estudios y proyectos en el resto, incluyendo los relativos a la integración del ferrocarril en Cáceres, Mérida, Badajoz y Talavera.
- Corredor Mediterráneo-Cantábrico. Continuará el estudio funcional y se iniciará el Estudio Informativo entre Sagunto y Teruel. Asimismo, se avanzará en la realización de estudios, proyectos y obras en los distintos tramos que estaban en marcha y que van a quedar integrados en este Corredor.

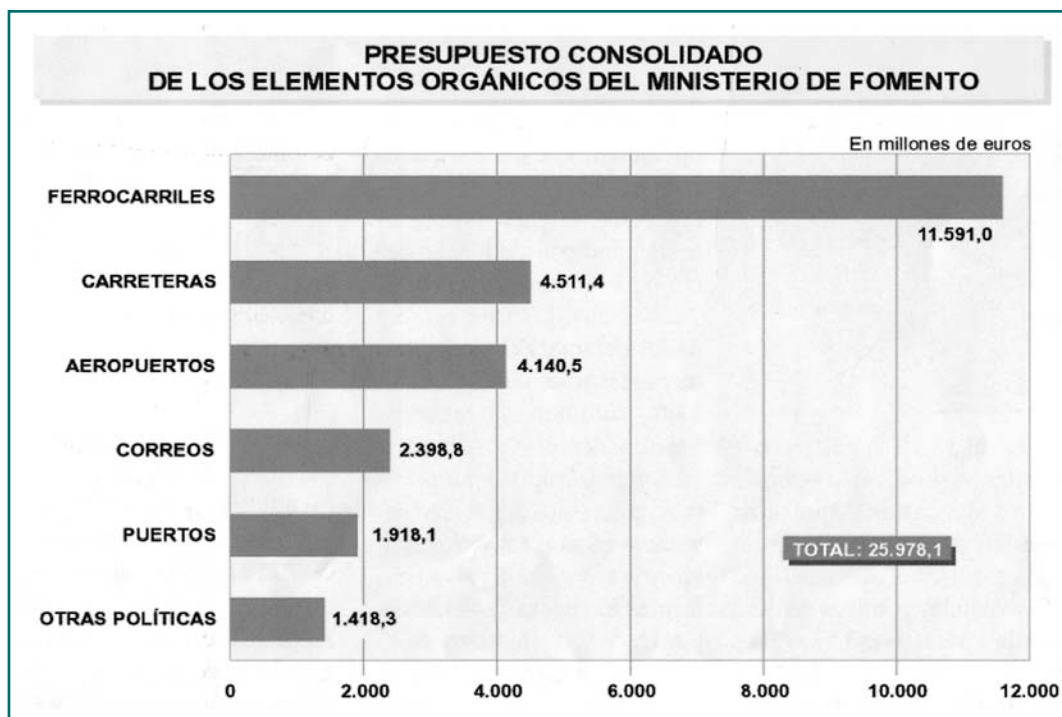
Autovías en construcción

Tramos en los que se iniciarán o continuarán las obras en marcha durante 2007.

- Autovía del Cantábrico (A-8). Touzas-Villalba, Castromayor-Touzas, Vilamar-Lorenzana, Lorenzana-Mondoñedo, Mondoñedo-Lindín, Abadín-Castromayor, La Encina-Torrelavega, Variante de Navia-Tapia de Casariego, Solares-La Encina, Muros de Navión-Las Dueñas, Villapedre-Variante de Navia, Barreiros-Vilamar, Barreiros-Reinante, Careira-Abadín, Lindín-Careira, Llanes-Pendueles y Pendueles-Unquera.
- Autovía Cantabria-La Meseta (A-67). Aguilar de Campoo-Puebla de San Vicente, Variante Noreste de Palencia y

Herrera del Pisuerga-Villaprovedo.

- Autovía Oviedo-La Espina (A-63). Salas-La Espina, Dóriga-Cornellana, Grado- Dóriga y Cornellana-Salas.
- Autovía de la Plata (A-66). Variante de Plasencia, Villar de Plasencia-Aldeanueva del Camino, Béjar-LP, Béjar- Sorihuela, Sorihuela-Guijuelo, Guijuelo-Montejo, Salamanca-Autovía de Castilla, Calzada de Valdunciel-Salamanca, Calzada de Valdunciel-Cubo de la Tierra del Vino, Cubo de la Tierra del Vino-Corrales, Río Duero-Zamora(S).
- Autovía del Mediterráneo (A-7). Almuñécar-Taramay, Polopos-Albuñol, Variante de Alcoy, Vandellós-Hospitalet de L'Infant-Montroig del Camp, Guadalfeo-La Gorgoracha, La Gorgoracha-El Puntalón, El Puntalón- Carchuna, Lobres-Guadalfeo y Almuñécar-Salobreña.
- Autovía de Castilla (A-62). Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro.
- Autovía del Duero (A-11). Variante de Agreda y Boecillo-Laguna de Duero.
- Autovía A-2 en Girona. Sils-Caldes de Malavella.
- Autovía Sagunto-Aragón o Mudejar (A-23). LP provincial



Castellón/Teruel-Sarrión, Argüís-Alto de Monrepós, Caldearenas-Lanave y Congosto de Isuela Argüís.

- Autovía Bailen-Motril o de Sierra Nevada (A-44). Izbor- Vélez de Benaudalla, Vélez de Benaudalla-La Gorgoracha y Variante Exterior de Granada.
- Autovía Ávila-Salamanca (A-50). Variante de Ávila, Salamanca-Encinas de Abajo, Peñalba de Ávila-San Pedro del Arroyo, San Pedro del

Arroyo-Chaherrero, Villar de Gallimazo-Encinas de Abajo, Narros del Castillo-Peñaranda de Bracamonte y Peñaranda de Bracamonte-Villar de Gallimazo.

- Autovía Lleida-Frontera Francesa (A-14). Lleida- Roselló.
- Autovía Maqueda-Toledo-Cuenca (A-40). Tarancón-Alcázar del Rey, Villarrubia de Santiago-Santa Cruz de la Zarza, Noblejas-Villarrubia de Santiago y Torrijos-Toledo.

- Autovía Extremadura- Comunidad Valenciana (A-43). Argamasilla de Calatrava-Puertollano, Herrera Mancha-Argamasilla de Alba, Tomelloso-LP Albacete-C. Real y Villarrobledo-CN-301, Manzanares-Manzanares y Tomelloso-LP Albacete.
- Autovía del Sur (A-4). Venta Cárdenas-Santa Elena y Los Palacios-Dos Hermanas.
- Autovía Lleida-Huesca (A-22). Variante de Monzón, Alma-

Distribución económica de las operaciones del grupo Fomento por política

Políticas	Gastos corrientes				Operaciones de capital		Total
	Personal	Explotación	Financieros	Transferencias corrientes	Inversión (*)	Transferencias de capital	
Ferrocarril	1.471,624	2.344,943	206,294	0,195	7.501,247	66,680	11.590,983
Carreteras	87,527	32,936	-	-	4,173,765	217,178	4.511,406
Aeropuertos	1.083,592	875,533	291,615	1,447	1.888,276	-	4.140,463
Correos	1.537,526	603,155	2,018	1,808	254,331	-	2.398,838
Puertos	251,481	209,333	43,796	-	1.413,457	-	1.918,067
Otras políticas	155,723	140,764	11,367	635,023	401,838	73,604	1.418,319
Total	4.587,473	4.206,664	555,090	638,473	15.632,914	357,462	25.978,076

* Inmovilizado material, inmaterial y financiero



celles-LP. Lleida- Huesca, Variante de Binéfar, Velillas-Siétamo, Variante de Barbastro, Variante de Almacenes y LP Huesca- Variante de Binéfar, El Pueyo- Ponzano y Ponzano-Velillas.

- Autovía del Camino de Santiago (A-12). Hormilla-Hervías y Hervías-Grañón.
- Autovía Trujillo-Cáceres(A-58). Plasenzuela-Santa Marta de Magasca y A-5-Trujillo.

Tramos de autovía que se finalizarán en 2007

Durante el año 2007, se terminarán los siguientes tramos de autovías:

- Autovía del Cantábrico (A-8). Soto del Barco-Muros de Nalón, Ballota-Cadavedo, Abellido- Baamonde, Las Dueñas-Novellana, Novellana-Ballota, Querúas-Oturu, Tapia de Casariego-Barres, Barres-Ribadeo, Ribadeo-Reinante, Regovide-Villalba y Cadavedo- Querúas.
- Autovía Cantabria-La Meseta (A-67). Variante de Aguilar de Campoo y Molledo-Pesquera.
- Autovía Oviedo-La Espina (A-63). Llera-Grado y Variante de Grado.
- Autovía de la Plata (A-66). Mérida-Aljucén, Venta del Alto-Ribera de Huelva, Ribera de Huelva-El Ronquillo, Plasencia-Villar de Plasencia y Cuatro Calzadas-Salamanca

- Autovía del Mediterráneo (A-7). Nerja-Almuñécar, Sagunto-Almenara, Montrou del Camp-Cambrils, Cambrils-Variante de Vilaseca y Albuñol-Adra.
- Autovía Córdoba-Málaga (A-45). Córdoba-Fernán Núñez, Enlace de Aguilar de la Frontera (conexión A-309 con autovía Córdoba-Antequera), Fernán Núñez-Montilla, Variante de Encinas Reales, Encinas Reales-Benamejé y Benamejé-Antequera.
- Autovía de Castilla (A-62). Salamanca (N)-Salamanca (O).
- Autovía A-2 en Girona. Aeropuerto-Fornells de la Selva y Caldes de Malavella-Aeropuerto.
- Autovía Sagunto-Aragón o Mudejar (A-23) Romanos-Mainar, Río Palancia-Viver, Viver-L.P. Castellón/Teruel, Calamocha-Romanos, Mainar- Paniza y Paniza-Torrubia.
- Autovía Cádiz-Algeciras o Costa de la Luz (A-48). Conil-Vejer.
- Autovía Lleida-Frontera Francesa (A-14). Túnel Vielha. Autovía Maqueda-Toledo-Cuenca (A-40). N-V-Maqueda-Torrijos y Alcázar del Rey-Horcajada de la Torre.
- Autovía Extremadura- Comunidad Valenciana (A-43). Manzanares-Herrera de la Mancha.
- Autovía del Camino de Santiago (A-12). Variante de Navarrete-Nájera. ◆

Contrato programa del Estado con ADIF

De forma similar a la que se ha venido haciendo desde hace varios lustros con RENFE, el Estado suscribirá un Contrato Programa con ADIF en el que fundamentalmente se formalizan las aportaciones del Estado al Ente ferroviario y las obligaciones que éste asume en relación con las obras e instalaciones de las que es responsable.

El contrato se extiende hasta el año 2010. El compromiso de financiación del Estado se eleva a 11.884,2 M€, a la que se añadirán otros recursos propios, fondos de la U.E. y otras fuentes de financiación hasta una cifra cercana a 23.000 millones.

Una parte muy importante del presupuesto se ha dedicada a mantenimiento y modernización de las líneas convencionales de la red, que alcanzan 12.000 km. A actuaciones de refuerzo de la seguridad de las líneas destinarán 3.438 millones y otros 3.022 millones a otras inversiones que le encomiende en dichas redes el Ministerio de Fomento.

Durante el período del Programa, ADIF tiene previsto en la red convencional renovar prácticamente en su totalidad unos 500 km. de vías, otras actuaciones abordarán la modernización de líneas y terminales de tráfico de mercancías y también en la red y en las estaciones de cercanías, de las que se renovarán unas 45. También se llevará a cabo la extensión del Control de Tráfico Centralizado (CTC) a 800 nuevos km., con el fin de mejorar la seguridad y funcionalidad de la red. También se modernizarán 350

km. de catenaria y 15 subestaciones eléctricas. También se prevé la supresión del sistema de bloqueos telefónicos, a través de la eliminación de este sistema de regulación y control en 600 km. También se llevarán a cabo actuaciones sobre 900 pasos a nivel, mediante su eliminación o el reforzamiento de los dispositivos de protección.

A la construcción de nuevas líneas, especialmente de alta velocidad, el programa contempla una partida total de 5.125 M€. Entre ellos destacan las actuaciones en el tramo del AVE de Madrid a Galicia entre Orense y Santiago de Compostela, por un importe de 1.715,2 millones.

Otros aspectos del Programa se refieren a los compromisos de ADIF en relación con el aseguramiento de la eficiencia en la gestión de la Red, garantía de los niveles acordados en la seguridad, mejoras en la gestión, así como la puesta en marcha de actuaciones tendientes a favorecer la política europea de movilidad, como por ejemplo la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios e intermodalidad entre los distintos servicios de transporte.

El personal se reducirá en un 8 % en relación con el número actual, cifrándose en 13.349 el total de empleados en el 2010. Finalmente ADIF se compromete a conseguir todos los valores acordados respecto a los indicadores de prestación de servicio, calidad de las infraestructuras, fiabilidad y disponibilidad de las instalaciones, accidentalidad y puntualidad. ◆

Modificación de la normativa sobre contratos públicos y sobre subcontratación en la construcción

Actualmente se encuentra en tramitación parlamentaria un proyecto de Ley que afecta de modo importante al sector de la construcción y en particular a la contratación pública de obras, estudios y proyectos de ingeniería.

Nos referimos al Proyecto de Ley de Contratos del Sector Público (que sustituirá a la actual Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, cuyo texto Refundido se promulgó en el año 2000. El texto del Proyecto de Ley ha sido publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de 8 de septiembre pasado.

La legislación vigente se aplica básicamente a las Administraciones Públicas si bien, progresivamente, se ha ampliado su ámbito subjetivo a otras entidades. El proyecto de nueva Ley regula los contratos de todo el sector público, lo que se traduce en que si bien el resultado no es sustancialmente muy distinto, la ley se estructura de forma más compleja.

Entre las novedades más significativas cabe destacar las siguientes:

- Junto a los actuales procedimientos de adjudicación: abierto, restringido y negociado se introduce uno nuevo, el llamado diálogo competitivo (art.164 del Proyecto).
- Se introduce y desarrolla un nuevo contrato de colaboración público-privado.
- Se contempla un recurso especial para determinadas decisiones que se adopten en los procedimientos de ad-

judicación de contratos sujetos a regulación armonizada, antes de interponer recurso contencioso-administrativo, sin que proceda la interposición de recursos administrativos ordinarios contra las mismas.

En cuanto al contrato de concesión de obras públicas se mantienen la regulación anterior con cambios limitados. El Proyecto excluye la regulación de la financiación privada de la concesión de obras públicas.

En cuanto al régimen económico financiero de los citados contratos se elimina la posibilidad de prorrogar los plazos fijados en los pliegos que rigen aquellos, más allá de los límites establecidos, hasta los 60 y 25 años respectivamente, para restablecer el equilibrio económico o excepcionalmente, para satisfacer los derechos de los acreedores en el caso en que los derechos de crédito del concesionario hayan sido objeto de titulación.

Por lo que se refiere al nuevo contrato de colaboración público-privado, el contratista colaborador de la Administración puede asumir, en los términos del contrato, la dirección de las obras que sean necesarias, así como realizar total o parcialmente, los proyectos para su ejecución y contratar los servicios precisos.

La contraprestación a percibir por el contratista colaborador consistirá en un precio que se satisfará durante toda la duración del contrato, y que podrá estar vinculado al cumpli-

miento de determinados objetivos de rendimiento. En el clausulado del contrato se incluirán, entre otras las condiciones de reparto de riesgos entre la Administración y el contratista desglosando y precisando la imputación de los riesgos derivados de la variación de los costes de las prestaciones y la imputación de los riesgos de disponibilidad o de demanda de dichas prestaciones. En cuanto a la remuneración del contratista se deberán desglosar las bases y criterios para el cálculo de los costes de inversión, de funcionamiento y de financiación, y en su caso, de los ingresos que la explotación de las obras o equipos reporte en caso de que sea autorizada y compatible con la cobertura de las necesidades de la Administración.

El plazo de duración de este nuevo tipo de contratos no podrá exceder de 20 años, en función de la amortización de las inversiones o de las fórmulas de financiación que se prevean.

No obstante cabrá la posibilidad de que el plazo alcance los 40 años, cuando por razón de la prestación principal que constituye su objetivo, el régimen aplicable sea el propio de los contratos de concesión de obra pública.

Por otra parte el 18 de octubre se aprobó la Ley 32/2006 reguladora de la subcontratación en el sector de la construcción. Su objetivo fundamental es disminuir la siniestralidad laboral, que está muy ligada al uso excesivo de la subcontratación en el sector de la construcción.

La Ley desarrolla su contenido en una triple dirección. En primer lugar limitando el número de subcontrataciones en cadena, que se limitan a tres escalones, salvo circunstancias especiales y debidamente justificadas. Por otra parte se establece la exigencia de una serie de requisitos de calidad o solvencia a las empresas que vayan a actuar en este sector. Deberá acreditarse para ello (y se crea un Registro de Empresas acreditadas), la formación del personal en materia de prevención de riesgos laborales que se concretará en un carné o cartilla profesional. También deberá acreditarse la organización preventiva de la propia empresa en su conjunto y se asegurará un cierto nivel de empleos fijos, que de manera gradual deberá alcanzar dentro de tres años un 30 por 100 del personal con contratos de trabajo indefinidos.

Por otra parte se introducen mecanismos de información a disposición de los trabajadores y de la Administración, como por ejemplo la obligatoriedad de disponer en cada obra del correspondiente libro de subcontratación.

La Ley, que se circunscribe al sector de la construcción exclusivamente, ha sido objeto de críticas por parte de las empresas del sector que no consideran que con ello se conseguirán los resultados propuestos y que por el contrario supondrá un obstáculo al desarrollo de las empresas que en cierto número se verán conducidas a la desaparición. ♦

Plan de saneamiento y depuración de aguas

El Ministerio de Medio Ambiente ultima el lanzamiento de un Plan de Saneamiento y Depuración 2006-2015 que incluye la realización de más de 2000 actuaciones. Entre ellas destaca la construcción de un número significativo de plantas depuradoras, aun sin determinar, en los principales núcleos urbanos del país.

Para la financiación de su importe, cifrado en 20.000 millones de euros, aparte de los recursos presupuestarios (3.000 millones, para las obras consideradas de interés general), serán necesarias aportaciones de Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, de Fondos

Inversiones previstas	
Actuaciones declaradas de interés general	1.760
Actuaciones con o sin depuradora	2.676
Actuaciones por nueva declaración de zonas sensibles	4.782
Actuaciones para cubrir necesidades futuras	5.338
Actuaciones para contribuir a alcanzar los objetivos de la Directiva Marco de agua	1.913
Actuaciones en saneamiento (sin depuración)	2.794
Actuaciones para fomentar I+D+i en saneamiento y depuración	547
Total	19.740

de la Unión Europea y del sector privado.

Al importe del Plan, habría que sumar un porcentaje de entre el 10 y el 15 % en concepto de gestión, mantenimiento y explotación.

El Gobierno considera fundamental la implantación de un canon ligado a la gestión de

las infraestructuras y a los costes de funcionamiento de las nuevas instalaciones. Según el Ministerio de Medio Ambiente "los nuevos convenios bilaterales (entre la Administración Central y la territorial) deben plantear la exigencia clara de establecer un canon de saneamiento que, al menos, cubra

una parte importante de los costes de saneamiento y depuración".

El Plan Nacional de Calidad de las Aguas es consecuencia de la aplicación de la nueva eurodirectiva marco del agua. Su desglose valorado es reflejado en el cuadro adjunto (en millones de euros). ♦

Sobre las bajas en ofertas a concursos de ingeniería

La Comisión de Consultoría y Ejercicio libre del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha hecho público un informe titulado "Las crecientes bajas en los concursos de ingeniería".

En dicho documento se analiza la génesis del problema originado por las ofertas con bajas excesivas en los concursos de proyectos convocados por las Administraciones Públicas, sus consecuencias y soluciones. Finalmente concluye con las siguientes propuestas.

1. Que el Ministerio de Fomento, así como otras Administraciones Públicas, consideren cualquier baja superior al 15% del importe del presupuesto de licitación como baja temeraria, tanto en subastas como en concursos a tra-

vés de su determinación en los pliegos.

2. Que se constituya un Grupo Consultivo compuesto por representantes del Ministerio de Fomento, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de Tecniceria-Asince con objeto de:

- Redactar los Pliegos de Condiciones y Reglamentos generales pertinentes para la regulación de los citados concursos.
- Obtener de forma consensuada un baremo de costes unitarios directos e indirectos, según precios reales de mercado, para los profesionales, recursos humanos en general y otros elementos de ingeniería auxiliar (topografía, geotecnia, análisis de laboratorio, etc.). ♦

El sector del transporte, principal responsable de que España incumpla el tratado de Kyoto

El crecimiento "exagerado" del transporte, que desde 1990 ha aumentado sus emisiones un 80 por 100, es el principal obstáculo que tiene España para cumplir con el Protocolo de Kyoto, según el Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente.

Si bien empresas e industria están cumpliendo con los límites fijados, no ocurre lo mismo con el sector transporte, que produce un 55 por 100 del total de emisiones contaminantes.

España se comprometió en 1997 a que sus emisiones no crecieran más de un 15 por



100 en el promedio del período comprendido entre 2008 y 2012 con respecto a los niveles de 1990. Sin embargo los datos de 2004 ya mostraban que se estaba contaminando más del triple del compromiso adquirido, con lo que España tendrá que comprar derechos de emisión a otros países. ♦

Siete empresas cuentan ya con la licencia de empresa ferroviaria

La Ley del Sector Ferroviario que entró en vigor en enero de 2005 liberalizó el transporte por ferrocarril, abriendo la posibilidad de que nuevas empresas entraran en el negocio ferroviario. Dos años más tarde son siete las empresas que han obtenido del Ministerio de Fomento la preceptiva licencia como operadoras. Además tendrán efecto en nuestro país las licencias otorgadas por otros países de la Unión Europea. Son las nuevas competidoras de Renfe.

Las primeras empresas en obtener su licencia ferroviaria fueron Comsa Rail Transport y Continental Rail, las dos pertenecientes a grupos del sector de la construcción, Comsa y ACS respectivamente. Posteriormente, Acciona Rail Services (Grupo Acciona), Activa Rail (Grupo Transfesa), Tracción Rail (Grupo Azvi) y el operador vasco EuskoTren, obtuvieron su correspondiente licencia. En estos momentos se encuentran



en fase de tramitación Corporación General de Transportes (Grupo FCC) y Arcelor Siderail.

Todas ellas cumplen los requisitos que recogía la Ley y que se referían fundamentalmente a ser sociedades anónimas cuya principal actividad fuera la prestación de servicios de transporte por ferrocarril, ya sea de viajeros o de mercancías. Además



se requería capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones, garantía de competencia profesional de su personal y tener cubiertas las responsabilidades civiles.

La licencia que se ha obtenido tiene carácter único e intransmisible y especifica las actividades que puede realizar la empresa. Dentro de las licencias de operadoras se distinguen dos tipos, las que realizan su actividad ferroviaria de transporte de forma íntegra y las que sólo aportan la tracción necesaria para ese servicio.

Para poder operar las empresas tendrán que solicitar capacidad de infraestructura. Además de las empresas con licencia a esta capacidad pueden acceder también las agrupaciones empresariales internacionales constituidas por empresas con licencia, así como las administraciones públicas con competencias en materia de transporte.

Por último, los agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado que estén interesados en la explotación de un servicio ferroviario. Para ello precisarán de una habilitación otorgada por el Ministerio de Fomento.

Hay tres agentes de transporte que cuentan ya con habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura. Se trata de Transfesa, Logística y Transporte Ferroviario y SICSA

Rail Transport, grupos de ACS y Dragados respectivamente.

Otras dos empresas, Conterail y Pecovasa, han solicitado ya la habilitación para dicha adjudicación. ♦

Fuente: Vía Libre

Empresas ferroviarias			
Nombre	Grupo	Concesión	Medios
Renfe Operadora	Ministerio de Fomento	Septiembre 200	5715 locomotoras y 16.504 vagones
Comsa Rail Transport	Comsa	Octubre 2005	37 locomotoras
Continental Rail	ACS	Octubre 2005	24 locomotoras
Acciona Rail Services S.A.	Acciona	Marzo 2006	2 locomotoras y 32 vagones
Activa Rail	Transfesa	Julio 2006	-
Tracción Rail	Azvi	Julio 2006	5 locomotoras y 33 vagones
EuskoTren	Gobierno Vasco	Agosto 2006	12 locomotoras y 42 vagones
Corporación General de Transportes	FCC	En trámite	-
Arcelor Siderail	Arcelor	En trámite	-

Desarrollo del programa A.G.U.A Situación de las actuaciones al finalizar 2006

El Programa A.G.U.A. (Actuaciones para la gestión y la utilización del agua) responde a los compromisos del Gobierno en cuanto a la reorientación de la política del agua en España conforme a la legislación europea, tomando en consideración tanto su valor económico como el social y ambiental con el objetivo de garantizar la disponibilidad y la calidad, optimizar su aprovechamiento y proteger y restaurar los ecosistemas hídricos.

Las actuaciones declaradas prioritarias y urgentes por –en primer lugar– el decreto ley 2/2004 y, posteriormente, por la ley 11/2005 como alternativa al trasvase del Ebro derogado por estas disposiciones constituyen sin duda una de las piezas básicas del Programa A.G.U.A.; por ello, y por el hecho de tener encomendada la sociedad estatal Acuamed desde noviembre de 2004 una buena parte de dichas actuaciones, parece éste un momento apropiado para hacer balance de lo llevado a cabo por la sociedad durante estos dos intensos años de actividad.

Desalación

El balance actual –aunque mejorable– es aceptablemente satisfactorio. Así, en el ámbito de la desalación, Acuamed ha adjudicado ya los contratos de cuatro plantas, por un importe global de más de 640 millones de euros y con una capacidad conjunta de producción de 165 hm³/año, equivalente, para hacernos una idea, al abastecimiento íntegro y ex-



clusivo de una población de 1.700.000 personas. La planta de Torre vieja, la mayor de todas, destinará 40 hm³ al abastecimiento de Alicante y Murcia a través de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, y otros 40 hm³ al Sindicato Central de Regantes del Acueducto Tajo/Segura, si bien esta última capacidad puede ampliarse hasta 60 hm³. La planta de Águilas, también de grandes dimensiones, suministrará 50 hm³/año a los regantes de esta población y los de Lorca, Puerto Lumbreras y Pulpí, y 10 hm³ a la Mancomunidad del Taibilla. La planta, más pequeña, del Almanzora aportará 15 hm³ a los regantes almerienses de esta zona y 5 hm³ a la sociedad pública Galasa que abastece al levante almeriense. Finalmente, la ampliación de la actual planta desaladora de El Mojón incrementará en otros 5 hm³ los recursos que aporta a los regantes de la cuenca del Segura. Otras seis plantas –con una capacidad conjunta de 85 hm³/año– se encuentran actualmente en licitación o lo van a estar de forma inmediata. La

mayor parte de ellas se destina al abastecimiento; son las de Adra en Almería, Mutxamel/ Campello y Denia en Alicante, Sagunto en Valencia y Oropesa en Castellón; la planta de Dalias, también en el poniente almeriense, se utilizará para abastecimiento y regadío. En cuanto a las plantas de Fuengirola/Mijas en Málaga y la de Moncófar en Castellón –ambas para abastecimiento, con una capacidad conjunta de 32 hm³–, van a iniciar el proceso de información pública en muy breve plazo.

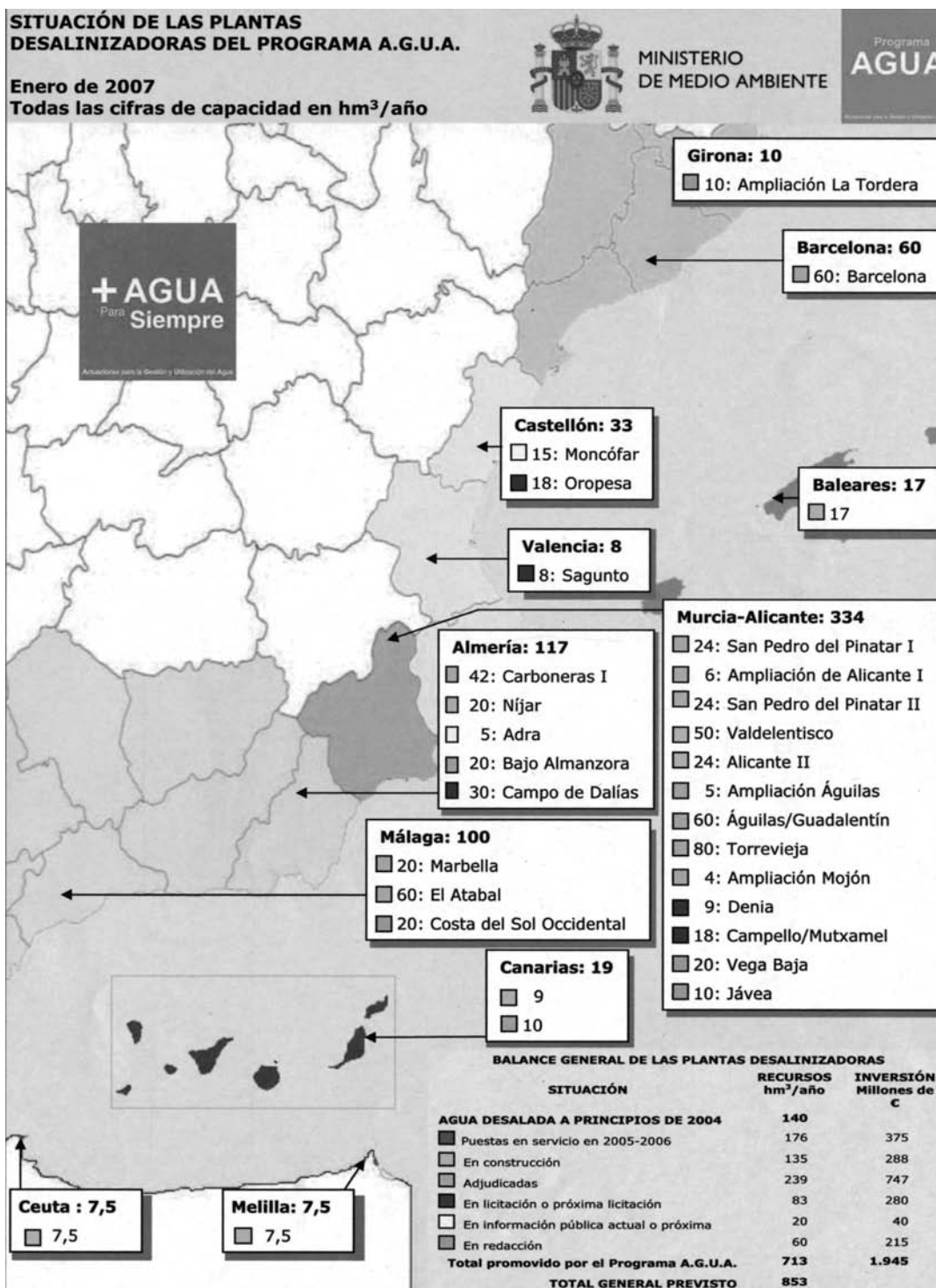
De otro orden distinto, para terminar con el sector de la desalación, ha sido la actividad respecto a varias plantas no ejecutadas por Acuamed, pero cuya explotación tiene encomendada directamente o a través de la sociedad estatal Acusur, absorbida por la primera en 2006. Así, Acuamed, por una parte, ha adquirido a la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Occidental la planta de Marbella –de 20 hm³/año de capacidad–; por otra, ha puesto en servicio en 2005 las plantas, construidas

por Acusur, de Carboneras en Almería –42 hm³ para abastecimiento y riego– y El Atabal en Málaga, instalación que puede tratar 60 hm³ de las aguas salinizadas del embalse de Guadalhorca para el abastecimiento de la ciudad. La entrada en explotación de estas tres plantas ha sido crucial para garantizar el suministro de agua durante la tremenda sequía que ha afectado en estos años a la que fue Cuenca Hidrográfica del Sur, hoy Cuenca Mediterránea Andaluza.

Otras actuaciones de abastecimiento

Otras actuaciones puestas ya en marcha por Acuamed en el ámbito del abastecimiento urbano –con una inversión global de unos 225 millones de euros– merecen destacarse también. Por un lado, dos grandes conducciones ya han sido adjudicadas; una permitirá asegurar el abastecimiento del levante almeriense con el agua producida por la planta de Carboneras, y la otra aportará nuevos recursos hídricos para garantizar el suministro de Málaga, ciudad para la que también han sido ya adjudicadas las obras de tratamiento de fangos de su planta potabilizadora de El Atabal.

Por otro lado, ya han sido licitadas –y serán adjudicadas próximamente– tres de las infraestructuras de las cinco que, en total, reforzarán de forma muy importante el abastecimiento del área metropolitana de Valencia gracias a nuevos



Campo de Dalías -El Ejido, Roquetas de Mar, Adra- para usos urbanos, agrícolas y campos de golf ya están en construcción.

Asimismo, están licitadas y serán adjudicadas en breve, por un lado, varias infraestructuras para la reutilización de la gran planta de Pinedo de Valencia en usos agrícolas y en la regeneración de La Albufera -tras un tratamiento especial con filtros verdes en este último caso-, y por otro la reutilización de las plantas de Marbella, Estepona, Mijas y Manilva para campos de golf.

Finalmente, van a ser licitadas de forma inmediata las obras de reutilización de las plantas depuradoras de Sueca y Albufera Sur, ambas en Valencia, con fines agrícolas y, como la de Pinedo, de regeneración de La Albufera.

Modernización de regadíos

Las inversiones en diferentes actuaciones de modernización de regadíos que ya se encuentran en su fase final de ejecución ascienden a unos 115 millones de euros. Por una parte, están en construcción las obras de consolidación de los regadíos de la Val d'Uixó en Castellón, mediante el aprovechamiento de los excedentes invernales del río Belcaire.

Por otra parte, se licitarán en breve la gran reparación del canal del Campo del Turia y las obras de reordenación de la huerta y red de saneamiento de Valencia.

depósitos y conducciones y la ampliación de la capacidad de potabilización. Asimismo será licitada próximamente la planta desnitrificadora de L'Eliana.

Reutilización

También en el ámbito, más complejo de gestionar, de la reutilización de aguas residuales tratadas se han registrado

avances significativos en cuanto a la ejecución de actuaciones que totalizan una inversión de unos 120 millones de euros. Las obras de reutilización de tres plantas depuradoras del

Prevención de inundaciones y rehabilitación ambiental

En estos dos campos de la prevención de inundaciones y

la rehabilitación ambiental, hay una inversión conjunta de unos 310 millones de euros que está también en la fase final de desarrollo.

En cuanto al primer objetivo, ya está adjudicada la construcción de los interceptores de aguas pluviales en Cartagena, y licitadas las obras de prevención en el barranco de Benimodo en Valencia. Próximamente, también en Valencia, se licitarán asimismo las obras de prevención en la rambla Gallinera y en el río Serpis.

Dentro de las actuaciones de rehabilitación ambiental, destaca sin duda la descontaminación del embalse de Flix sobre el río Ebro, en Tarragona, cuya ejecución será licitada próximamente. También lo serán, por un lado, la recuperación del río Segura a lo largo de la Vega Alta en Murcia, y por otro la del cauce del Ebro entre Flix y el Delta y la del propio Delta del Ebro.

CONCLUSIÓN FINAL

Puede concluirse de todo lo expuesto el enorme esfuerzo técnico, administrativo y de concertación social e institucional realizado por Acuamed desde que hace dos años le fueran encomendadas por el Ministerio de Medio Ambiente más de 80 actuaciones a lo largo de todo el Mediterráneo, con una inversión global de unos 3.000 millones de euros, que a finales de 2006 un 28% de esa inversión se encuentra en ejecución –y en una pequeña parte terminado–, otro 34% en licitación, o a punto de ser licitado, y que el restante 38% será objeto de tramitación y licitación prácticamente en su totalidad a lo largo de 2007. ♦

Fomento adjudica las obras de modificación de las líneas C-3 y C-4 en el acceso a la estación de Atocha

El ministerio de Fomento ha adjudicado a la Unión Temporal de Empresas Dragados, S.A. y Tecsca las obras de modificación de las Líneas C-3 y C-4 de cercanías en el acceso a la estación de Atocha. El presupuesto de adjudicación asciende a 19.949.813,99 euros y el plazo de ejecución de las obras es de 14 meses.

La actuación forma parte de los trabajos que se están llevando a cabo para dotar a las cercanías de Madrid de un nuevo túnel que permita penetrar en el centro de la ciudad a las líneas C-3, Atocha-Aranjuez, y C-4 Atocha-Parla, evitando así a los usuarios de estas líneas el hasta ahora inevitable transbordo en la estación de Atocha e introduciendo los ahorros de tiempo de viaje reflejados en la tabla adjunta.

Estas obras recogen la modificación de las vías de las Líneas C-3 Atocha-Aranjuez y C-4 Atocha-Parla en el acceso a la estación de Atocha, mediante la construcción de un "salto de carnero", que consiste en una estructura sobre las vías, que permite el cruce de una vía a otra sin interferir el tráfico. Se consigue, de esta forma, introducir las unidades de ambas líneas de cercanías por las vías, que conectarán directamente



con el nuevo túnel de cercanías entre Atocha y Chamartín.

Estas obras forman parte del Nuevo Enlace Ferroviario de cercanías entre las estaciones de Atocha y Chamartín que está construyendo el Ministerio de Fomento. El nuevo enlace tendrá 3 estaciones intermedias y una vez finalizado supondrá importantes ventajas para los usuarios de la red de cercanías de Madrid.

Con la apertura de la nueva conexión, las líneas C-3 y C-4 entrarán directamente en el nuevo túnel, sin que los usuarios que se dirigen a Nuevos Ministerios tengan que hacer transbordos como en la actualidad. De esta forma se conseguirá un mejor funcionamiento de la estación y una notable descongestión de los andenes en hora punta con las siguientes mejoras:

a) Una apreciable disminución en los tiempos de viaje,

hasta 30 minutos entre la ida y la vuelta, para los miles de viajeros diarios de las líneas C-3 (Aranjuez) y C-4 (Parla) que se dirigen al centro de Madrid y al eje de la Castellana, que ya no tendrán que transbordar en Atocha.

b) Una ampliación espectacular de las opciones de interconexión entre cercanías y la red de metro de Madrid, pues se facilitarán las conexiones con 8 líneas de la red de metro y el acceso a la zona más céntrica de Madrid.

c) La descongestión de la línea 1 de metro entre Atocha y Sol, al poder acceder directamente a cercanías.

d) La duplicación de la capacidad de circulación de trenes en dirección sur-norte entre las estaciones de Atocha y Chamartín, resolviendo los problemas de saturación del túnel actual. ♦

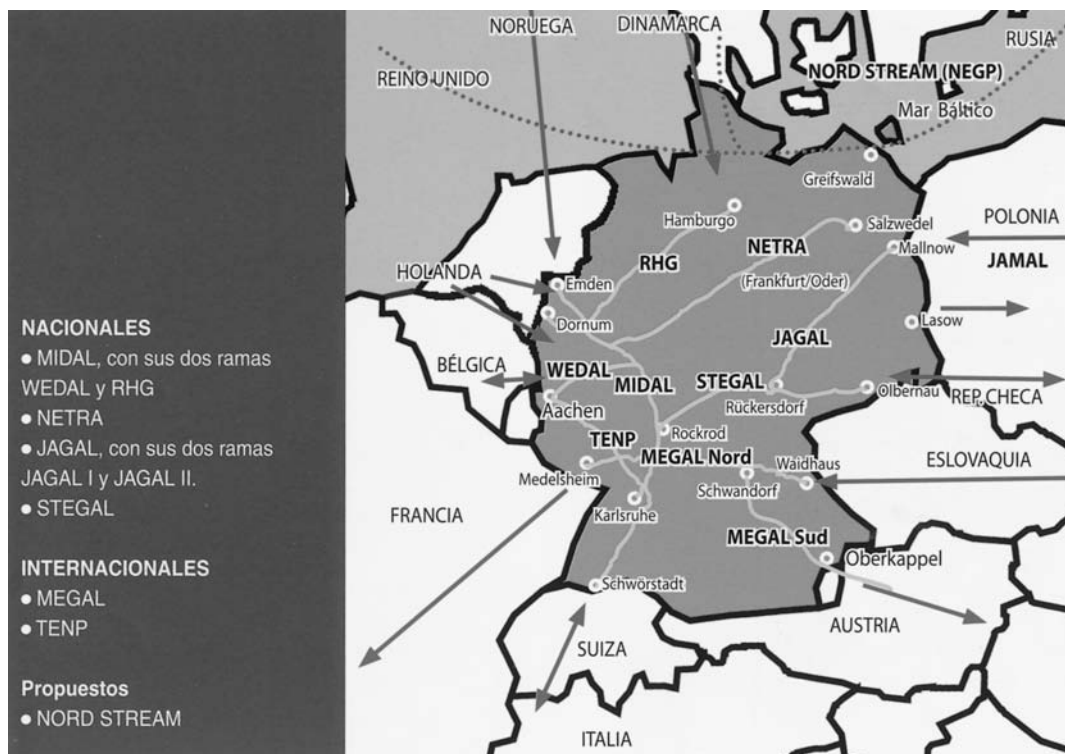
Tiempo en minutos entre	PARLA		GETAFE CENTRO		PINTO	
	Situación actual	Situación futura	Situación actual	Situación futura	Situación actual	Situación futura
SOL	39	27	30	18	37	25
ALONSO MARTINEZ	44	29	35	20	42	27
NUEVOS MINISTERIOS	39	31	30	22	37	29
CHAMARTIN	45	36	36	27	42	34

La energía y en particular el gas natural en Alemania

El gas natural puede presumir en Alemania de ser la única fuente de energía fósil cuyo consumo ha crecido en la última década. Pero la falta de producción interna para cubrirlo obliga a recurrir a las importaciones, y en ellas resulta fundamental el triángulo formado por Alemania, Rusia y los países de Europa del Este. En su configuración interna el sector gasista alemán combina el ámbito nacional para las actividades de grandes volúmenes con el regional para las ventas al por menor.

Una gran potencia económica suele ser también un gigante en el campo energético. Y así ocurre con Alemania: en el consumo primario de energía ocupa el primer lugar de la UE y el sexto de todo el mundo, conforme al BP Statistical Review 2006.

Pero más interesante resulta ahondar en la base de su posición. La respuesta en principio también parece obvia en una potencia industrial de principios del siglo XXI. Si Alemania es un gran consumidor energético se debe principalmente a los hidrocarburos: al petróleo (37,5% de la matriz de consumo primario), carbón (25,3%) y al gas natural (23,9%). Pero lo más interesante es que la demanda de energía recae cada vez menos en el petróleo y el carbón, y cada vez más en el gas natural. El consumo energético de Alemania en los últimos 10 años (1995-2005) ha retrocedido a una tasa anual del 0,28%. Idéntica tendencia negativa han manifestado el petróleo y el carbón, con unos decrementos anuales del 1,05% y del 0,98%, respectivamente. En



cambio, el gas natural ha incrementado su consumo un 1,45% cada año, hasta los 85,9 bcm de 2005.

El resto de la matriz corresponde a la energía nuclear y a las renovables, que aunque representan unos porcentajes pequeños, sin embargo colocan al país en una posición privilegiada en la lista mundial de dichas fuentes. En cuanto a la energía nuclear, Alemania ocupa el cuarto lugar por consumo, precedida por Estados Unidos, Francia y Japón. En el campo de las energías renovables, y atendiendo a la potencia instalada, Alemania es el primer país del mundo en energía eólica con 18,4 GW, seguido de cerca por España con 10 GW; en solar fotovoltaica ocupa el segundo lugar con 794 MW, sólo superado por Japón.

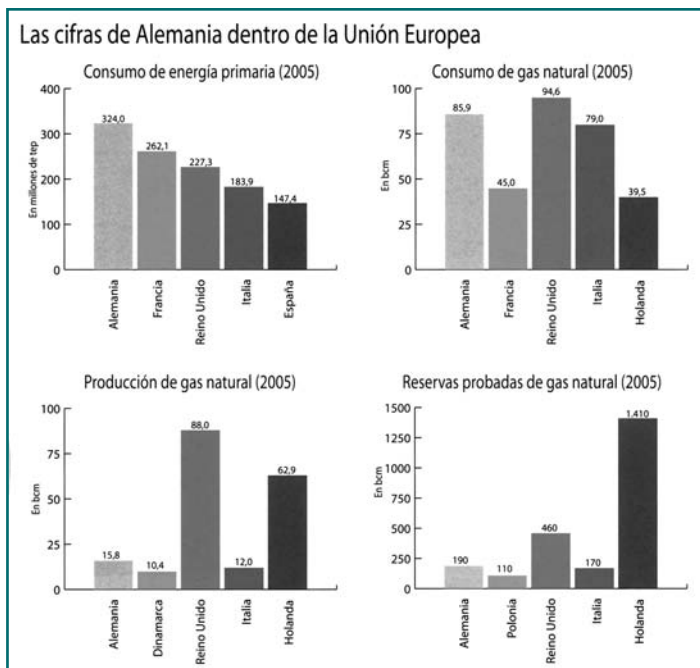
Las importaciones constituyen el recurso indispensable para cubrir más del 80% del consumo energético. ¿De dónde proceden los suministros? Junto a pequeños flujos enviados desde Dinamarca y el Reino Unido, Alemania recibe gas desde Holanda, Noruega y Rusia. Sobre todo Rusia, que representa un 40,3% de las importaciones alemanas.

Éste, a su vez, es consciente de que Alemania es su principal cliente: el 24,2% del gas que sale de Rusia tiene como destino el país germano.

La relación entre estos dos países también concierne a otros. Porque Alemania mantiene una relación recíproca con los vecinos de Europa del Este, en la cual estos países (Polonia, República Checa, Eslovaquia...) dejan pasar el gas ruso destinado hacia Alemania, y

ésta vende gas a esos mismos países, constituyendo a su vez un lugar de tránsito para el mismo gas ruso dirigido a Francia o a Italia. De ahí que los países del Este presten atención a cualquier movimiento acordado por Rusia y Alemania.

El encuentro entre Vladimir Putin y Gerhard Schroeder, en septiembre de 2005, sirvió para apadrinar la construcción de un gasoducto en el mar Báltico, que permitirá al gas ruso bordear los países por los que tradicionalmente circulaba (Ucrania, Bielorrusia, Polonia). El NEGP o Nord Stream transcurrirá desde Vyborg, en la costa báltica rusa, hasta Greifswald, en Alemania, y superará los 1.200 km de longitud. A finales de 2005 comenzó su construcción, y estará concluido en 2010, con una capacidad de transporte de 27,5 bcm anua-



les, si bien está prevista la construcción de un conducto paralelo con la misma capacidad. El consorcio encargado de la construcción está formado por la construcción está formado por Gazprom (51%), Basf (24,5%) y EON (24,5%), aunque sus miembros no descartan que en el futuro sus porcentajes se vean modificados por la entrada de nuevos socios. La inversión estimada supera los 5.000 millones de euros.

Gerhard Schroeder, que en la actualidad preside el propio consorcio Nord Stream, ha repetido una y otra vez que el nuevo gasoducto no competirá con los ya existentes en Alemania. Pero no convenció plenamente a otros países centro-europeos, los cuales temen quedar aislados en el mapa energética de la zona y recelan de Rusia.

Observando los gasoductos internacionales actualmente existentes que pasan por Alemania se comprende la profunda interrelación entre ese país y los vecinos del este, o in-

cluso de otros puntos cardinales. Por ejemplo, el STEGAL (siglas en alemán del Gasoducto Sajonia-Turingia) abastece a Alemania con gas ruso a través de la República Checa y Eslovaquia, y su reversibilidad permite que estos dos últimos países puedan recibir a su vez volúmenes de gas desde Alemania. El MEGAL (siglas en alemán de Gasoducto Centro-europeo) atraviesa la República Checa, cruza Alemania y permite llevar el gas ruso hasta Francia. El TENP (Gasoducto Transeuropeo, en inglés) conecta Alemania con Italia y su flujo es reversible: puede tanto introducir en Italia gas de la red alemana, como en Alemania gas procedente de Italia, por ejemplo con origen en Libia o Argelia. El JAMAL introduce gas ruso en Alemania a través de Polonia. En suma, la posición de Alemania lo erige como un país fundamental en el abastecimiento de gas en Europa. ♦

Fuente: Gas Actual

Las grandes constructoras aumentaron su participación en las obras adjudicadas por Fomento y Medio Ambiente en 2006

El grupo ACS con su filial Dragados fue el que contrató un mayor importe de obras con el Ministerio de Fomento durante el año 2006, con una cuota del 13,9 % sobre un total de 6.090 millones de euros. El segundo lugar por volumen de obra adjudicada le corresponde a Acciona, con un 11,4 % del total. Seguidamente FCC, con un 10 % del total adjudicado y una mejora de dos puntos porcentuales en relación con el año anterior.

Los puestos cuarto, quinto y sexto del reparto correspondieron a Ferrovial, Sacyr y OHL, con el 9,5, el 6,8 y el 4 %, respectivamente. No obstante, el porcentaje de Sacyr se elevó al 10,6 % del total si se considera la adjudicación de la obra en concesión con la autopista de peaje Málaga-Las Pedrizas. Ferrovial mejoró en relación con el volumen adjudicado en 2005 que fue del 5,45 mientras que lo contrario ocurrió con OHL, que en 2004 fue la segunda constructora por volumen de obra adjudicado por el Ministerio de Fomento. El resto 48,4 % se adjudicó a empresas constructoras de menor tamaño, cifra inferior a la de años anteriores.

Por lo que respecta a obras adjudicadas por el Ministerio de Medio Ambiente, las grandes constructoras se repartieron el 67 % del total de 1.943 millones de

euros, Acciona se sitúa en primer lugar, con el 15,5 %, seguida por FCC, con 10,9 % y Sacyr, con el 9,64 %. Ferrovial, con el 8 % y Befesa (Abengoa), con el 6,8 % fueron los siguientes y ACS que obtuvo el 6 % de lo adjudicado. El resto 43,5 % se repartió entre las demás constructoras.

Por tipos de infraestructuras, las de ferrocarriles alcanzaron un total de 2.748 millones de euros. El reparto porcentual fue el siguiente:

ACS Dragados 16,78; Acciona, 11,93; FCC; 10,20; ferrovial, 8,49; Sacyr, 8,23 y el resto de empresas 44,37.

En obras de aeropuertos destaca ACS, seguida de Acciona (15,2 %), Ferrovial (14,8 por 100) y FCC (7,6 por 100). En puertos del Estado, también ACS ocupó el primer puesto con casi un 20 %, seguida de FCC con el 17 %.

En conjunto destaca el aumento del volumen de obra adjudicada a los cinco grandes grupos constructores que se repartieron el 51,5 % de las obras del Ministerio de Fomento, frente al 43 % de hace dos años, con disminución paralela del volumen de obra adjudicada a las empresas de menor tamaño. En Medio Ambiente, las grandes constructoras se repartieron el 67 % de las adjudicaciones. ♦

Adif adjudica y licita obras en cuatro nuevos tramos por importe de 322,1 millones de euros de la Línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao San Sebastián

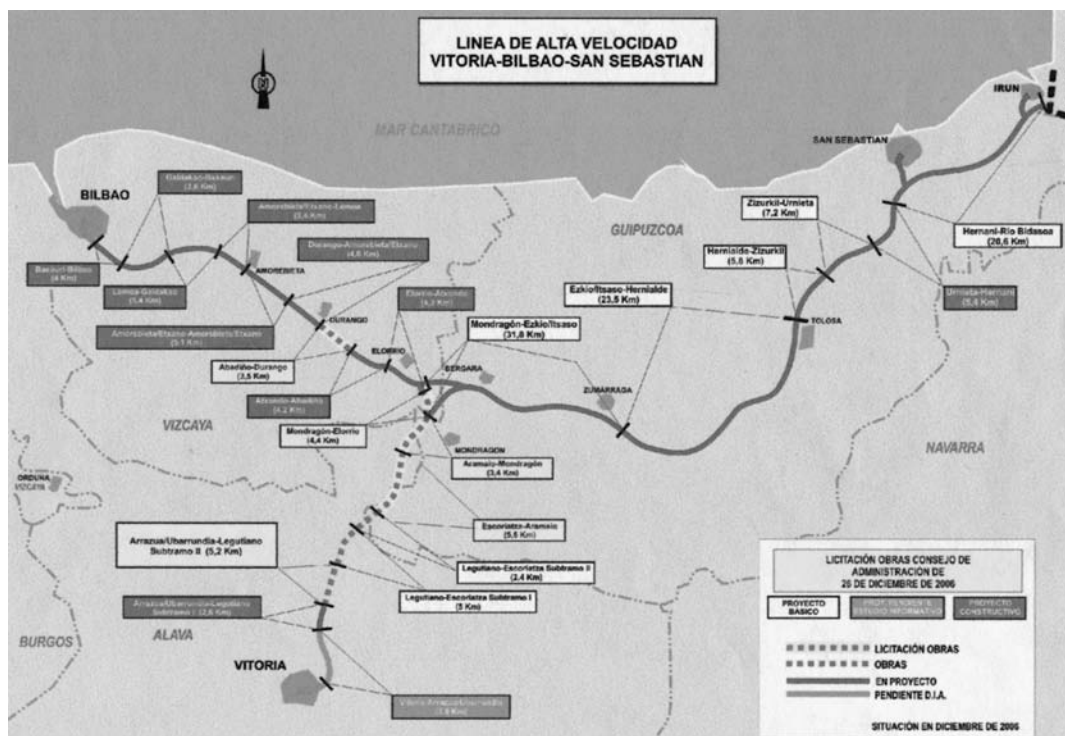
El Consejo de Administración de Adif, ha acordado adjudicar el contrato de obras de construcción de plataforma de vía de los tramos Legutiano-Escoriatza (subtramo I), y Legutiano-Escoriatza (subtramo II). Además, el Consejo ha aprobado la licitación de otros dos nuevos tramos: Escoriatza-Aramaio, y Aramaio-Mondragón. Con estos acuerdos se da un nuevo impulso a la interconexión de las tres capitales vascas a través de una línea de alta velocidad.

Adjudicaciones

El importe de adjudicación del tramo Legutiano-Escoriatza (subtramo I), cuya longitud total es de 5 kilómetros y discurre por los municipios de Legutiano y Arzua/Ubarrundia, todos en la provincia de Álava, asciende a 65.036.126,65 euros, y el plazo de ejecución será de 46 meses. La sociedad adjudicataria ha sido la UTE formada por Comsa, S.A. y Cycasa, Canteras y Construcciones, S.A.

Como elementos singulares de este tramo hay que destacar el viaducto sobre el arroyo Bagueñas, con 179 metros de longitud, así como los 2,7 kilómetros iniciales del túnel de Albertia (bitubo, con sección de 57 m²), de los 4,8 kilómetros de longitud total del túnel.

El segundo tramo adjudicado es el Legutiano-Escoriatza (subtramo II) por un importe global de 65.687.176,63 euros, y un plazo de ejecución de 45 meses, resultando adjudicataria la UTE formada por las empresas Ferrovial Agroman, S.A., y Fonorte Empresa Constructora, S.A. Este tramo, cuya longitud es de 2,4 kilóme-



tros, discurre por los municipios de Legutiano y Aramaio (en Álava), así como por los de Leintz-Gatzaga y Escoriatza (en Guipúzcoa). La obra más singular de este trazado son los 2,1 kilómetros finales del túnel de Albertia.

Licitaciones

El presupuesto de licitación del tramo Escoriatza-Aramaio es de 113.091.364,94 euros, y su plazo de ejecución de 30 meses. La longitud es de 5,58 kilómetros y discurre por los municipios de Escoriatza y Aramaio, en las provincias de Guipúzcoa y Álava.

Como elementos singulares de este tramo hay que destacar los viaductos sobre la carretera GI-3343, Zarimutz y Uriarte de longitudes respectivas 471, 261, y 282 metros; y los túneles de vía doble Uruburu-1, Uruburu-2, Mazmela e Induspo con 475, 460,

384, y 2.224 metros de extensión, respectivamente; todos ellos con sección libre de 85 m².

El segundo tramo cuya licitación se ha aprobado es el Aramaio-Mondragón. El presupuesto asciende a 78.348.860,48 euros, y su plazo de ejecución es de 30 meses. El trazado del tramo tiene una longitud de 3,39 km y discurre por los municipios de Aramaio y Mondragón en las provincias de Álava y Guipúzcoa.

Como elementos singulares son reseñables los viaductos sobre la A-2620 y Echevarri con 1.401 y 312 metros de extensión respectivamente, y el túnel de Achetarri, con sección útil de 85 m² y una longitud de 568 metros; además de la construcción de un PAET (puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes) de 1.196 metros.

Tanto los contratos adjudicados como los proyectos licitados

incluyen también las actuaciones complementarias necesarias para la ejecución de las obras, tales como movimientos de tierra, obras de drenaje, estructura, túneles, reposición de servicios y servidumbres afectados, entre las que se cuentan las transversales, que aseguran la permeabilidad viaria de la línea.

Los principales beneficios de la construcción de la nueva línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián serán:

- Incremento de la capacidad y la regularidad en el tramo entre las tres capitales vascas, Vitoria, Bilbao y San Sebastián.
- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.
- Aumento de la seguridad con la adopción de tecnologías punta y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de la línea. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Acciona desarrolla en México la primera Universidad del mundo en régimen de concesión

Acciona ha resultado adjudicataria de la concesión del nuevo campus de la Universidad Politécnica de San Luís de Potosí, en México, por un periodo de 20 años, proyecto que supondrá una inversión de 35 millones de euros.

El nuevo campus contará con cuatro unidades académicas de 3.920 m² cada una (15.680m² en total) y tendrá capacidad para 5.000 alumnos. Las cuatro unidades se organizarán en 18 edificios, cuya construcción se realizará en cuatro etapas de un año, de forma que se vayan poniendo en servicio gradualmente. Las instalaciones del campus incluyen cafetería, biblioteca, reprografía, centro de mensajería, enfermería, centro de informática, centro de nuevas tecnologías, auditorio, salas audiovisuales, centros de idiomas, gimnasio y diferentes áreas deportivas al aire libre.

El régimen de concesión supondrá que Acciona se hará cargo de la construcción, equipamiento, mantenimiento y prestación de todos los servicios necesarios para que la Universidad preste sus servicios educativos, que serán cubiertos por la Secretaría de Educación Pública Mexicana. A cambio, el grupo español recibirá un canon anual por parte de la Administración mexicana. Con el fin de que la universidad cumpla con los estándares de calidad requeridos y que el estado de las instalaciones sea el óptimo, se ha elaborado un sistema de deducciones que evalúa el servicio prestado y, mediante fórmulas de revisión sobre distintos aspectos, determina el canon anual a pagar por la Administración.

Este modelo de contratación supone en la práctica la primera aplicación al ámbito educativo de un modelo de financiación ya consolidado en infraestructuras de transporte (autopistas, ferrocarriles...) y que ha empezado a implantarse en otras infraestructuras ligadas a los presupuestos públicos como hospitales, edificios públicos o cárceles. ♦

FCC logra un contrato de 900 millones de euros en el Reino Unido

Waste Recycling Group, filial británica de FCC y líder en la gestión de servicios ambientales, ha firmado un contrato para la gestión de los residuos urbanos de los municipios de Reading, Bracknell Forest y Wokingham, situados en el condado de Berkshire, durante los próximos 25 años, en los que prevé facturar cerca de 900 millones de euros.

Se trata de un contrato de financiación privada (PFI), por el cual los tres municipios, conocidos por la Mancomunidad RE3, situados al oeste de Londres, pretenden adoptar una solución sostenible para la gestión de las 220.000 toneladas anuales de residuos que producen sus hogares.

WRG deberá efectuar diversas inversiones para la construcción de puntos limpios, estaciones de transferencia y una planta de reciclaje, por un importe de 68 millones de libras esterlinas.

Estas instalaciones permitirán a los tres municipios, que tienen una población conjunta estimada de 500.000 personas, alcanzar altos niveles de reciclaje y compostaje

durante los 25 años del contrato, que superarán los objetivos marcados por el gobierno central en cuanto a la reducción del uso de los vertederos.

FCC está presente en el Reino Unido desde hace 15 años. En España ocupa una posición de liderazgo, y su presencia en Portugal, Austria, República Checa, Eslovaquia, Polonia, Hungría y Rumanía posicionan a FCC como un operador líder en este sector.

Waste Recycling Group fue adquirida el pasado mes de julio por FCC, dentro del plan estratégico que impulsa su primera accionista, Esther Koplowitz. Uno de los objetivos de este plan es lograr que la cifra de facturación en el exterior sea aproximadamente el 35% del total. El precio de la

operación ascendió a 2.036 millones de euros.

WRG es la empresa líder de gestión de residuos en el Reino Unido. Gestiona 13 millones de toneladas anuales de residuos domésticos, comerciales e industriales y opera plantas para la recepción, reciclaje y eliminación de residuos en todo el Reino Unido, incluyendo una red de estaciones de transferencia y reciclado de residuos, así como una red nacional de vertederos. En total, WRG cuenta con 58 vertederos, con una capacidad de 185 millones de m³; 28 estaciones de transferencia; dos incineradoras, entre ellas la mayor del Reino Unido; 14 plantas de compostaje; 70 puntos limpios y otras instalaciones de reciclaje y tratamiento de residuos industriales. ♦



ACTIVIDAD EXTERIOR

Impulsión de Agua de mar en Marruecos adjudicada a Befesa

Maroc Fosphore ha adjudicado al consorcio Befesa-Staip-Abengoa, por más de 12 millones de euros, la impulsión de agua de mar para alimentar la refrigeración y el resto de los servicios de la nueva línea de producción de ácido fosfórico de su complejo fabril de Jorf Lasfar, en la costa atlántica de Marruecos, a unos 150 Km. al sur de Casablanca.

Maroc Fosphore III-IV fabrica más de tres millones de toneladas de productos derivados de los fosfatos procedentes de Khoungba, en cuyo subsuelo se encuentran las tres cuartas partes de las reservas mundiales de fosfatos.

Una de las medidas adoptadas por el complejo para preservar el medio ambiente ha

consistido en completar sus necesidades de agua industrial con agua de mar. Tan sólo una ínfima parte de estas necesidades se satisfacen con agua dulce, un 3 % del total.

Esta obra forma parte de la ampliación para aumentar su capacidad y alimentar las nuevas líneas de producción de ácido fosfórico y constará de un caudal para transportar 75.000 m³/h de agua de mar, conexión entre depósitos, una estación de impulsión con 3 grupos motobomba de 7.500 m³/h cada uno (ampliable al doble) y la red de conducciones de hormigón con camisa de chapa para distribuir 45.000 m³/h desde la estación de bombeo hasta las líneas de producción. ♦

Parque Eólico en Australia

Acciona Energía ha iniciado en el Estado de Victoria (Australia) la construcción del parque eólico de Waubra, el mayor de los 154 instalados por la compañía en el mundo. Tendrá un total de 192 MW de potencia distribuida en 128 aerogeneradores de 1,5 MW de tecnología Acciona Windpower y supone una inversión de 238 millones de euros.

Es el segundo parque promovido por la compañía en Australia, tras Cathedral Rocks (66 MW), en el estado de South Australia. El parque reforzará la posición de Acciona en el desarrollo eólico del mundo, con alrededor de 5.000 MW implantados o en construcción.

El parque eólico permitirá evitar la emisión de 750.000 toneladas de CO₂, lo que equivale a retirar de las carreteras el tráfico de unos 170.000 coches durante un año, y producirá electricidad equivalente al consumo anual de 143.000 hogares australianos.

El proyecto, enmarcado en el Plan de Negocio del grupo para el período 2004-2009, se ha visto posibilitado tras la aprobación por el Gobierno del Estado de Victoria, de un Plan de Energía Renovables (VRET) por sus siglas en inglés) que aporta estabilidad regulatoria a la inversión en energías limpias, al establecer la obligatoriedad de que las distribuidoras eléctricas adquieran un porcentaje mínimo de energía renovable. ♦

Crecimiento de la actividad en el exterior de las empresas constructoras españolas

Continúa el crecimiento de la actividad en el exterior de las empresas constructoras españolas. En el primer semestre

de 2006, últimos datos homogéneos registrados en la CNMV (Mercado Nacional del Mercado de Valores), las seis construc-

toras que cotizan en Bolsa más las dos compañías concesionarias que también lo hacen, facturaron en el extranjero por im-

porte de 6.377 millones de euros, cifra superior en un 40,7 % a la registrada en el mismo período del año anterior.

Distribución geográfica de la facturación del primer semestre. En número de euros.

	España		Unión Europea		Países OCDE		Resto		Total extranjero	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
ACS:	5.708	4.744	333	340	288	262	467	372	1.088	974
Ferrovial:	2.695	2.443	1.487	1.289	870	125	192	214	2.549	1.628
Acciona:	2.497	1.764	256	107	36	127	82	93	374	327
Cintra:	126	117	25	16	176	142	60	45	261	203
FCC:	3.484	3.003	251	142	143	103	85	89	478	334
SyV:	1.750	1.284	342	352	60	7	27	119	429	478
OHL:	938	686	129	134	156	147	177	148	462	429
Aberthis:	780	702	690	114	9	9	38	35	737	158
Total:	17.978	14.743	3.513	2.494	1.737	922	1.128	1.15	6.378	4.531

Fuente: CNMV

José-Javier Díez Roncero nombrado Secretario de la Demarcación de Madrid del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos



José-Javier Díez Roncero, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la Promoción de 1980, con la calificación de Matrícula de Honor y Premio Extraordinario Fin de Carrera, ha sido nombrado Secretario de la Demarcación de Madrid del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Tiene más de 26 años de experiencia profesional, de ellos 12 en instituciones públicas relacionadas con el desarrollo tecnológico y la coordinación institucional en diferentes ámbitos, y más de 14 años en el sector privado en ingeniería, como Director Internacional, en proyectos nacionales e internacionales. Ha trabajado en la coordinación corporativa con instituciones de ámbito internacional (U. Europea, Grupo Banco Mundial), así como con asociaciones como Tecniberia-Asince, en la Comunidad Autónoma de Madrid (Asicma) y el Colegio de Caminos en el ámbito profesional. Durante diez años ocupó puestos de responsabilidad en el CDTI, particularmente de 1988 a 1995 como Subdirector General del Centro para el Desarrollo Tecnológico. De 1995 a 1998 fue Director Internacional del Grupo Inarsa-Ingessgroup, puesto que asimismo ha ocupado hasta finales de 2006 en la Empresa de Ingeniería Euroestudios, S.L.



■ **Edelmiro Rúa Álvarez**, Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, ha recibido el Sello Ciudad Universitaria José Antonio Echevarría, que concede el Instituto Superior Politécnico de la misma denominación radicado en la capital de Cuba. El galardón es el reconocimiento de su destacada trayectoria como profesor e investigador, a su continua contribución a la formación de las nuevas generaciones de ingenieros civiles y su apoyo a la Facultad de Ingeniería de la citada Universidad cubana.



■ **Javier Manterola Armisén**, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado académico de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Su discurso de ingreso, que tuvo lugar el 17 de diciembre, titulado "Relación entre la estructura resistente y la forma" versó, fundamentalmente sobre la estética de las construcciones de Ingeniería Civil, con especial incidencia en los puentes. Hizo referencia a las tres manifestaciones de lo ingenieril: la relación arquitecto-ingeniero, el mundo y la estética del ingeniero y la relación con el terreno y el paisaje. Asimismo se refirió al futuro de la construcción, que se está moviendo en varias direcciones, tales como el estudio y desarrollo de nuevos materiales de construcción, las llamadas estructuras inteligentes, etc. La *Revista de Obras Públicas* reproducirá en un próximo número el texto íntegro de su discurso.



■ **Modesto Batlle Girona**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado Presidente de la Red Universitaria Iberoamericana de Técnicas Municipales, que agrupa a representantes de 17 Universidades.



■ **Ricardo Jaramillo Gallardo**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha obtenido el premio "Ingeniero Joven 2006" de Andalucía. La entrega del galardón tuvo lugar en Granada el 16 de diciembre pasado. El premiado es Jefe de la Unidad de Gestión de Aguas del Levante Almeriense, S.A.



■ **José Medém Sanjuán**, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha recibido la Cruz de Plata de San Juan Evangelista, correspondiente a los Premios de Comunicación y Relaciones Públicas de Madrid, en su edición 2005.



■ **Ramón M. Llamas Madurga**, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado miembro de la Academie de L'Eau de Francia. Esta Academia, fundada hace diez años, se ocupa del análisis de los problemas del agua, no sólo en Francia sino a nivel mundial, M.R. Llamas es catedrático emérito de la Universidad Complutense y académico de la Real Academia de Ciencias, Exactas, Físicas y Naturales. Es el primer experto español que forma parte de la Academie de L'Eau.



■ **Agustí Pérez Foguet**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido galardonado con el Premio Vicens Vives al Mérito Docente y con el Premio Cátedra Victoriano Muñoz Oms en la modalidad "Ciencia, ingeniería y valores", concedido por la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología. Es profesor del Departamento de Matemáticas de la Universidad Politécnica de Cataluña.



■ **Santiago Calatrava Valls**, Ingeniero de Caminos y Arquitecto, ha sido galardonado con el Premio Nacional de Ingeniería 2005 otorgado por el Ministerio de Fomento, por su aportación a las infraestructuras del transporte. En su decisión el Jurado ha querido reconocer en la trayectoria profesional del galardonado "una singular sensibilidad para integrar los elementos estéticos, estructurales y funcionales de las infraestructuras de transporte y convertir éstas en espacios públicos que dotan a las ciudades de nuevos referentes. Con ello agrega el fallo- Santiago Calatrava, está contribuyendo decisivamente al reencuentro entre técnica y sociedad, entre las infraestructuras y los ciudadanos".

Premios Fundación Aena 2007



La Fundación AENA acaba de convocar la XII Edición de sus premios:

- Premio Luis Azcárraga para el desarrollo de las Infraestructuras Aeronáuticas
- Premio José Ramón López Villares proyectos fin de carrera
- Premio Periodismo trabajos periodísticos
- Premio Fotografía

Para los tres primeros premios citados, el plazo de presentación de trabajos es el próximo 31 de marzo. Para el de fotografía, el plazo vence el 18 de mayo.

Los interesados pueden dirigirse a Fundación AENA: General Pardiñas, 116. 3ª planta. 28006 Madrid. Tels: 91 321 18 00 / 01 -Fax: 91 564 26 36. fundacionaena@aena.es. ♦

CENSOLAR Centro de Estudios de la Energía Solar

Convocatoria de Becas

Para cursar, durante el año 2007-2008, y en régimen de enseñanza a distancia, los estudios conducentes a la obtención del Diploma de Projectista-Instalador de Energía Solar.

Requisitos: Residir en la Unión Europea y poseer unos conocimientos técnicos previos de grado medio, valorándose otros niveles.

Los aspirantes, para obtener los impresos de solicitud, deben dirigirse por escrito a Censolar, Departamento de Formación, Parque Industrial PISA, Edificio Censolar, C/ Comercio 12, 41927 Mairena del Aljarafe (Sevilla), fax: 956 186 111, o vía internet, a la dirección electrónica central@censolar.edu, indicando nombre y dirección postal completos, sus circunstancias personales, situación económica y motivo por el que se interesan por el tema de la Energía Solar, antes del día 30 de abril del presente año. Cualesquiera otros documentos justificativos, de ser necesarios, les serían requeridos con posterioridad. ♦

La arquitectura del hierro en España

Los mercados del siglo XIX

Esteban Castañer Muñoz
Real Academia de Ingeniería

Dentro de su colección "monografías", La Real Academia de Ingeniería acaba de publicar el libro titulado "La arquitectura del hierro en España. Los mercados del siglo XIX", del que es autor Esteban Castañer.

El Siglo XIX representa en toda Europa, y desde luego en nuestro país, la época en que la ingeniería da el paso definitivo en su propia transformación y en la de la Sociedad.

La incorporación de las base científicas a la enseñanza permiten sobrepasar las cortas miras de los gremios artesanales. La revolución industrial triunfante exige obras cada vez mejores y la investigación sobre hierros y aceros suministra los nuevos materiales

necesarios para llevar a cabo las ideas de visionarios como Telford, Eiffel, etc. Las grandes exposiciones universales permiten la exhibición de nuevas posibilidades como el extraordinario Cristal Palace, la no menos fenomenal Galería de Máquinas de París, con sus 111 metros de luz, o la simbólica Torre Eiffel.

El crecimiento de las ciudades exige dotaciones para las enormes cantidades de población que se urbanizan y, en ese sentido, los mercados con sus exigencias de salubridad, grandes espacios, ventilación y luz son una motivación perfecta para explorar el uso de las nuevas estructuras del acero.

Superada la etapa del desprecio a la antigua arquitectura industrial, la evolución del gusto estético y el propio espíritu de recuperación de nuestra historia impulsan la recuperación del patrimonio industrial, o de su conocimiento cuanto menos, como parte importante de nuestra cultura.



Para poder sensibilizar con una cuestión como ésta Esteban Castañer Profesor e Investigador de la Universidad "Michel de Montaigne Bordeaux III" y de la Autónoma de Barcelona, un hombre que en su madurez, aporta muchas horas de conocimiento en este campo. Actualmente es el experto en Historia de Arte Contemporánea en la Universidad de Perpignan y en el centro de investigaciones Históricas en las Sociedades Mediterráneas, ofrece al lector español su obra. "La Arquitectura del Hierro en España, los Mercados del siglo XIX.

Esteban Castañer pertenece a ese grupo selecto y escaso de hombres que han profundizado en el tema para quien quiera conocer este campo de su actividad. ♦

Elegida la Junta de Gobierno de la Real Academia de Ingeniería

En la Sesión del Pleno Extraordinaria celebrada el pasado día 23 de enero de 2007, ha sido elegida la Junta de Gobierno de la Real Academia de Ingeniería, que se detalla a continuación:

Presidente: Excmo. Sr. D. Aníbal R. Figueiras Vidal
Vicepresidente: Excmo. Sr. D. Pere Brunet Crosa
Secretario General: Excmo. Sr. D. José Antonio Martín Pereda
Tesorero: Excmo. Sr. D. Ramón Argüelles Álvarez
Bibliotecario: Excmo. Sr. D. Enrique Cerdá Olmedo
Interventor: Excmo. Sr. D. José Ignacio Pérez Arriaga