

Tabla de datos históricos de pluviometría

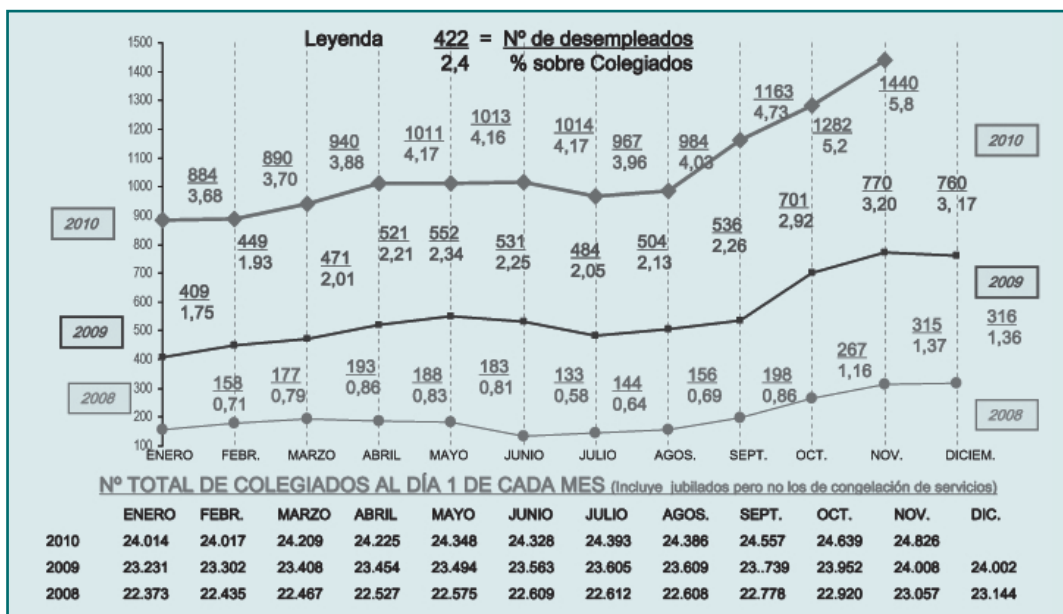
MEDIA DE LOS PLUVIÓMETROS PENINSULARES LISTADOS
(Considerando todos los pluviómetros peninsulares la media total se eleva a 691 mm)

MESES	OCT.	NOV.	DIC.	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	TOTALES
AÑOS													
1989/1990	28,0	135,0	108,0	53,0	18,0	17,0	75,0	37,0	29,0	13,0	18,0	29,0	560,0
1990/1991	102,0	65,0	50,0	53,0	64,0	75,0	51,0	33,0	16,0	20,0	11,0	62,0	602,0
1991/1992	63,0	62,0	26,0	15,0	29,0	37,0	37,0	42,0	85,0	14,0	42,0	46,0	498,0
1992/1993	109,0	28,0	55,0	12,0	34,0	32,0	67,0	72,0	37,0	13,0	28,0	55,0	542,0
1993/1994	106,0	51,0	37,0	52,0	51,0	10,0	44,0	60,0	15,0	10,0	11,0	58,0	505,0
1994/1995	75,0	50,0	43,0	45,0	47,0	28,0	25,0	32,0	29,0	18,0	22,0	39,0	453,0
1995/1996	22,6	82,5	129,1	135,2	57,2	45,5	38,3	72,5	17,9	21,3	31,3	52,7	706,2
1996/1997	36,6	99,6	143,8	106,8	11,4	3,5	36,7	68,0	54,9	39,4	40,5	41,3	682,4
1997/1998	45,6	138,1	99,9	52,3	29,3	19,8	75,7	67,4	17,3	10,3	16,8	55,0	627,7
1998/1999	37,7	35,3	49,6	43,2	27,0	54,1	43,3	43,3	19,4	20,7	15,4	71,1	460,1
1999/2000	89,1	43,2	46,6	20,5	11,2	30,3	97,9	52,3	17,6	20,5	15,7	29,2	474,2
2000/2001	88,4	96,0	101,2	86,3	33,1	93,3	24,9	37,1	9,9	33,5	17,5	43,0	664,1
2001/2002	67,3	41,9	27,4	38,1	24,6	47,4	52,8	62,5	35,9	15,5	38,8	42,3	494,5
2002/2003	75,7	93,1	72,7	71,2	59,3	38,4	50,2	42,6	17,6	14,0	20,5	39,4	594,5
2003/2004	114,7	83,7	65,0	39,4	52,2	66,5	58,6	63,8	16,9	14,5	29,3	32,6	637,0
2004/2005	83,1	37,1	50,2	12,9	40,7	29,9	37,8	38,8	18,0	7,8	13,3	33,7	403,4
2005/2006	93,2	73,1	46,3	47,3	46,5	61,4	37,9	22,1	21,7	13,3	19,3	60,2	542,4
2006/2007	85,3	89,9	45,2	33,9	58,5	50,3	64,9	61,0	32,4	12,0	32,1	30,9	596,5
2007/2008	48,9	33,5	29,3	36,8	33,0	38,5	77,6	108,2	36,6	13,6	12,7	36,1	504,9
2008/2009	87,4	55,0	64,1	68,3	42,0	39,1	47,6	21,7	21,0	14,5	12,4	36,6	509,7
2009/2010	49,0	58,2	106,9	80,5	90,9	55,8	39,2	47,0	59,2	9,5	17,9	32,0	646,0
2010/2011	71,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Media Hist. desde 1930	68,8	71,4	72,8	64,3	55,1	55,0	56,2	55,7	37,5	19,7	25,5	45,8	627,7

Precipitación superior a la media de la serie histórica desde 1930

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (AEMET)

Evolución del desempleo de los ingenieros de Caminos

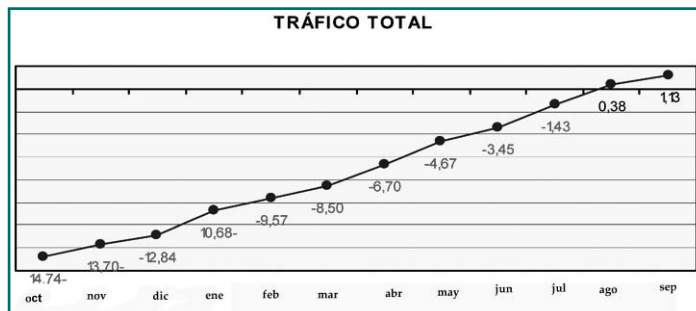


315 millones de toneladas movidas por los puertos españoles entre enero y septiembre de 2010

Los resultados provisionales del tráfico portuario entre enero y septiembre de 2010 confirman la recuperación del movimiento de mercancías en los puertos españoles. Se han manipulado 315,7 millones de toneladas de mercancías, lo que ha supuesto un incremento medio del 3%. Son 11 meses de subida ininterrumpida lo cual ha permitido que el tráfico interanual de octubre 2009 a septiembre haya pasado de 417,3 millones de toneladas a más de 422 millones.

Por forma de presentación, la mercancía general con 141,5 millones de toneladas (46% del total) vuelve a ser el principal tráfico portuario y, gracias a su incremento medio del 8,26%, ha permitido que la mayoría de nuestros puertos recuperen buena parte de lo perdido en 2009.

Igualmente, el tráfico de contenedores (TEUs) ha experimentado un notable incremento (+6,7%) hasta alcanzar los 9,3 mi-



llones de contenedores. En este apartado cabe destacar el fuerte incremento de los contenedores de import/export (+15%) y los de tránsito (+4,6%).

La progresión de los puertos españoles se sitúa en el entorno del resto de puertos europeos. Así, durante el primer semestre del año, el crecimiento en mercancía general se situó en el 11,8%, mientras que el del sistema portuario español fue del 9,4%. En este apartado tres puertos españoles (Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona) ocupan los lugares 6º, 7º y 9º.

Con el tráfico de contenedores, que durante los primeros seis meses fue del 10,7% para la media de la UE, para el conjunto de los puertos españoles fue del 7,5%. Los tres puertos españoles citados ocuparon 5º, 6º y 10º entre los puertos europeos.

Durante los primeros nueve meses del año 5,1 millones de pasajeros embarcados en 2.586 cruceros transitaron por algún puerto español, lo que supone un incremento del 19% respecto a 2009. Barcelona y Baleares, líderes nacionales, lo son también de Europa. ♦

II Congreso Internacional sobre Conservación y Rehabilitación de Presas

En Zaragoza, sede de la Confederación Hidrográfica del Ebro, se ha celebrado del II Congreso Internacional sobre Conservación y Rehabilitación de Presas del 23 al 25 de noviembre en el Palacio de Congresos Expo y reunió a más de 350 expertos de todo el mundo.

Se presentaron más de 135 comunicaciones de 24 países y se desarrollaron conferencias de expertos de España, Brasil y Francia sobre los tres temas principales a tratar: el mantenimiento periódico y la adecuación a nuevos requisitos de seguridad; trabajos para la mejora de capacidad de embalse y trabajos de mejora en la impermeabilización de embalses.

El I Congreso, celebrado en 2002, destacó que España es uno de los países punteros en técnicas de mantenimiento de infraestructura y en soluciones en la aplicación de normativas de seguridad de presas.

La reunión técnica internacional tiene como organizadores a la Sociedad Española de Presas y Embalses (SEPREM) y al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. El presidente del comité del II Congreso fue Rafael Romeo, presidente a su vez de la Confederación Hidrográfica del Ebro y actuaron como vocales los directores técnicos del resto de Confederaciones españolas y técnicos de la Dirección General del Agua del MARM. ♦

España registra la mayor caída de la construcción en la eurozona

La producción en el sector de la construcción en septiembre registró una contracción del 2,1% en la zona de euro y del 1,7 entre los Veintisiete respecto al mes anterior, según los datos difundidos por la oficina comunitaria de estadística, Eurostat. La producción en el sector de la construcción volvió a caer en ambas zonas respecto al mes de septiembre de 2009, al reducirse un 8,1% en la zona euro y un 3,6% en los Veintisiete. En términos interanuales, en los catorce estados miembros para los que existen datos disponibles, la producción en el sector de la construcción anotó descensos en diez y aumentó en cuatro.

Destaca la situación de España, que siguió siendo en septiembre el país de la Unión Euro-

pea donde más pronunciada fue la caída respecto al año pasado (del 37,3%), seguida por Eslovenia (del 18,5%) y Rumania (del 14,2%).

Por el contrario, los países que anotaron un mayor aumento de la producción en la construcción en el mes de septiembre respecto al mismo mes del año anterior fueron Polonia (13,4%), así como Suecia y Reino Unido (6,9%).

Por sectores, la construcción de edificios bajó en septiembre un 7,5% interanual en la zona del euro y un 4,6% en la Unión, tras las caídas del 5,9% y 2,7% anotadas en agosto, con respecto al mismo mes de 2009. La obra civil bajó un 9,9% interanual en los países de la moneda única y subió un 2,6% en los Veintisiete



después de haber registrado respectivamente un descenso del 11,6% y un aumento del 1,9% en agosto respecto al mismo mes del año anterior.

En términos mensuales en los estados miembros de los que existen datos, la producción en

el sector de la construcción disminuyó en nueve, aumentó en cuatro y permaneció estable en la República Checa. Las caídas mensuales más importantes tuvieron lugar en Eslovenia (8,3%), Eslovaquia (7,6%) y Portugal (4,6%), mientras que los aumentos más pronunciados se registraron en Rumania (4), Polonia (2,9%), y Suecia (1,4%).

Por sectores, la construcción de edificios experimentó una caída mensual del 0,6% en la zona euro y un 2,3% en la UE, tras el descenso del 0,9% y el aumento del 0,5% registrados, respectivamente, en agosto.

La obra civil registró una bajada del 2% en la eurozona y un 0,2% en la Unión, tras anotar en el mes precedente unas del 0,6% y del 0,5%. ♦

El BEI financia con 200 millones de euros la línea de Alta Velocidad a Alicante y Murcia

El presidente de ADIF, y la vicepresidenta del Banco Europeo de Inversiones (BEI), han firmado hoy en Madrid la segunda disposición, por importe de 200 millones de euros, de la línea de financiación aprobada por dicha entidad financiera por un importe global de 900 millones de euros. La primera disposición, por valor de 500 millones de euros, fue formalizada en junio del presente año.

Esta cantidad se destinará a la financiación de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia en el tramo entre Madrid, Alicante y Murcia.

Esta operación será la segunda disposición que formalice el BEI con ADIF para la mencionada Línea de Alta Velocidad. El préstamo tendrá un período de reembolso máximo de 30 años con 7 de carencia. Entre otras características, el préstamo contempla la posibilidad de que ADIF opte por diferentes alternativas de tipo de interés fijo o variable, siempre en las mejores condiciones que oferta el BEI.

Además, la línea de financiación se enmarca en el tercer protocolo suscrito por el Ministerio de Fomento, ADIF y el BEI. Este protocolo contempla inversiones por un importe total de 5.000 millones de eu-

ros, destinados a la financiación de los proyectos de construcción de diversas infraestructuras de alta velocidad.

El protocolo establece que la financiación estará destinada a proyectos que se desarrollarán durante el período 2010 a 2015 en las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Badajoz, Madrid-Alicante-Murcia y Valladolid-Burgos-Vitoria; la ampliación de la estación de Atocha y el nuevo túnel para alta velocidad Atocha Chamartín, en Madrid; la duplicación de vías de alta velocidad entre Torrejón de Velasco y Madrid, y la Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia. Estas inversiones son prioritarias tan-

to para el Estado español como para la Unión Europea.

Con anterioridad a este último protocolo, firmado en 2009, el Ministerio de Fomento, ADIF y el BEI ya habían suscrito en octubre de 2002 un primer protocolo que incluía 4.000 millones de euros para financiar las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, Córdoba-Málaga y Madrid-Segovia-Valladolid, y un segundo protocolo por el que se destinaron 2.000 millones a las líneas de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid y Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. ♦

La Comisión Europea revisa la financiación de 92 grandes proyectos infraestructurales de las redes transeuropeas

El 27 de octubre se ha publicado por la Comisión Europea la primera revisión intermedia de 92 proyectos infraestructurales prioritarios que cofinancia la Comisión en el marco del programa RTE-T (redes transeuropeas de transporte) para 2007-2013. La revisión presenta una instantánea detallada del estado actual de cada uno de esos proyectos y de su financiación. El objetivo de la revisión es conseguir más transparencia y responsabilidad en el proceso de financiación y comprobar que los fondos de la UE se estén utilizando adecuadamente. Pese al difícil contexto financiero del momento, más de la mitad (52,2 %) de esos 92 grandes proyectos infraestructurales paneuropeos sigue avanzando por el buen camino para que su conclusión pueda tener lugar antes de que finalice diciembre de 2013. En cuanto al resto, la revisión intermedia se decanta por una estricta aplicación del principio de pérdida de las franjas no utilizadas. No obstante, para apoyar su terminación, se concede una prórroga de dos años a aquellos proyectos creíbles que estén registrando dificultades como consecuencia de la crisis económica actual. En cambio, aquellos otros proyectos que en la fase actual hayan dejado de ser creíbles perderán la financiación de la UE y los recursos a ellos asignados se redistribuirán (véanse más adelante las listas de proyectos).

La revisión evalúa 92 decisiones de financiación por un importe igual a aproximadamen-



te tres cuartas partes (5 300 millones de euros) de los 8 000 millones de los que está dotado el presupuesto RTE-T (2007-2013).

1. La revisión muestra que 48 de los 92 proyectos (52,2 %) estarán finalizados en la fecha límite fijada para ellos, es decir, el 31 de diciembre de 2013.
2. Otros 29 proyectos (31,5 %) son creíbles en términos de estructura y financiación y podrían quedar completados antes de que finalizara 2015.

Por este motivo, y a la vista de las excepcionales circunstancias derivadas de la crisis financiera, la Comisión otorgará a estos proyectos una prórroga de dos años para que puedan utilizar la financiación de la UE hasta 2015.

Esta prórroga estará supeditada al cumplimiento de unas condiciones políticas, técnicas y financieras concretas que optimizarán la efectividad del programa RTE-T. Este mismo rigor pre-

supuestario se aplicará en el caso de cualquier retraso que puedan sufrir los proyectos en el futuro y se pondrá fin a la financiación de las actividades que no hayan concluido en 2015.

3. Otros 10 proyectos (10,9 %) han recibido también una prórroga condicional hasta 2015, pero se les ha impuesto una reducción parcial de la financiación de la UE que tenían asignada.
4. Los 5 proyectos restantes (5,4 %) no son creíbles en la fase actual, lo que significa que se les retirará, para su asignación a otros fines, la financiación de la UE que recibían hasta ahora.

Además, en todos los proyectos comprendidos en esas cuatro categorías se ha examinado con detalle cada uno de sus objetivos y, si alguno de ellos ha dejado ya de cumplirse, se cortará el presupuesto correspondiente.

Como resultado de todo este ejercicio, se liberarán 311 millones de euros que podrán destinarse a la celebración de nue-

vas convocatorias de propuestas en el marco del actual programa RTE-T.

El programa RTE-T fue establecido por la Unión Europea para ayudar a construir enlaces que faltaban y a eliminar puntos de congestión del tráfico, creando para toda Europa una red única multimodal de corredores de transporte.

Los proyectos son financiados por los Estados miembros y por la Comisión Europea. El presupuesto RTE-T puede aportar hasta el 30 % del coste de las obras infraestructurales de los proyectos y hasta un 50 % del coste de los estudios necesarios para su ejecución.

Los 92 proyectos revisados por la Comisión suponen una inversión total de 32 647 millones de euros y una contribución RTE-T igual a 5 300 millones.

Todos esos proyectos son partes fundamentales de las 30 redes transeuropeas de transporte prioritarias/corredores intermodales principales que deben atravesar la UE (véase el enlace que figura más adelante para obtener más detalles).

Las 30 redes transeuropeas de transporte prioritarias representan grandes proyectos infraestructurales en los que es frecuente que participen varios países. Tal es el caso, por ejemplo, del eje del tren de alta velocidad París-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London (PB-KAL) o del eje ferroviario Gdansk-Warszawa-Bmo / Bratislava-Wien.

Actualmente, los 27 Estados miembros tienen, cinco millo-

nes de kilómetros de carreteras, más de 215 000 Km. de líneas ferroviarias y 41 000 Km. de vías navegables interiores.

La política de la RTE-T presta apoyo a la realización de 30 proyectos prioritarios, que ofrecen un valor añadido europeo, así como a proyectos de interés común y a sistemas de gestión del tráfico que desempeñarán un papel clave para facilitar la movilidad de mercancías y pasajeros dentro de la UE.

El Programa RTE-T cuenta con un presupuesto de 8 013 millones de euros para el actual marco presupuestario 2007-2013. Los programas de trabajos anuales y plurianuales establecen prioridades y objetivos específicos que deben respetarse. El presupuesto del Programa Plurianual, que está destinado a las prioridades más importantes de la RTE-T, incluidos los proyectos prioritarios y las prioridades horizontales, representa del 80 al 85 % del total disponible del Programa RTE-T para el período 2007-2013.

El programa de trabajo plurianual del actual marco financiero se refiere a las prioridades más importantes de la RTE-T, definidas en las orientaciones de la RTE-T. Estas prioridades son los 30 proyectos, junto con las prioridades horizontales, es decir, los sistemas de gestión del tráfico para todos los modos de transporte; las medidas para desarrollar una red ferroviaria interoperable, especialmente las líneas ferroviarias de transporte de mercancías; y las medidas para promover el transporte marítimo y por vías navegables interiores.

El Programa Plurianual apoya especialmente proyectos com-

Proyectos prioritarios

- 1- Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Messina-Palermo
- 2- Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres: PBKAL
- 3- Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa
- 4- Eje ferroviario de alta velocidad del este
- 5- Línea Betuwe: TERMINADA
- 6- Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubliana-Budapest-frontera ucraniana
- 7- Eje de autopistas Igoumenitsa/Patra-Atenas-Sofía-Budapest
- 8- Eje multimodal Portugal/España-resto de Europa
- 9- Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer: TERMINADO 2001
- 10- Aeropuerto de Malpensa : TERMINADO 2001
- 11- Puente del Øresund : TERMINADO 2000
- 12- Eje ferrocarril/carretera del Triángulo Nórdico
- 13- Eje viario Reino Unido/Irlanda/Benelux
- 14- Línea principal de la costa oeste
- 15- Galileo
- 16- Eje ferroviario de transporte de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París
- 17- Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava
- 18- Eje de vías navegables Rin/Mosa-Meno-Danubio
- 19- Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica
- 20- Eje ferroviario del cinturón Fehmarn
- 21- Autopistas del mar
- 22- Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg
- 23- Eje ferroviario Gdansk- Varsovia-Brno/Bratislava-Viena
- 24- Eje ferroviario Lyon/Génova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Amberes
- 25- Eje de autopistas Gdansk-Brno/Bratislava-Viena
- 26- Eje ferrocarril/carretera Irlanda/Reino Unido/Europa continental
- 27- Eje «Rail Báltica»: Varsovia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
- 28- «Eurocaprail» del eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo
- 29- Eje ferroviario del corredor intermodal del Jónico/Adriático
- 30- Vía navegable interior Sena-Escalda

En la dirección siguiente se muestra un mapa y se da más información sobre las redes/proyectos prioritarios:

http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/

plejos con una perspectiva a largo plazo. Todos estos proyectos son especialmente sensibles a los cambios en los entornos jurídicos, financieros y políticos. Los principales retos y riesgos se derivan de la planificación y las inversiones a largo plazo. Los proyectos, en los que participan varios países, también conocidos por proyectos transfronterizos, a menudo se enfrentan a otras dificultades en lo que se refiere a coordinación, gestión y financiación, en comparación con proyectos nacionales similares. El 23 % de los proyectos examinados en la revisión intermedia de la cartera del Programa Plurianual 2007-2013, con una asignación del 60,2 % de la financiación de la RTE-T para esta cartera, son de carácter transfronterizo.

Al seleccionar estos proyectos se hizo un esfuerzo especial para concentrar la financiación: la parte del presupuesto dedicada a proyectos transfronterizos se duplicó, pasando del 30 al 60 % y la cofinanciación media por la UE pasó de aproximadamente el 6 % al 16 %.

Los 30 proyectos prioritarios de la RTE (o ejes) se enumeran en la tabla adjunta.

Los 27 Estados miembros de la UE disponen de 5 millones de kilómetros de carreteras, de los cuales 61.600 Km. son autopistas; 215.400 Km. de líneas ferroviarias, de las cuales 107.400 Km. están electrificadas; y 41.000 Km. de vías navegables interiores.

La inversión total en infraestructura de transporte durante el período 2000-2006 fue de 859. 000 millones de euros.

Para el período 2007-2013 el presupuesto de la UE para la RTE-T cuenta con unos 8.000 millones de euros. ♦

El Consejo de Transportes de la UE aprueba la reforma de la 'Euroviñeta'

La mayoría cualificada del Consejo de Transportes de la Unión Europea reunido en Luxemburgo ha llegado a un acuerdo político, con la oposición del Gobierno de España, para la reforma de la legislación sobre la tasa al transporte por carretera conocida como 'Euroviñeta'. El texto deberá ser ahora examinado por el Parlamento Europeo.

Dicha reforma, cuya tramitación se inició en 2008, y que ha sido impulsada por la presidencia de turno belga, ha resultado sin embargo profundamente modificada por la aceptación de numerosas reservas formuladas por España y otros estados miembros.

La directiva:

- Permite a los países miembros incluir en los peajes impuestos a los camiones, además de tasas relativas a los costes de la infraestructura, una tasa referida a la contaminación atmosférica y acústica que generan dichos vehículos.

Esta tasa deberá calcularse según un método común y respetan unos techos definidos en la Directiva para evitar prácticas abusivas.

- Autoriza una variación más amplia de los importes de los

peajes, sin incidencia en los ingresos, para permitir a los países miembros gestionar más fácilmente la circulación. En la práctica los países miembros podrán modular los peajes en función de la circulación, aumentando-

los en períodos punta a condición de disminuirlos en períodos valle.

- Fomenta la inversión de esos ingresos complementarios en proyectos tendentes a conseguir un transporte más "ecológico" (investigación y desarrollo en el campo de tecnologías automovilísticas limpias, construcción de otros tipos de infraestructuras de transporte y reducción de la contaminación en la fuente).

- Extiende el campo de aplicación de la Directiva "Euroviñeta" porque cubre no solamente la red transeuropea (como ocurre en la actualidad) sino todas las autopistas de Europa y somete así el cálculo de los importes de los peajes en las reglas de la Directiva, para evitar toda discriminación.

- En la actualidad cerca de 30.000 Km de autopistas están sometidas en Europa al régimen de peaje. Alrededor de la mitad forman parte de la red transeuropea.



Abierta la convocatoria de la Comisión Europea para la financiación de proyectos innovadores de energías renovables

La Comisión Europea ha lanzado la convocatoria para la financiación de proyectos innovadores de energías renovables y de captura y almacenamiento de dióxido de carbono en el marco de la iniciativa conocida como NER 300.

Esta iniciativa tiene su origen en el artículo 10 bis de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen

comunitario para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, modificada por la Directiva 2009/29/CE para perfeccionar y ampliar el régimen EU ETS, que estipula que "hasta el 31 de Diciembre de 2015 estarán disponibles hasta 300 millones de derechos de emisión en la reserva de nuevos entrantes para ayudar a fo-

mentar la construcción y utilización de hasta 12 proyectos comerciales de demostración destinados a la captura y el almacenamiento geológico de CO₂, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, así como para proyectos de tecnologías innovadoras de energía renovable en el territorio de la Unión".

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ha puesto en marcha una página web para facilitar la información sobre dicha iniciativa.

El MARM ha abierto también una cuenta de correo electrónico (Buzon-ner300@marm.es) para que los promotores de proyectos puedan presentar las solicitudes. ♦

Las tarifas de los peajes varían entre 15 y 25 céntimos de euro por kilómetro, según el tipo de camión y la red. La nueva Directiva autoriza a los Estados que lo deseen aumentar los peajes alrededor del 20 al 30 por ciento, es decir como media 3 a 4 céntimos de euro por kilómetro.

Tras rechazar la propuesta original de la Comisión en el sentido de que dicha tasa incluya los costes de congestión supuestamente generados por el tráfico pesado, la Directiva establece además que los camiones que cumplen con los estándares más exigentes en materia de reducción de emisiones no tengan que pagar durante los primeros años por la contaminación, importe que constituye el grueso de la 'Euroviñeta'.

De esa forma, los vehículos que cumplen actualmente el estándar más respetuoso con el medio ambiente, los denominados 'Euro 5', quedarán exentos del pago hasta el 1 de enero de 2014. Desde esa misma fecha, en la que entrará en vigor un estándar aún más riguroso por lo que respecta a emisiones, denominado 'Euro 6', los camiones que lo cumplan podrán a su vez beneficiarse de una exención hasta el comienzo de 2018.

Esta flexibilidad en la puesta en marcha de la 'Euroviñeta' contrasta notablemente con la propuesta inicial hecha por la Comisión, que no contemplaba ningún tipo de exención.

Una vez que los vehículos pesados menos contaminantes dejen de estar exentos por cumplirse los citados plazos, pasarán a pagar en su caso dos y un

céntimos de euros por kilómetro recorrido, en función de si recorren vías suburbanas o interurbanas respectivamente.

Se trata de una cifra que recorta a un tercio y a la mitad, respectivamente, la inicialmente propuesta por Bruselas, que era de tres y dos céntimos dependiendo del tipo de vía.

Durante la elaboración de la directiva se ha recortado otro de los capítulos de la propuesta de reforma legislativa, el que permite incrementar el coste a los vehículos pesados durante las horas de mayor tráfico.

En ese sentido, el texto que ahora examinará el Parlamento Europeo no sólo recorta y limita a cinco el número de horas que pueden ser consideradas como horas 'punta' (frente a la propuesta que inicialmente las fijaba en seis), sino que también pone techo al sobreprecio máximo que puede cobrarse por circular durante ese periodo, que pasa del 300% sobre la tarifa básica propuesto en un primer momento al 175%.

La propuesta no aborda de manera global la incorporación de los denominados costes externos y atiende sólo a uno de los modos de transporte, lo que podría desencadenar distorsiones de la libre competencia entre ellos.

La propuesta adoptada por Bruselas, que sólo se aplicará a los camiones de más de 3,5 toneladas y no a los turismos, establece una serie de criterios armonizados para calcular los cargos pero, en todo caso, no obliga a los Estados miembros.

En ese sentido, la UE deja a cada país la libertad para decidir si introduce o no este tipo de tasas y en qué carreteras. ♦

Perforado el túnel ferroviario en San Gotardo en Suiza



El 15 de octubre se consiguió el calado final del tubo este del túnel ferroviario de San Gotardo en Suiza, el cual formará parte, una vez finalizado, de un sistema ferroviario transalpino más amplio que comprende actualmente el túnel de base de Lötschberg, al cual se sumarán los de base del Brenner y de Mont Cenis.

El túnel de San Gotardo con una longitud de 57 kilómetros, debería entrar en servicio en 2017. Permite un "transfer" intermodal de la carretera al ferrocarril, principalmente para el transporte de mercancías pero también para los trenes de pasajeros de alta velocidad. Constituye uno de los elementos principales del proyecto prioritario nº 24 de la unión Europea "Eje ferroviario Lyon- Ginebra-Basilea- Duisburg-Rotterdam-Amberes" y contribuirá significativamente a la mejora

de las relaciones entre los puertos de mar del noreste de Europa, la cuenca mediterránea y la llanura del río Po.

La prioridad del túnel será para el tráfico de los trenes de mercancías largos y pesados (2000 t y 750 m) y los trenes de pasajeros de alta velocidad (200 km/h) que unen Basilea y Milán. El tráfico regional de pasajeros y los túneles de mercancías más ligeros continuarán circulando por el túnel de montaña.

La unión europea se propone, junto con los países implicados, dar una fuerte prioridad al desarrollo del acceso septentrional y meridional a las conexiones por el Lötschberg y el Gotardo, a este efecto, el tramo Karlsruhe-Basilea el norte y el tramo sur entre la frontera italo-suiza con Novara y Milan atraen principalmente la atención. ♦

Para más información: <http://ec.europa.eu/transport/greening/index.htm>

En la Sala Ernest Lluch del Congreso de los Diputados

Jornadas “El reto de la ingeniería Civil ante la crisis”

Los pasados días 28 y 29 de Octubre el Colegio de Ingenieros de Caminos, la Fundación Caminos y la Asociación de ex Parlamentarios auspiciaron unas Jornadas bajo el título: “El reto de la ingeniería Civil ante la crisis” que se celebraron en la Sala Ernest Lluch del Congreso de los Diputados.

Las mencionadas Jornadas se estructuraron en cinco mesas de análisis y debate más una Mesa de inauguración y una Mesa de clausura. Asistieron más de 200 personas.

La Mesa de inauguración estuvo compuesta por el Sr. Ministro de Fomento, D. José Blanco, el Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de Diputados, D. Salvador de la Encina, el Presidente de la Asociación de ex Parlamentarios y D. Carlos Robleas Piquer y el Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Edelmiro Rúa.

El Ministro abrió las Jornadas dando la bienvenida a los asistentes y planteando la situación actual de las infraestructuras previstas ante la crisis global que vivimos.

D. Salvador de la Encina, que inició su disertación con unas palabras de acogida a los presentes, profundizó sobre los temas objeto de las Jornadas.

El Presidente del Colegio D. Edelmiro Rúa, agradeció a los asistentes su participación y de forma breve planteó al Ministro la problemática de nuestra profesión, tanto en los temas de formación como en los profesionales.

La Mesa nº1 versó sobre “La importancia de las inversiones



en infraestructuras en el desarrollo social”. Tuvo como Presidente a D. Pèrre Macías i Arau, Diputado por Barcelona e Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Intervinieron como ponentes de la Mesa, D. Juan Lazcano

en su calidad de Presidente de la Confederación de la Construcción; D. Jaime Lamo de Espinosa como Presidente de ANCI; D. David Taguas como Presidente de SEOPAN; D. Javier Sáenz Cosculluela, Presidente de AERCO y D. José L.

González Vallvé, Presidente de Tecniberia.

Después de estas ponencias se desarrolló un coloquio moderado por D. Alvaro Miranda Simavilla, Consejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Navarra e Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

En el desarrollo de esta Mesa quedó patente la importancia que tiene la inversión en infraestructuras en el desarrollo social. Este tipo de gasto tiene una componente social en su origen, debido a la inherente creación de puestos de trabajo, y, una vez llevado a cabo, ejerce como multiplicador en el desarrollo social.

En la Mesa nº2 se analizó “La actividad internacional de la Ingeniería civil española”. Tuvo como Presidenta a D. María Concepción de Santa Ana Fer-



nández, Diputada por Granada e Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos.

Ilustraron esta Mesa con sus ponencias D. Juan-Miguel Villar Mir, Presidente de OHL; D. Francisco Javier Gayo Pozo, Presidente y Consejero Delegado de Sacyr; D. Joaquín Ayuso García, Vicepresidente de Ferrovial; D. Pedro Martínez Martínez, Director de Acciona Infraestructuras; D. Marcelino Fernández Verdes, Presidente de Dragados S.A.; D. José Mayor Oreja, Presidente de FCC Construcción y D. Pablo Bueno Sainz, Presidente del Grupo Typsa.

Ante la obligada reducción del gasto nacional en infraestructuras, debido a la crisis global, las empresas españolas del sector han sabido salir al exterior con gran éxito y se han convertido en un sector exportador de amplia relevancia. En



el desarrollo de las ponencias quedó patente la profusión de obras españolas realizadas en el extranjero.

Terminadas las ponencias, se desarrolló un coloquio sobre el tema, moderado por D. José M^o. Mazón, Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria e Ingeniero de Caminos,

Canales y Puertos. Con este coloquio concluyó el primer día de las Jornadas.

En la mañana del viernes se estableció la Mesa n^o3 que trató sobre "La innovación tecnológica de la Ingeniería civil española en la última década" bajo la Presidencia de D. Jesús Posada Moreno, Diputado por

Soria e Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Los ponentes de esta Mesa fueron D. Francisco Esteban Lefler, Director de Innovación y Tecnología de FCC Construcción; D. Jesús Rodríguez Santiago, Director de I+D+i de Dragados S.A.; D. Manuel Casteleiro como Director de la E.T.S. de I.C.C.P. de La Coruña; D. Mariano Navas Gutiérrez como Director del CEDEX; y D. Arcadio Gutiérrez Zapico, en su calidad de Director de Ingeniería y Tecnología de Gas Natural Fenosa.

Acabadas las ponencias se llevó a cabo un animado coloquio moderado por D. José Polimón López, Presidente del Comité español de grandes presas.

Es un mito común creer que la Ingeniería civil no evoluciona. Los ponentes de esta Mesa explicaron los criterios y ejemplos de innovación tecnológica llevados a cabo por la ingeniería civil española en actuaciones en España y en el extranjero, que contribuyen a que la actividad ingenieril española sea muy competitiva a nivel mundial.

A continuación del mencionado coloquio comenzaron las disertaciones de la Mesa n^o 4 "El papel de la función Pública", que fue presidida por D. Manuel Martín Antón en su calidad de Presidente del Consejo de Obras Públicas.

Los ponentes de dicha Mesa fueron D. Aureliano López Heredia, Director General de Carreteras, D. Carlos M^o Juárez Cólera, Director General de Infraestructuras Ferroviarias y D^o. Ana Rodríguez Roldán por la Dirección General del Agua.

Los ponentes explicaron la actividad de la función pública actual, así como la evolu-



ción que ésta ha tenido en los últimos tiempos. Sin la función pública tal como hoy se concibe sería imposible llevar a cabo los proyectos y obras que se desarrollan en la actualidad.

Tras un breve descanso se desarrolló la Mesa nº 5 "Visión política de las actividades de la ingeniería civil española" que fue presidida por el Senador por Castilla-León D. José Valín Alonso, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Los ponentes fueron los Portavoces en la Comisión de Fomento del Congreso de los diferentes grupos parlamentarios. Así intervinieron por el grupo socialista D. Rafael Simancas Simancas, Diputado por Madrid; por el grupo Popular, D. Andrés Ayala Sánchez, Diputado por Murcia; por el grupo catalán (CiU) D. Pèrre Macías y Arau; y por el grupo Vasco (EAJ-PNV) D. José Ramón Beloki Guerra, Diputado por Guipuzcoa.

En estas ponencias los oradores explicaron su concepción política de la función de la inversión en infraestructuras y reflejaron su percepción acerca de las ideas vertidas en las Mesas anteriores.

Concluidas las ponencias se estableció un coloquio sobre estos temas que fue moderado por D. Antonio Papell Cervera, periodista e ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

En el Acto de clausura actuó como Presidente el Emba-

jador D. Carlos Robles Piquer. En primer lugar presento a D^a. Inmaculada Rodríguez Piñero Fernández, Secretaria General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento la cual glosó todo lo tratado en las Jornadas. Posteriormente, presentó a D. Juan Lazcano, Vicepresidente del Colegio y a D. Arcadio Gutierrez Zapico, Presidente de la Fundación Caminos con cuyas intervenciones quedó clausurado el Acto. ♦

Celebración de la II Jornada Técnica de AUSIGETI

El día 26 de abril de 2010 tuvo lugar la II Jornada Técnica que la Asociación Nacional de Auscultación y Sistemas de Gestión Técnica de Infraestructuras (AUSIGETI) en el Salón Betancourt del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

Esta Jornada ha estado dedicada a las Infraestructuras Urbanas, con especial atención a la Construcción y Medio Ambiente en Ciudades, y contó con una gran asistencia de público, dado el interés que en el ámbito profesional de la construcción despierta el campo de la Auscultación.

Con la organización de estas jornadas, AUSIGETI continúa su andadura en la difusión de experiencias e intercambio de conocimientos entre los profesionales del sector.

El acto de apertura contó con la asistencia de Juan Francisco Lazcano (Vicepresidente del Colegio de Caminos), Manuel Arnáiz (Coordinador de Proyectos Singulares del Ayuntamiento de Madrid), Carmen



Deulofeu (Directora General de Obra Civil de GISA), Jesús Trabada (Consejero Delegado de Mintra) y el Presidente de AUSIGETI, José Polimón.

Teresa Fainé, Coordinadora Ambiental de la División de la línea 9 del Metro de Barcelona, que ejecuta GISA, presentó una ponencia que tiene como tema central la Auscultación de vectores ambientales en la construcción de túneles en entornos urbanos con alta densidad de población.

Javier Hernández, Director de Proyectos Singulares del Ayuntamiento de Madrid, expuso un detallado análisis del proyecto Madrid Río, en el que se combina el cuidado y restauración de la zona bajo la que se sitúan los túneles de la M - 30, dotando a los vecinos de amplios espacios de ocio y uso deportivo.

En tercer lugar, Henning Schwarz, Jefe de la oficina de Auscultación y Geotecnia de GISA, habló de la gestión de la auscultación realizada en la Línea

9 del Metro de Barcelona, cuyo seguimiento se está realizando con rigor y con las últimas tecnologías disponibles.

La última de las ponencias teóricas corrió a cargo de Fernando Díez, que como Asesor Técnico de la USAC de MINTRA expuso en qué consiste el Sistema de Auscultación Integral (SAI) en las ampliaciones del Metro de Madrid, cuya larga y fructífera experiencia ha sido de gran utilidad para la realización exitosa de las variadas obras subterráneas desarrolladas por MINTRA.

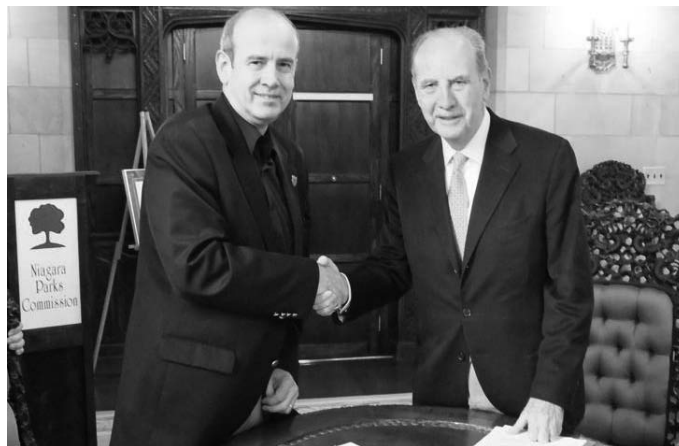
En la segunda parte de esta Jornada, dedicada a casos prácticos, con la intervención de representantes de las empresas EUROCONSULT, INMA-TEINSA, GEOCISA, APPLUS y EPTISA, se expusieron cinco trabajos sobre temas de distinta índole, como ruidos y vibraciones, contaminación del aire, la auscultación en los Metros de Barcelona y de Sevilla, así como en la conexión ferroviaria de alta velocidad entre las estaciones de Atocha y Chamartín. ♦

La Asociación de Ingenieros de Caminos firma un acuerdo de colaboración con la Canadian Society of Civil Engineers

El 30 de septiembre ambas organizaciones firmaron un acuerdo de colaboración permanente cuya finalidad es promover el intercambio de conocimientos científicos y técnicos de los ingenieros civiles de ambos países y cooperar en la puesta en marcha de acciones para velar por la integridad, honor y dignidad de la profesión.

El acuerdo lo firmaron los Presidentes y los Secretarios Generales de ambas organizaciones, Vic Perry y Dough Salloum por parte de la asociación canadiense. Por la Asociación de Ingenieros de Caminos lo hicieron Leonardo Torres-Quevedo y Rosario Martínez Vázquez de Parga.

Como homenaje a la ingeniería española, la Canadian Society of Civil Engineers ha otorgado al transbordador del Niágara el reconocimiento de hito internacional de la historia de la ingeniería canadiense, reconocimiento que se plasmó en la colocación ese mismo día de una placa conmemorativa junto al transbordador que proyectara y construyera Leonardo Torres-Quevedo (abuelo de

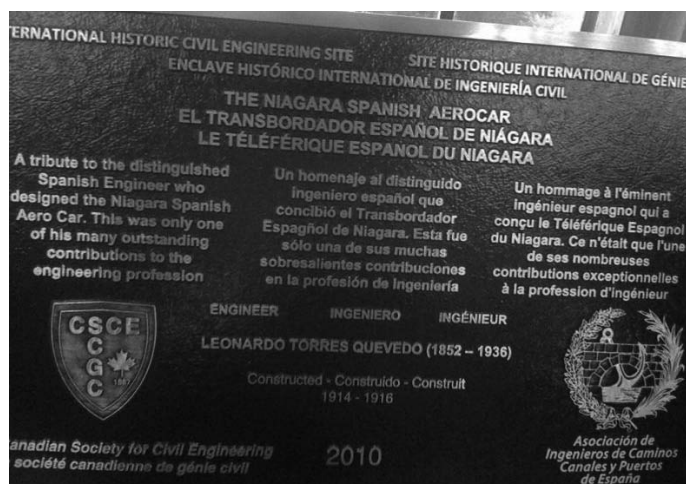


nuestro Presidente) a principios del siglo XX.

La ceremonia tuvo lugar en Canadá en la sede central de la Comisión del Parque de las Cataratas del Niágara,

con un programa preparado por Alistair MacKencie, Presidente de la Comisión Nacional de Historia de la CSCE. Participaron la Directora del Parque, Deborah Whitehouse, el Cónsul Español en Toronto, Jorge Rubio, el historiador canadiense Sherman Zavitz y los Presidentes de las dos organizaciones de ingenieros, ante un público de prestigiosos ingenieros civiles.

Nuestros representantes, Leonardo Torres-Quevedo y Fernando Moreu (delegado de la Asociación en Estados Unidos y Canadá), fueron obsequiados después con un recorrido en el transbordador, que sigue en funcionamiento desde la ya lejana fecha de 1916. ♦



■ **Gregorio Fernández Quidiello**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido

elegido presidente de la cámara de contratistas de la Comunidad Valenciana. Es director de la zona Levante de Dragados S. A.



■ **Rafael Fando Mestre**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado director

general del Centro de Innovación de Infraestructuras inteligentes, creado por Ferrovial en colaboración con la Junta de Castilla-La Mancha y la Universidad de Alcalá de Henares. Rafael Fando ocupará el cargo de director de innovación IT dentro de la dirección de sistemas de Ferrovial.

■ **José Gregorio Briz Muñoz.**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos ha sido designado director general de la unidad de negocio de civil y arquitectura de la empresa de ingeniería SENER. Anteriormente ocupaba el cargo de director del departamento de ingeniería civil y arquitectura y director de la división de SENER en Sevilla.

Cuadernos de la Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras

Una política de inversión en infraestructuras en tiempos de escasez

España está pasando por un periodo crítico en múltiples aspectos y es imprescindible que urgentemente se arbitren soluciones para frenar el deterioro económico y la falta de confianza de la sociedad en sus propias capacidades y se inicie un proceso de recuperación.

La Comisión de Infraestructuras del Colegio de Ingenieros de Caminos está convencida de que el conjunto de instrumentos culturales y sociales de que el país disfruta, incluyendo en ellos la capacidad de sus profesionales y la proyección internacional de su economía, deben permitirle superar las dificultades actuales.

Pero para ello es necesaria la colaboración activa del conjunto de los ciudadanos, de la sociedad civil en general, mediante la aportación de ideas constructivas de los distintos grupos con intereses o capacidades singulares, como complemento indispensable de la gestión de los decisores políticos para ayudar a decidir las mejores actuaciones con vistas al futuro de nuestra sociedad, planteando las mismas sin limitaciones o prejuicios ideológicos o territoriales.

El presente estudio nace del deseo de contribuir a identificar las mejores posibilidades de inversión pública en el país, en un momento de escasez de recursos y dificultad presupuestaria en los tres niveles de las Administraciones Públicas.

Las propuestas que a continuación se incluyen se han analizado desde un punto de vista de sentido común práctico y



económico en las posibilidades técnicas actuales, intentando evitar otro tipo de condicionantes, que pueden conducir a inversiones poco prácticas.

El sentido del esfuerzo inversor en infraestructuras es la mejora del territorio que hemos heredado, y el aumento de la competitividad y la calidad de vida en el mismo, y los autores del estudio temen que la ordenación actual del Estado, que facilita una dinámica de lógica competencia entre regiones y comunidades por los recursos siempre escasos, ha podido desvirtuar la visión de conjunto y a largo plazo que debe presidir una política de infraestructuras y ordenación del territorio.

Las conclusiones alcanzadas pueden valorarse por distintos sectores con criterios diferentes, e incluso ser consideradas como base de conflicto y polémica. Bendita polémica si lleva a poner de manifiesto contradicciones y posibilidades de mejora hasta ahora ocultas. ♦

Tarifación de Infraestructuras de Transporte en la UE. Adecuación del Sistema Español y su Aplicación en la Red Viaria. Actualización 2010

La UE lleva desde 1971 intentando establecer una política de tarificación por el uso de las infraestructuras con el fin de lograr que cada modo de transporte asuma todos los costes, económicos y sociales, que origina al desarrollar su propia actividad.

En 1982, la comisión Europea estableció los primeros lineamientos en el "Curso futuro de la política común de transportes", que continuó en 1998 con la publicación de "Tarifas justas por el uso de infraestructuras", y culminó en 2001 con un nuevo Libro Blanco: "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad" documento este último de importancia capital para entender globalmente lo que Europa quiere en materia de transportes.

La teoría que se propone es muy sencilla: **"el que usa paga" y "el que contamina paga"**. Los usuarios deben asumir la totalidad de los costes de transporte mediante el establecimiento de tarifas a los operadores que redunde en una mayor competitividad y eficiencia económica del sector.

Para pasar de la teoría a la práctica, la Unión Europea aprobó, el 17 de mayo de 2006, la Directiva 2006/38/CE ("Euroviñeta"), que da pautas concretas para la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por utilizar determinadas infraestructuras, considerando los costes inter-



nos (fundamentalmente, costes de construcción, operación, mantenimiento, desarrollo de la red y rendimiento del capital). En la actualidad, está pendiente de aprobación definitiva una nueva Directiva que complementa la anterior para dar cabida en la tarificación a los **costes externos** (contaminación atmosférica acústica y de congestión).

En relación a la Directiva 2006/38/CE, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos publicó el estudio "Tarificación de Infraestructuras de Transporte en la UE: Adecuación del Sistema Español y su Aplicación a la Red Viaria", y acaba de proceder con su "actualización..." a la consideración de los costes externos. En este último, se anticipa un posible marco de actuación en España con la determinación de un orden de magnitud de las tarifas de aplicación. ♦