

La Revista de Obras Públicas en el Catálogo Latindex

Con fecha 26 de octubre pasado, la *Revista de Obras Públicas* ha sido incluida en el *Catálogo Latindex*, sistema regional de información en línea para revistas científicas en América Latina, Caribe, España y Portugal.

Latindex comenzó a gestarse en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), hacia finales de 1995. Como elemento indispensable del sistema se planteó que tuviera un carácter regional, que al no estar centralizado en una determinada institución o país, basara su fortaleza en el trabajo compartido y en la cercanía a las fuentes que generan o distribuyen datos sobre las publicaciones. En febrero de 1997 se llevó a cabo en la UNAM la reunión de instalación de Latindex, a la que asistieron los cuatro países fundadores a través de representantes de las siguientes instituciones: Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (Brasil), Instituto de Información Científica y Tecnológica (Cuba), Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas (Venezuela) y la Universidad Nacional Autónoma de México.

La *Revista de Obras Públicas* ha sido incluida en el *Catálogo*, un subconjunto de las revistas que incluye aquellas que cumplen con el umbral de características editoriales establecidas por el Sistema mediante la aplicación de criterios de calidad editorial. **En el caso de la *Revista de Obras Públicas* se cumple con el máximo establecido que es de 33 criterios.**

En España, el número de revistas incluidas en el Capítulo "*Ciencias de la Ingeniería. Ingeniería Civil*" es solamente de cinco. Reproducimos a continuación el certificado de Latindex en el que se recogen los parámetros que cumple la Revista. ♦



CENTRO DE CIENCIAS
HUMANAS Y SOCIALES
(CCHS)

Madrid, 26 de octubre de 2010

Sr. Editor de la revista "**Revista de obras públicas**"
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Almagro, 42
28010 Madrid

Dña. Carmen Urdín Caminos, coordinadora del Sistema Latindex en España, ha evaluado la calidad editorial de la "*Revista de obras públicas*", aplicando los 33 parámetros establecidos en el proyecto Latindex (Sistema regional de información en línea para revistas científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal) y **el resultado obtenido es que cumple dichos parámetros en su totalidad.** La revista ha sido incluida en el *Catálogo Latindex*.

Los parámetros utilizados para la evaluación son:

- 1.- Consejo Editorial
- 2.- Contenido científico (al menos 40% del material publicado)
- 3.- Antigüedad mínima un año
- 4.- Identificación de los autores
- 5.- Lugar de edición de la revista
- 6.- Entidad editora
- 7.- Mención del director
- 8.- Dirección postal
- 9.- Inclusión en portada o cubierta de: título completo, ISSN, volumen, número, fecha y/o membrete bibliográfico
- 10.- Mención de periodicidad
- 11.- Tabla de contenidos (Sumario)
- 12.- Membrete bibliográfico al inicio de cada artículo
- 13.- Membrete bibliográfico en cada página
- 14.- Identificación de los miembros del Consejo Editorial
- 15.- Afiliación institucional de los miembros del Consejo Editorial
- 16.- Afiliación de los autores
- 17.- Fecha de recepción y aceptación de originales
- 18.- ISSN
- 19.- Mención del objetivo, cobertura temática y/o público al que va dirigida la revista
- 20.- Mención del sistema utilizado para la selección de originales
- 21.- Evaluadores externos
- 22.- Autores externos
- 23.- Apertura exterior de la revista (Consejo Editorial)
- 24.- Servicios de indización y bases de datos que incluyen la revista
- 25.- Cumplimiento de la periodicidad
- 26.- Contenido original
- 27.- Instrucciones a los autores para el envío de originales
- 28.- Instrucciones a los autores para la elaboración de las referencias bibliográficas
- 29.- Exigencia de la originalidad de los trabajos
- 30.- Resumen en español
- 31.- Resumen en otro idioma
- 32.- Palabras clave en español
- 33.- Palabras clave en otro idioma

Carmen Urdín Caminos

C/ JOAQUÍN COSTA, 22
28002 MADRID. ESPAÑA
TEL.: 91 563 54 82
FAX: 91 564 26 44

La situación económico-financiera de la actividad eléctrica en España en el período 1998-2009

Con este título, la Asociación Española de la Industria Eléctrica (UNESA) acaba de presentar un estudio en el que se analiza de manera pormenorizada la evaluación de las actividades eléctricas desarrolladas en el mercado nacional por el sector.

A continuación resumimos los trece puntos que constituyen la base del estudio:

- Debido a su diversificación, la realidad económico-financiera global de los grupos empresariales eléctricos no debe confundirse con la situación económico-financiera de la Actividad Eléctrica en España.
- El ratio de endeudamiento de la Actividad Eléctrica en España (UNESA) es de los más altos entre las utilities de Europa. Solamente algunas empresas con participación pública tienen endeudamientos superiores.
- Las centrales hidráulicas y nucleares no están amortizadas. De hecho, les queda más de un 40% de vida útil económica restante.
- A la vista de los resultados es imposible admitir, tal como se viene publicando, que el mercado de Generación en España está concediendo "beneficios extras" (windfall profits) para las empresas eléctricas por importe de 4.000-5.000 Mill./año.
- Poner fin al déficit tarifario beneficiaría al sistema en su conjunto: disminución de su endeudamiento,



mayor estabilidad financiera y reducción de los costes financieros en la tarifa.

- Los ciclos combinados instalados a lo largo de la década aportarán el grueso de la potencia disponible necesaria para satisfacer el crecimiento de la punta de la demanda.
- Las energías renovables aleatorias o intermitentes, no evitan la instalación de potencia alternativa de alta disponibilidad.

- La evolución esperada del precio del mercado diario para España en los próximos años, continuará por debajo de los costes variables de funcionamiento de las plantas térmicas.
- Una mayor interconexión facilitaría la consecución del objetivo de renovables y una mejor gestión del sistema.
- El problema del coste del suministro de electricidad, no radica en los precios del mercado de generación, sino en los costes regulados que se han triplicado en los 10 últimos años, debido al incremento de las primas y al efecto de las anualidades del déficit.
- El mix energético propuesto por el Gobierno, con un incremento importante de la solar, unido al mantenimiento de las primas, hará que persista el principal problema de encarecimiento de costes del sistema eléctrico.
- El esfuerzo inversor en España, aunque relativamente menor que en otros países, representaría hasta 2020 más del doble de la inversión en generación efectuada en los diez años precedentes.
- En conjunto, la mejora de eficiencia energética traerá consigo mayores costes de energía, pues el efecto de los mayores costes de capital será significativamente superior al de los menores costes variables asociados a los ahorros de combustibles. ♦

La inversión total en infraestructuras cae un 31%

La Asociación Española de Empresas de Ingeniería Tecnológica ha hecho público un informe en el que destaca que la inversión pública en infraestructuras que contempla el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2011 es de 14.639,71 millones de euros, lo que arroja un descenso del 31% en comparación con la de 21.240 millones que se programó para 2010. Se trata de una caída ocho veces mayor a la del 3,88% que esta partida ya experimentó en el proyecto de Presupuestos para el ejercicio en curso.

Del monto inversor total fijado para 2011, 4.539,25 millones corresponden a inversión directa del Estado, la mitad de los 8.493,43 millones de euros que suma la dotación para infraestructuras en el capítulo de gastos de los Presupuestos (un 40,7% menos que un año antes).

Los 10.100,46 millones de euros restantes es la inversión que se realiza a través de distintas empresas públicas (Adif, Renfe, Aena, entre otras), monto que arroja un descenso del 24,3% respecto a los 13.354 millones previstos en los PGE de 2010.

Por tipos de obras, los Presupuestos fijan una inversión para infraestructuras de transporte de 11.992 millones, un 30,2% menos respecto a los 17.191 millones de un año antes. Los 2.647,5 millones restantes se destinarán a obras hidráulicas o medioambientales.

El proyecto de ley atribuye el recorte en obra pública a la reprogramación de la política de infraestructuras que ha realizado el Gobierno "ante el actual contexto de restricción presu-



pueraria que afecta a todas las políticas de gasto".

Según indica, en virtud de dicha reprogramación y con el presupuesto asignado se "priorizarán" las obras con un "muy avanzado" grado de ejecución y los corredores con mayor volumen de tráfico, y se "potenciará" el ferrocarril en su "triple vertiente" (AVE, convencional y Cercanías).

Además, los PGE recuerdan que el Ministerio de Fomento ultima la puesta en marcha de un plan para ejecutar obras en colaboración con el capital privado, con el fin de compensar la "reducción de las disponibilidades presupuestarias" para infraestructuras

prevista hasta 2013 como consecuencia de las medidas de ajuste del Gobierno para cumplir con los objetivos de reducción de déficit.

El 47% para el ferrocarril

En cuanto a tipos de infraestructuras, casi la mitad (el 47,4%) del presupuesto inversor total se destinará al ferrocarril, que copará así 6.947,51 millones de euros, si bien constituye un descenso del 20% en comparación a los 8.758 millones inicialmente previstos para 2010.

La mayor parte de esta inversión (5.926 millones) se ejecutará a través de sociedades pú-

blicas, principalmente el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

Con esta dotación se busca continuar con las obras de las líneas de Alta Velocidad (AVE) actualmente en construcción, y acometer los planes de ampliación y mejora previstos en Cercanías.

Carreteras cae un 50%

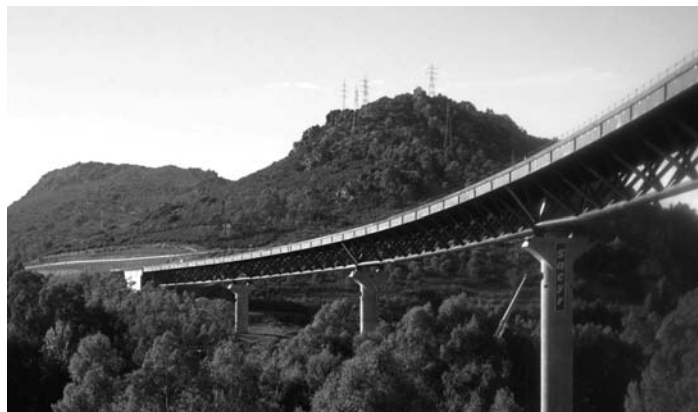
La carretera constituirá el segundo destino de la inversión pública en infraestructuras en 2011, con 2.540,36 millones, lo que arroja un desplome del 50,6% en comparación al presupuesto de 2010 (5.144 millones de euros).

Del total, 1.455,36 millones se destinarán a la construcción de nuevas vías, con el fin de "continuar las obras en curso de los principales ejes de autovías y finalizar las mejores de las autovías de primera generación emprendidas en años anteriores".

El tercer principal foco de la inversión pública en infraestructuras serán las dotaciones hidráulicas, con un presupuesto de 2.277,97 millones, un 32,9% menos que en 2010.

Los PGE de 2011 contemplan además una reducción del 28% en la inversión en aeropuertos, que se sitúa en 1.345 millones de euros y que afrontará Aena en su práctica totalidad, además de 1.158,78 millones para puertos (-18,3%), que también costea el ente público Puertos del Estado.

Por último, el Presupuesto asigna 294,97 millones de euros para obras medioambientales, 445 menos que un año antes. ♦



Fomento destina 800 millones de euros a líneas de alta velocidad

El Ministerio de Fomento ha destinado cerca de 800 millones de euros a la ejecución de distintas líneas de alta velocidad españolas. El Consejo de Ministros ha autorizado licitar un total de cinco contratos del corredor de alta velocidad a Levante, a la línea Antequera-Granada, y al Corredor Norte-Noroeste que enlazará las regiones de León y Asturias.

Además, el Consejo de Administración de Adif, ha autorizado actuaciones -por valor de 350,3 millones de euros- en la línea de alta velocidad Antequera-Granada y en la línea Madrid-Extremadura-frontera portuguesa.

Alta velocidad a Levante

En la línea de alta velocidad a Levante el Consejo de



Ministros ha autorizado la licitación de las obras de plataforma de los accesos a Alicante (Fase II, sección norte), con una inversión de 61,7 millones de euros. Con esta licitación, todos los tramos de la alta velocidad a Alicante ya se encuentran en fase de obras.

También se ha autorizado un contrato por valor de más de 16,3 millones de euros, destinados a la realización de trabajos adicionales y de mejora en los accesos de la alta velocidad a Albacete, como por ejemplo la reposición de servidumbres, ampliación de pasos inferiores, y obras de drenaje, entre otros.

Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad León-Asturias

Se han asignado 258 millones de euros a la licitación de los trabajos de mejora en el interior de los túneles de Pajares, pertenecientes al Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad León-Asturias.

Estos trabajos, que suponen una importante mejora de las infraestructuras actualmente en construcción, se llevarán a cabo tanto en el lote Sur (lado León) como en el Norte (lado Asturias). Se realizarán de forma previa al desarrollo de los proyectos de vía y el resto de subsistemas, y consisten, entre otros, en la impermeabilización y drenaje, aceras de evacuación y canalizaciones para cables. ♦

El consumo interanual de cemento se sitúa en 25,7 millones de toneladas

Con casi 19 millones de toneladas, el consumo de cemento cayó un 14,6% hasta septiembre, en comparación con el mismo periodo del año anterior. Las plantas integrales de cemento españolas han producido en los nueve primeros meses del año 19,9 millones de toneladas, cifra que representa un descenso del 11,9% frente a lo que producían en el mismo periodo de 2009. Estas cifras ponen de manifiesto que el mercado no se ha estabilizado y los ratios de producción y demanda de cemento continúan cayendo.

Por otra parte, el consumo per cápita actual es de 560

kgs/año una cifra netamente inferior a lo que se podría considerar una situación normal en países de la UE similares a España y que nos sitúa a niveles de consumo por habitante semejante al de los años 87- 88.

El descenso de la actividad se ha compensado mínima-

mente con la exportación. Así, hasta el pasado septiembre la industria cementera española ha vendido en los mercados internacionales, fundamentalmente Europa, Norte de África y Estados Unidos, casi tres millones de toneladas, lo que representa

un aumento del 33,6% con respecto al mismo periodo de 2009. Por su parte, las importaciones decrecen un 24% y se sitúan en 1,7 millones de toneladas, lo que aproximadamente representa un 10% del consumo total de cemento. ♦

Datos acumulados del año (enero 2010 - septiembre 2010)

	2010	2009	% Variación
Producción de cemento	19.874.010	22.539.496	-11,83%
Consumo nacional (cemento)	18.907.639	22.133.887	-14,58%
Consumo aparente medio diario	99.514	116.494	-14,58%
Exportaciones (cemento+clínker)	2.901.927	2.171.577	33,63%
Importaciones (cemento+clínker)	1.670.307	2.198.072	-24,01%

Aprobadas obras para la conexión ferroviaria de Alta Velocidad a Granada por un importe de 285,1 millones de euros

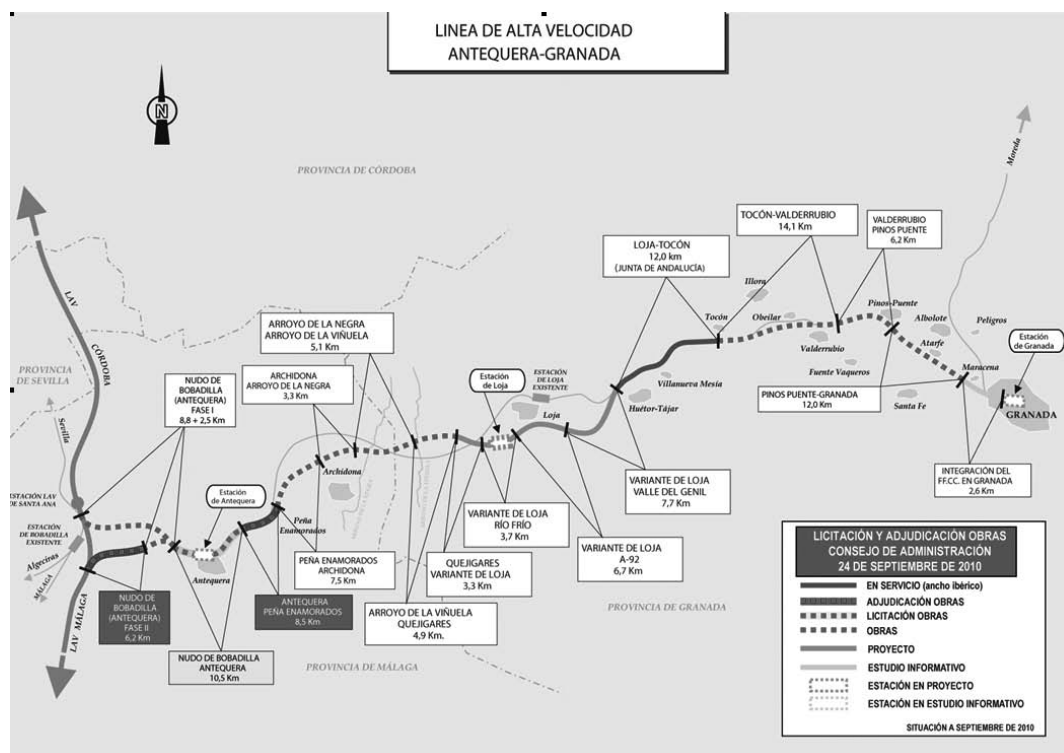
El Ministerio de Fomento ha dado un importante impulso a la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada con la licitación de un tramo y la adjudicación de otros dos, todos ellos en la provincia de Málaga, por un importe de 285.111.331 euros.

Así, el Consejo de Ministros ha autorizado la licitación de las obras de plataforma del tramo Nudo de Bobadilla-Antequera, en Antequera, de 10,5 km y que cuenta con un presupuesto de licitación de 104.904.416,4 euros. Hay que señalar que incluye también la construcción de una nueva estación, que contará con un presupuesto de 30 millones de euros.

Por otro lado, Fomento, a través de Adif, ha adjudicado las obras de plataforma de los tramos Nudo de Bobadilla (Antequera) Fase II y Antequera-Peña de los Enamorados. El primero se encuentra localizado en el municipio de Antequera y el segundo discurre por los municipios de Antequera y Archidona.

Con estas inversiones, ya se encuentran en fase de obras los cuatro tramos que componen el trayecto Antequera-Peña de los Enamorados, de 36,8 km de longitud, dado que el tramo restante, Nudo de Bobadilla Fase I (11,3 km), se encuentra en ejecución.

En estos cuatro tramos se localizan importantes obras, como el inicio del km 0 de la línea, el doble enlace con la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, que permite la conexión directa de Granada



con ambas capitales andaluzas, así como la futura estación de alta velocidad de Antequera, entre otras instalaciones.

Antequera y el Nudo de Bobadilla son el punto clave de la conexión entre el futuro corredor transversal de Andalucía en Alta Velocidad, al que pertenece la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, y la Línea de Alta Velocidad Málaga-Córdoba-Madrid. Representan, además, un núcleo esencial en la articulación de la red ferroviaria de Andalucía hacia el resto de la península.

Descripción de los proyectos

En el tramo licitado, Nudo de Bobadilla-Antequera, las obras proyectadas consisten en la construcción de la plataforma

de vía de la línea de alta velocidad.

Como elementos singulares hay que destacar tres viaductos: sobre el río de la Villa, de 488 m de longitud; sobre el arroyo de las Adelfas, de 304 m, y sobre el arroyo del Romeral, de 84 m.

También hay que destacar la pérgola sobre la A-343, de 102,3 m de longitud, y el rebaje de la rasante y cubrimiento de las vías en la Nueva Estación de Alta Velocidad de Antequera en una longitud de 400 m.

Por lo que respecta a las obras adjudicadas, el tramo Nudo de Bobadilla (Antequera) Fase II cuenta con un presupuesto de 32.209.574,82 euros (IVA incluido). Los trabajos han sido adjudicados a la Unión

Temporal de Empresas (UTE) formada por Eiffage Infraestructuras e Imathia Construcción.

La Fase II del Nudo de Bobadilla contiene los ramales del triángulo ferroviario que permitirá la interconexión de Granada con Málaga a través de la LAV Córdoba-Málaga.

Como elementos singulares hay que destacar la pérgola sobre la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, de 74 m de longitud, y el viaducto sobre el Arroyo de Las Lomas, de 258 m de longitud.

Por su parte, el tramo Antequera-Peña de los Enamorados ha sido adjudicado a la UTE formada por las empresas Acciona Infraestructuras y Torres Cámara y Cía de Obras por importe de 147.977.339,83 euros.

Como elementos singulares hay que destacar cuatro viaductos: sobre la autovía A-45 de 130 m de longitud, sobre el río Guadalhorce y sobre la autovía A-92 de 2.525,5 m, del Cortijo de Roperos de 684 m, y otro sobre el ferrocarril Fuente de Piedra-Granada de 126 m de longitud.

La tipología de los viaductos en el vano de paso sobre ambas autovías es un arco superior triangulado con tablero mixto. Asimismo, destaca el túnel artificial de Antequera Nordeste de longitud 790 m.

Los proyectos contienen, en todos los casos, las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras de infraestructura, como son movimientos de tierra, obras de drenaje, estructuras, reposición de los servicios y servidumbres afectados, y la construcción de conexiones transversales que aseguran la permeabilidad viaria de la línea.

Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada

La construcción de la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, en las provincias de Málaga y Granada, posee una longitud total de 125,4 km de vía doble electrificada de ancho internacional (UIC), y está incluida en la Red Ferroviaria de Interés General.

Está previsto que existan dos estaciones intermedias situadas en Antequera (Málaga) y Loja (Granada). A su llegada a Granada, ciudad que contará con una nueva estación de alta velocidad, se incorporará una vía de ancho ibérico adicional para conectar con la línea Moreda-Granada.

La línea está diseñada para doble vía de alta velocidad con ancho internacional para tráfico de viajeros. La electrificación de la línea está dotada de un sistema de 25.000 voltios de corriente alterna.

Esta línea contará con los modernos sistemas de señalización ERTMS y ASFA, y con el sistema de comunicaciones móviles GSMR.

La Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada va a ser cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de la Unión Europea a través del Programa Operativo Fondo de Cohesión- FEDER 2007-2013.

Beneficios de la actuación

Los principales beneficios de la construcción de ambos tramos y consecuentemente de la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, serán los siguientes:

- Establecimiento de una nueva relación ferroviaria entre Málaga y Granada, correspondiendo la actuación a una línea de alta velocidad.
- Aumento de la seguridad con la disposición del vallado a ambos lados de la vía y ausencia de pasos a nivel a todo lo largo de la línea.
- Incremento de la capacidad y la regularidad, como resultado de disponer de doble vía en todo el trayecto.
- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.
- Ahorro del tiempo de viaje entre Málaga y Granada. ♦

Impulso a las obras de dos nuevos tramos de la Línea de Alta Velocidad en Extremadura

El Ministerio de Fomento, a través de Adif, ha aprobado dos nuevas actuaciones en el tramo Talayuela-Cáceres de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura-frontera portuguesa a su paso por la provincia de Cáceres, por importe conjunto de 170.092.918,4 euros, lo que representa un nuevo e importante impulso a la conexión de alta velocidad con la frontera portuguesa.

La primera de las actuaciones aprobadas es la adjudicación de las obras de plataforma de vía del tramo Embalse de Alcántara-Garrovillas, y la segunda relativa a la licitación de las obras de plataforma del tramo Cañaveral-Embalse de Alcántara.

El tramo adjudicado, por importe de 96.483.156,7 euros (IVA incluido), es de 6,3 km. La adjudicación de las obras de este tramo, se une a las aprobadas para los tramos Grimaldo-Casas de Millán, Casas de Millán-Cañaveral, Garrovillas-Casas de Cáceres y Casas de Cáceres-Cáceres, todos ellos en fase de obras. Estos cinco tramos incluidos en el trazado Talayuela-Cáceres suman un total de 33,8 km.

Por su parte, el tramo licitado es el Cañaveral-Embalse de Alcántara, contiguo al anterior. Este tramo cuenta con un presupuesto de licitación de 73.609.761,8 euros.

Descripción del proyecto

El tramo Embalse de Alcántara-Garrovillas discurre por los términos municipales de Garrovillas de Alconétar y Santiago del Campo. El nuevo trazado se ha diseñado para doble vía de alta velocidad con ancho internacional para tráfico de viajeros y mercancías. En dicho trazado destacan, como elementos singulares, el viaducto sobre el río Almonte, de 996 m de longitud, con un vano central tipo arco de 384 m, récord mundial de luz en su tipología. Asimismo, se han proyectado tres viaductos, sobre el arroyo de Santa Ana, de 341m, y sobre los arroyos de Villaluengo y Cagancha, de 431m cada uno.

El cruce de la Calzada Romana "Vía de la Plata" se resuelve por medio de un túnel artificial de 160 m de longitud, y en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura.

Por su parte, el tramo licitado, Cañaveral-Embalse de Alcántara tiene 6,5 km y discurre por el término municipal de Garrovillas de Alconétar. En dicho tramo destaca, como elemento singular, el viaducto sobre el río Tajo, de 1.488 m de longitud, con un arco central de 324 m de luz. Asimismo se han proyectado dos viaductos, sobre el Regato del Cuervo de 162 m

y sobre la Calzada Romana "Vía de la Plata", de 114 m de longitud.

En ambos casos, el trazado se ha diseñado para doble vía de ancho internacional para tráfico de viajeros y mercancías, al tiempo que el proyecto define las actuaciones a llevar a cabo para la ejecución de la infraestructura, como son movimientos de tierra, obras de drenaje, estructuras, reposición de servicios y servidumbres afectadas y la construcción de conexiones transversales que aseguran la permeabilidad viaria de la línea.

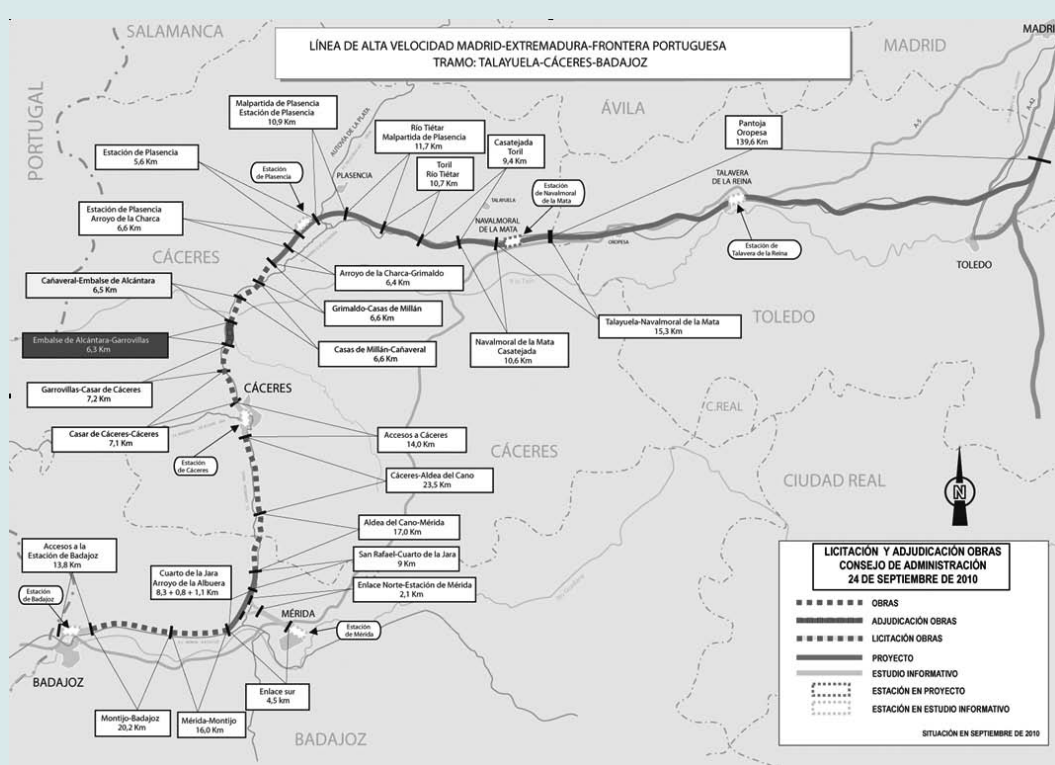
La Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por FCC Construcción y Conduril Constructora Duriense será la encargada de realizar las obras del tramo Embalse de Alcántara-Garrovillas.

Tramo Talayuela-Cáceres

El tramo Talayuela-Cáceres tiene una longitud aproximada de 127,5 km y discurre íntegramente por la provincia de Cáceres. Este tramo está dividido en un total de 16 tramos, de los cuales cinco, incluido el adjudicado, se encuentran en fase de obras, con un total de 33,8 km, y otro en fase de licitación, el Cañaveral-Embalse de Alcántara, de 6,5 km.

Los diez restantes, con una longitud de 87,2 km, se encuentran en fase de proyecto constructivo.

En estos momentos se encuentran adjudicados y en obras un total de nueve tramos a lo largo de toda la línea de alta velocidad a su paso por Extremadura, con



una longitud conjunta de 110,5 km.

El trayecto Talayuela-Cáceres se integra dentro de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura - frontera portuguesa, cuyo trazado se ha diseñado en doble vía de alta velocidad en ancho internacional (UIC) para tráfico mixto de viajeros y mercancías en todo el recorrido.

Financiación europea

Las obras de plataforma del tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres- Mérida serán cofinanciadas por el FEDER dentro del P.O. Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013.

Las ayudas RTE-T 2007-2013 cofinanciarán estudios y proyectos de esta línea. Además, dentro del mismo período,

las diversas ayudas cofinanciarán las obras de plataforma del tramo Mérida-Badajoz-Caía.

Las ayudas asignadas con cargo al FEDER 2007-2013 ascienden a 240,5 millones de euros, las ayudas RTE-T 2007-2013 suman 127,6 millones de euros. Las ayudas totales de la línea serán de 368,1 millones de euros.

Beneficios de la actuación

Los principales beneficios derivados de la construcción de la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura-frontera portuguesa serán los siguientes:

- Establecimiento de una nueva relación ferroviaria de alta velocidad entre Madrid y Extremadura.

- Aumento de la seguridad con la adopción de tecnologías punta en sistemas de conducción automática de trenes, así como vallado a ambos lados de la vía y ausencia de pasos a nivel a lo largo de la línea.

- Incremento de la capacidad y la regularidad como resultado de disponer de doble vía en todo el trayecto.

- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.

- Reducción del tiempo de viaje, entre las poblaciones conectadas, al permitir conexiones directas entre ellas con un trazado de alta velocidad. ♦

Obras de mejora en el interior de los túneles de Pajares

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Fomento la realización de diversas actuaciones adicionales y de mejora en el interior de los túneles de Pajares, pertenecientes al Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad León-Asturias. Las actuaciones, que suponen una importante mejora de las infraestructuras en construcción, se llevarán a cabo tanto en el lote Sur (lado León) como en el Norte (lado Asturias).

Las obras, tienen un presupuesto de 257.899.104,4 euros (IVA incluido) y serán ejecutadas por Adif, realizándose de forma previa al desarrollo de los proyectos de vía y al resto de subsistemas. Entre las actuaciones complementarias contempladas se encuentra la impermeabilización definitiva y la ejecución del drenaje de aguas, la solera del túnel, las aceras de evacuación, las canalizaciones para cables y la construcción de falso suelo en galerías y cuartos técnicos.

Lote Norte, lado Asturias

Las inversiones autorizadas hoy se han dividido en dos contratos: lote Norte y lote Sur de los túneles. El correspondiente al lote Norte, lado Asturias, cubre un ámbito de actuación de 14,8 kilómetros y comprende desde un punto intermedio entre la galería de Folledo y la de Buiza hasta la boquilla del lado Asturias.

Los trabajos en esta zona, que cuentan con un presupuesto de 165.371.974,5 euros (IVA incluido), comprenden el tratamiento de impermeabilización de la galería de Buiza para su uso como galería de



emergencia del túnel en caso de incidentes. Asimismo, se contempla la excavación y revestimiento de un nuevo centro técnico, en la mitad del recorrido de esta galería, como consecuencia de los proyectos que se están redactando para definir las instalaciones de protección civil y seguridad dentro del túnel.

Lote Sur, lado León

El segundo de los proyectos, que cuenta con un presupuesto de 92.527.129,9 euros (IVA incluido), tiene un ámbito de actuación de 9,8 km entre el emboquille sur de los túneles de Pajares (lado León) y un punto intermedio entre las galerías de acceso de Folledo y Buiza.

Las obras incluyen la ejecución de tratamientos de acondicionamiento en la galería de acceso intermedio de Folledo para su uso como galería de acceso para mantenimiento, una vez puesta en servicio la infraestructura. Además, contemplan los trabajos genéricos ya reseñados de impermeabilización, y de ejecución de soleiras, aceras de evacuación y

mantenimiento, canalizaciones y drenajes para aguas, canalizaciones para cables, falsos suelos, arquetas y cruces bajo vías.

Variante de Pajares

La Variante de Pajares tiene una longitud de 49,7 km y su complejidad constructiva ha obligado a la división del conjunto en tres tramos: La Robla-Túneles de Pajares, Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Pola de Lena. Estas obras suponen un gran reto de ingeniería por la diversidad geológica y morfológica del macizo montañoso a superar.

El tramo Túneles de Pajares destaca por su singularidad y complejidad, ya que se trata de un túnel bitubo de 25 kilómetros, lo que lo convierte en el segundo túnel ferroviario más largo de España.

Actualmente, el túnel está perforado en su totalidad y revestido mediante anillos de dovelas prefabricadas.

La construcción de la Variante de Pajares permitirá establecer una relación ferroviaria de alta velocidad entre

Madrid y Asturias, mejorando sustancialmente las condiciones y características de la conexión actualmente existente en ancho convencional, con el consiguiente ahorro en el tiempo de viaje y aumento del confort para los usuarios. Asimismo, al disponer de doble vía en todo el trayecto se incrementará la capacidad de la infraestructura.

Fondos europeos

La construcción de la plataforma de los subtramos La Robla-Túneles de Pajares, Túneles de Pajares-Sotiello, Sotiello-Campomanes y Campomanes-Pola de Lena, y el suministro de materiales y montaje de vía e instalaciones de toda la Variante de Pajares (La Robla-Pola de Lena) van a ser cofinanciados por el Fondo de Cohesión de la Unión Europea (UE), a través del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013. La tasa de cofinanciación es de un 80%.

Por su parte, las obras de plataforma de los Túneles de Pajares están cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de la UE dentro del Marco de apoyo Comunitario 2000-2006. La ayuda concedida por la UE para la construcción de estos túneles asciende a 284 millones de euros con cargo al Programa Operativo Integrado de Castilla y León, y a 44,5 millones de euros con cargo al programa Operativo Integrado de Asturias. Los porcentajes de financiación son del 60% y el 50%, respectivamente. ♦

Continúan las obras de la Presa de Enciso

La ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ha visitado recientemente las obras de la presa de Enciso, que regula el río Cidacos. Estos trabajos, que han alcanzado el 40% de certificación, han contado ya con una inversión de 24.000.000 euros.

La presa tiene un presupuesto total de 61.500.000 euros, a lo que se suma el proyecto de estabilización de la ladera izquierda, que incluye otros 2.700.000 euros de inversión.

Actualmente, los trabajos se centran en la construcción del desagüe de fondo de la presa, una de las piezas principales del futuro embalse, en la cimentación de la presa y en las inyecciones de consolidación.

Además, se ha ejecutado ya la ataguía parcial, necesaria para el futuro desvío del río. La fecha prevista para la finalización de esta obra es noviembre de 2012.

El Plan de Regulación de la Zona Regable del río Cidacos está formado por las obras en la presa de Enciso, la variante de la carretera LR-115, el azud de derivación de Arnedillo y el canal principal con ramales y conexiones. El proyecto actual recoge la Modificación de Obras nº2.

La presa de Enciso se ubica en una cerrada a 700 metros aguas arriba del municipio del mismo nombre en La Rioja y tendrá un volumen útil de 46,50 hm para regadíos y usos ecológicos. Con sus reservas se regarán 5.486 hectáreas en los municipios de Arnedillo, Santa Eulalia, Herce, Arnedo, Quel, Autol y Calahorra.

En el proyecto el embalse cierra una cuenca vertiente de 270



km2, con una aportación media de 58 hm y se ocupará una superficie de 160 hectáreas, en terrenos de La Rioja y también en Soria, en el término municipal de Yanguas.

La coronación de la presa se sitúa en la cota 878,50 y la máxima altura es de 103,12 metros. La longitud de la presa alcanza los 375,60 metros.

En el embalse se han proyectado dos tomas de agua para captar alternativamente de alguna de ellas en función de la altura de la lámina de agua.

Las obras que se realizarán incluyen la adecuación de los caminos de acceso, así como la proyección de una variante en la localidad de Enciso para evitar la afección del paso de camiones con materiales pesados por el municipio. Esta variante

tiene una longitud de 2,8 kilómetros.

Además de estos caminos relacionados directamente con la presa, el plan de regulación incluye el proyecto de variante de la carretera LR-115, por verse afectada ante la construcción del embalse.

Esta variante tendrá una longitud de 6,8 kilómetros y discurrirá del punto kilométrico 1+240 y el 8+117 de la carretera.

En la Comunidad, junto con Enciso, se encuentran en obras otras dos presas, la de Soto Terroba, que regula el río Leza y la de Arroyo Regajo, para la regulación del río Linares y afluentes. Estas tres actuaciones suponen en conjunto más de 84.000.000 de euros de inversión.

La presa de Arroyo Regajo presenta un avanzado estado

de ejecución, con más del 74% de certificación, según datos de julio, respecto a los 6.080.961 euros de presupuesto de la obra. Los trabajos se centran ya en el cuerpo de presa y la previsión es que esté totalmente construida a finales de este 2010.

Este embalse garantizará el abastecimiento de la localidad riojana de Igea y cubrirá las demandas para el regadío tanto en Igea, como en Cornago y Rincón de Olivado y reforzará los caudales ecológicos que fluyen por el barranco de Cabeza Roya. Además, permitirá la laminación de avenidas.

Por su parte, Soto Terroba tiene un presupuesto de 18.100.000 euros, de los que ya se han invertido más de 6.000.000 euros, lo que supone un 36,5% de obra certificada. El proyecto supone la regulación del río Leza para consolidar los riegos existentes hasta 1.253 hectáreas, reservar abastecimiento para poblaciones aguas abajo, laminar avenidas y garantizar un caudal en el río que permitirá paliar el déficit en los meses de verano.

Actualmente se trabaja ya en el cuerpo de presa y se está habilitando la zona del futuro desagüe de fondo.

Junto con las tres presas hay que destacar el avance en las obras del sistema de abastecimiento del río Oja y también otras obras fundamentales relacionadas con el ciclo del agua que se han ejecutado en La Rioja. Es el caso de las depuradoras de Nájera, Alfaro y Calahorra, que ya fueron entregadas al Gobierno de La Rioja y están en explotación para beneficiar a más de 215.000 habitantes, después de una inversión de 32.200.000 euros. ♦



La costa española está deslindada en el 93% de su longitud

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ha presentado un informe sobre la aplicación de la Ley de Costas de 1988. En el mismo se señala que el litoral español se encuentra deslindado en el 93% de su longitud. Así, mientras desde 1988 hasta el año 2003 se habían deslindado 4.659 kilómetros, desde el año 2004 se deslindaron 3.830 kilómetros, realizándose tan sólo en el año 2009 el deslinde de 768 kilómetros y en lo que va de año 2010 de otros 506 kilómetros de litoral.

La Constitución de 1978 reconoce la calificación de dominio público marítimo-terrestre, que resulta incompatible con la existencia de enclaves de titularidad privada sobre el mismo. La Ley de Costas de 1988, al igual que sucede en otros países de nuestro entorno, vino a desarrollar la previsión constitucional, precisando

el alcance de los bienes que tienen dicha calificación, regulando su utilización y estableciendo las limitaciones a las propiedades colindantes, así como las potestades administrativas para su protección, todo ello con el objetivo de garantizar su integridad física y su libre acceso y uso público.

El instrumento técnico para la delimitación del Dominio Público Marítimo-Terrestre, según establece la Ley es el deslinde, que declara la existencia, la extensión y los linderos de los bienes del DPMT en un determinado tramo de costa. Este instrumento se ejerce a través de un procedimiento en el que se incorporan informes periciales, alegaciones de particulares a los que se notifica personalmente, e informes de otras administraciones. La decisión puede ser revisada en vía administrativa y contencio-

so-administrativa, como garantía para evitar errores y arbitrariedades. El 96% de los recursos presentados ante las instancias judiciales han sido parcial o totalmente rechazados por éstas, desde que se aplica esta figura.

La Ley de Costas contempla asimismo el otorgamiento de títulos para la ocupación del DPMT, basándose en el principio general de que sólo se puede ocupar el mismo para aquellas instalaciones que por su naturaleza no puedan tener otra ubicación, cuestión que puede ser revisada por los Tribunales, a instancia de cualquier persona legitimada.

Obras de interés general en la costa

El Ministerio de Medio ambiente y Medio Rural y Marino, a través de la Dirección General de Sostenibilidad de la Cos-

ta y el Mar, lleva a cabo en la costa española obras de interés general, que se agrupan en torno a tres objetivos: el control de la regresión de la costa, la protección y recuperación de los sistemas litorales y la dotación para el acceso y uso público de la costa. Entre los años 2008 y 2010, el MARM ha destinado a estas actuaciones 779 millones de euros.

Programa de adquisición de fincas

El programa de adquisición de fincas del MARM se estableció para la incorporación de terrenos de elevado valor ecológico, o sometidos a presión urbanística, colindantes con el DPMT, de forma que quede garantizada la conservación y protección del mismo. Desde el año 2005 el MARM ha destinado más de 75 millones de euros a este programa. ♦

Actuaciones para la sostenibilidad de la costa en Cataluña

La ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ha reiterado en el Senado, el compromiso del Gobierno de España con la sostenibilidad de la Costa en Cataluña donde el MARM ha invertido casi 170 millones de euros, en diversas actuaciones, en el periodo 2004-2010.

En los últimos años, dijo la ministra, la costa catalana y en concreto, la costa del Maresme, sufre numerosos temporales que provocan pérdidas de arena en sus playas. En este sentido ha precisado que el principal problema es la dismi-

nución, significativa, de los aportes de sedimentos al mar por parte de ríos y arroyos necesarios para que las arenas de las playas puedan reponerse de forma natural.

El problema de la erosión es generalizado en España y en Europa, si bien se manifiesta de forma mucho más intensa en los países del Sur donde el agua es más escasa y, por tanto, mayor la regulación de ríos y arroyos.

La Ministra ha precisado que en la costa al sur del Puerto de Barcelona, entre el Prat de Llobregat y Sitges, la

alimentación anual de arenas se ha revelado como una solución eficacísima. Además ha indicado que las arenas aportadas, han recuperado las playas del Prat, que han crecido en los últimos años, y mantienen las de Gavá, Viladecans, Castelldefels, entre otras, en muy buen estado sin que se observe ninguna manifestación de procesos erosivos, lo que demuestra la viabilidad de las llamadas técnicas blandas de lucha contra la erosión de las playas.

Por último, la Ministra de Medio Ambiente y Medio Ru-

ral y Marino aseguró que, para abordar el problema de la erosión costera, el MARM sigue las directrices que se recogen en el documento EU-ROSIÓN (Vivir con la erosión costera en Europa), de la Comisión Europea, que recomienda, como medida más aconsejable, el aporte artificial de arenas, fundamentalmente de bancos marinos, de forma periódica a las playas que están en proceso erosivo, es decir compensar el déficit de sedimentos entre lo que aportan los ríos y arroyos y lo que se lleva el mar. ♦

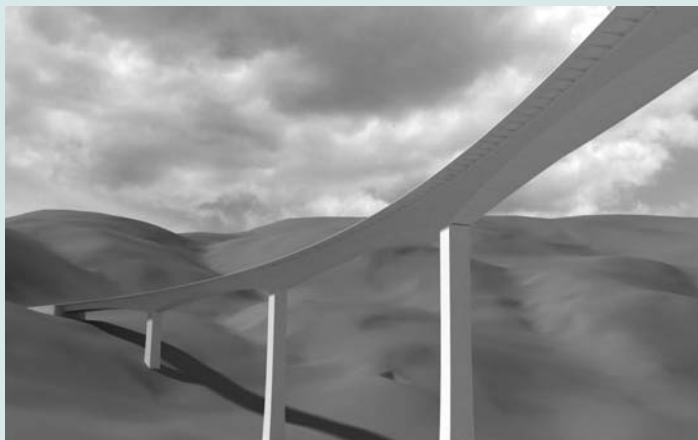
NOTICIAS DE TECNIBERIA

Éxodo evitable de nuestra ingeniería

La situación de crisis económica en nuestro país ha supuesto fuertes recortes presupuestarios en los últimos dos años que afectan muy duramente al sector de la ingeniería, que a medio y largo plazo pueden suponer la desaparición de centenares de empresas y una emigración de profesionales —esta vez cualificados— que recuerda a la de los años 60 a otros países. El sector observa con preocupación cómo —al igual que los investigadores científicos— los ingenieros se verán obligados al paro o a la emigración económica a otros países donde desarrollar su *know-how* si no se pone remedio a la situación actual.

El pasado mes de junio, el Gobierno implantó un duro plan de ajuste para rebajar el déficit público del 11,4 al 3 por ciento, resultando el sector de la ingeniería uno de los más afectados, al depender principalmente de la iniciativa pública, y ser el Ministerio de Fomento el que más inversión ha suprimido.

La paralización y la suspensión de los proyectos que han provocado estos recortes tienen un coste muy elevado para el erario público, ya que lo realizado pierde su valor y necesita reparaciones que habrá que realizar en su día, pero, además, la gran bajada de la contratación ha hecho que a fecha de hoy se hayan perdido aproximadamente 2.000 empleos entre ingenieros y consultores. Si continúa el descenso en la contratación, se perderán 9.000 puestos de trabajo más al



terminar el año, a los que habrá que sumar el 30 por ciento de los ingenieros que a día de hoy no encuentran trabajo en el sector en nuestro país.

Como consecuencia, muchos tendrán que emigrar a otros países, con la pérdida añadida que eso supondrá para la ingeniería española, para el desarrollo de la economía, y para la investigación e innovación en nuestro país, en lo que supondrá una *fuga de cerebros* similar a la que hemos tenido

que afrontar con los científicos durante años. De hecho, según varios estudios, hasta la llegada de la crisis económica, los profesionales españoles que emigraban al extranjero eran los investigadores, médicos, biólogos, pero, a partir de ella, éstos han sido desbancados por ingenieros, arquitectos e informáticos, que han perdido sus trabajos en nuestro país.

Esta *fuga de cerebros* implica también la pérdida de la inversión realizada por el Esta-

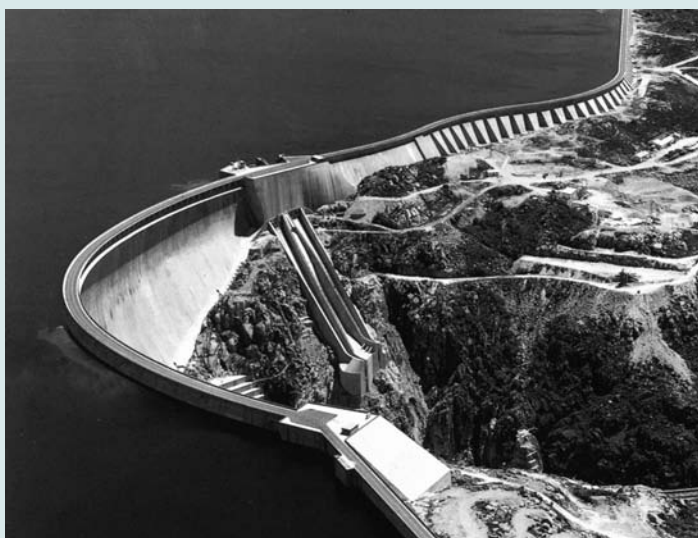
do en la formación de cada ingeniero que se marcha. La formación de un ingeniero cuesta, de media al año, unos 60.000 euros a lo largo de su carrera, y a ella habría que sumar, si no remediamos la situación, el coste de cada ingeniero en paro, que se eleva a los 40.000 euros por año.

La marcha de estos profesionales supone, también, un salto hacia atrás en el avance investigador. No en vano, los ingenieros civiles y consultores investigan, diseñan y construyen nuestro presente, y no podemos olvidar que con el fuerte retroceso de inversión en obra pública retrocedemos en todo lo que habíamos conseguido en los últimos veinte años: aunar en obras públicas la innovación, experiencia y formación de los ingenieros que han intervenido en ellas, logrando la excelencia en la gestión y creando fórmulas para garantizar diseños sostenibles medioambiental y económicamente.

Esta experiencia es la que ha situado a las empresas de ingeniería españolas en uno de los primeros lugares del mundo, y a nuestros ingenieros entre los mejor preparados y aceptados socialmente. Pero si queremos mantener nuestro prestigio y queremos una opción segura, como la vía de la tecnificación, para salir de la crisis, no debemos permitir más falta de inversión que empuje a los profesionales a un éxodo sin retorno. ♦

José Luís González Vallvé,
Presidente de TECNIBERIA.

Fuente: "El Economista"



España y Francia ponen en marcha la primera autopista del mar entre ambos países

El ministro de Fomento de España y su homólogo francés, el secretario de Estado de Transportes, han inaugurado hoy en Gijón la primera autopista del mar que conectará ambos países.

El objetivo de esta autopista del mar es descongestionar las carreteras transpirenaicas y reducir el impacto medioambiental del transporte de mercancías, en particular las emisiones de CO₂, ofreciendo la posibilidad de transferir camiones desde la carretera al mar.

Durante el acto de inauguración, celebrado en el puerto de El Musel, en Gijón, el ministro ha declarado que la apertura "favorece que nuestro sistema de transportes sea cada vez más eficiente, sostenible y rentable".

El ministro español ha añadido además que esta nueva ruta supone una apuesta por la rentabilidad y ofrece una ventaja competitiva para ambos países en el contexto de la Unión Europea. "Se trata", ha añadido, "de una oportunidad que llega en un momento de

cambio global en las relaciones comerciales, cuando el futuro de nuestras economías pasa por aumentar su competitividad exterior.

Por su parte, el Secretario de Estado francés, ha señalado que "la puesta en servicio de esta primera autopista del mar se inscribe plenamente en la nueva política de transportes que desarrolló en el marco del 'Grenelle' del medioambiente. Preconiza una transferencia modal hacia transportes más respetuosos con el medioambiente".

Asimismo, el responsable francés de Transportes ha recordado que esta primera autopista del mar no es más que una primera etapa y que Francia, debido a su geografía y a su litoral, deberá ser "pionera" en este ámbito.

Objetivos: combatir la congestión y reducir las emisiones

Se trata así de contribuir a reducir el tráfico en los grandes ejes viarios, mediante una

transferencia significativa de vehículos pesados de la carretera hacia la vía marítima, impulsando el transporte marítimo como modo complementario al terrestre, en el contexto de una política de transportes sostenible.

Su establecimiento ayudará a equilibrar la carga de los diferentes modos de transporte de mercancías, contribuyendo así a disminuir los niveles de congestión en las carreteras, el consumo energético total y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Tres servicios por semana

Un primer buque, con capacidad para embarcar 150 camiones con cabina, remolques y sus respectivos conductores, realiza actualmente tres rotaciones semanales entre el puerto español y el puerto francés evitando que éstos recorran cerca de 1.000 kilómetros por carretera.

El aumento progresivo del servicio permitirá realizar hasta siete rotaciones semanales, co-

respondientes a un objetivo de 100.000 pesos pesados por año.

La conexión está explotada por el grupo LOUIS DREYFUS ARMATEURS y por su socio italiano GRIMALDI, a través de su filial común GLD ATLANTIQUE.

Antecedentes

En el marco de la Cumbre Hispano-Francesa celebrada el 20 de abril de 2009 en Madrid, se firmaron los convenios de explotación y de financiación con las sociedades explotadoras. Los Estados español y francés decidieron apoyar financieramente la puesta en marcha y el desarrollo de la carga del servicio mediante una subvención de 15 millones de euros cada uno.

Los puertos de Gijón y de Nantes Saint-Nazaire han llevado a cabo las obras de infraestructuras portuarias necesarias. Asimismo, la Unión Europea ha aportado 4 millones de euros de ayuda en virtud del programa Marco Polo. ♦

Fomento destina 500 millones de euros aportados por el BEI a la línea de alta velocidad a Alicante y Murcia

El Ministerio de Fomento, a través de Adif, ha efectuado una primera disposición de 500 millones de euros de una línea de préstamo concedida por el Banco Europeo de inversiones (BEI) destinada a financiar el tramo de alta velocidad Madrid-Alicante-Murcia, cuyo importe total asciende a 900

millones. El plazo de reembolso máximo de esta disposición es de 30 años, con 7 de carencia.

Esta línea de préstamo se enmarca en el protocolo rubricado por el Ministerio de Fomento, Adif y BEI, por el que se destinan 5.000 millones de euros a la construcción de infraestructuras de alta velocidad.

Los proyectos que financiará el BEI se llevarán a cabo durante el período 2010-2015 y son las siguientes infraestructuras:

Líneas de Alta Velocidad Madrid-Badajoz (línea dirección Lisboa), Madrid-Alicante-Murcia y Valladolid-Burgos-Vitoria; la ampliación de la es-

tación de Atocha y el nuevo túnel para alta velocidad Atocha-Chamartín, en Madrid; la construcción de la tercera y cuarta vías en la sección de alta velocidad entre Torrejón de Velasco y Madrid, y la línea de Alta velocidad Valladolid-Galicia, entre otras. ♦

La Comisión Europea adopta medidas de mejora en los servicios ferroviarios

La Comisión Europea ha adoptado el 17 de septiembre una propuesta dirigida a ofrecer mejores servicios ferroviarios para mercancías y viajeros por medio de una intensificación de la competencia en el mercado ferroviario; el refuerzo de las competencias de los organismos reguladores nacionales; y una mejora del marco para las inversiones en el transporte ferroviario. La propuesta de Directiva por la que se establece un Espacio Ferroviario Único es un ejercicio de simplificación y consolidación de la legislación en el que se funden las tres directivas vigentes y sus modificaciones en un texto coherente único. Su objetivo es, asimismo, intentar solucionar los problemas más importantes que ponen en peligro el funcionamiento efectivo del mercado ferroviario.

La Directiva aborda tres problemas principales:

1. Competencia

La Directiva propuesta tiene por objeto intensificar la competencia en el mercado ferroviario, estableciendo unas condiciones de acceso más transparentes y facilitando ese acceso, por ejemplo mediante:

- Un acceso más fácil (y en algunos casos, garantizado) a servicios conexos, tales como instalaciones de mantenimiento, terminales, servicios de información al cliente y de venta de billetes, etc., para trenes de mercancías y de pasajeros;



- Unas normas explícitas en materia de conflicto de intereses y prácticas discriminatorias en el sector ferroviario;
- Unas «declaraciones sobre la red» anuales más detalladas, para que las nuevas empresas potenciales en el mercado ferroviario puedan conocer claramente las características de las infraestructuras disponibles y las condiciones de su utilización.

2. Supervisión reglamentaria

La propuesta refuerza las competencias de las autoridades ferroviarias nacionales, con medidas tales como las siguientes:

- Ampliar las competencias de las autoridades ferroviarias nacionales para abarcar los servicios conexos; antes, los problemas relacionados con el acceso a dichos servicios no siempre formaban parte de sus competencias;
- Exigir que las autoridades ferroviarias nacionales sean independientes de cualquier otra autoridad pública;

- Reforzar la competencia de las autoridades ferroviarias nacionales (por lo que se refiere a las sanciones, auditorías, procedimientos de recurso e investigaciones de oficio) e imponer a esos organismos la obligación de cooperar con sus homólogos en cuestiones transfronterizas.

3. Marco para la inversión pública y privada

Las nuevas normas en materia de tarificación y financiación de infraestructuras tienen por objeto desarrollar una «arquitectura financiera» armonizada para fomentar las inversiones. Entre las medidas propuestas cabe citar las siguientes:

- Exigir el establecimiento de estrategias nacionales a largo plazo y de acuerdos contractuales plurianuales entre el Estado y los administradores de infraestructuras (que condicionen la financiación a los resultados, y programas de actividad). Lo que se pretende con ello es dar a los operadores del mercado

una mayor previsibilidad respecto al desarrollo de la infraestructura para que puedan mejorar sus resultados;

- Exigir unas normas más precisas e inteligentes en materia de tarificación por el uso de las infraestructuras. Una aplicación más correcta de los principios de tarificación previstos en la legislación vigente debería conducir a una reducción de los cánones por el acceso de las compañías ferroviarias a las vías en muchos Estados miembros. Las nuevas normas de tarificación (introducción de una modulación en función del ruido como equivalente en el transporte por ferrocarril a las tasas por los costes externos que se aplican en el transporte por carretera, descuentos para la interoperabilidad) deberían estimular también la inversión privada en tecnologías más ecológicas e interoperables.

Próximas etapas

Junto a esta propuesta, la Comisión ha adoptado hoy una Comunicación en la que expone su estrategia para completar el desarrollo del Espacio Ferroviario Único Europeo y se destaca una serie de iniciativas adicionales que la Comisión podría poner en marcha en los próximos cinco años. Va a abrirse un procedimiento de consulta sobre la base de esa Comunicación. También se ha publicado un estudio detallado sobre la apertura del mercado al transporte nacional de pasajeros. ♦

Más información en: http://ec.europa.eu/transport/rail/market/market_en.htm y MEMO/10/421

ACTIVIDAD EXTERIOR

ACCIONA gestionará la depuración de agua de Cerdeña (Italia)

ACCIONA Agua ha resultado adjudicataria de un contrato para la gestión, vigilancia, control y mantenimiento de 165 plantas depuradoras y 494 estaciones de bombeo que abastecen al 70% de la población de Cerdeña, más de 1,1 millones de personas. El importe total de adjudicación es 32 millones de euros y ACCIONA dará empleo a 183 personas. Entre los elementos que se han valorado en la propuesta de ACCIONA destaca su planteamiento de eficiencia energética, que permitirá reducir un 25% el consumo de energía. El contrato, por una duración de tres años, había sido convocado por la empresa pública Abbanoa. Esta adjudicación es la más importante en volumen para ACCIONA Agua en Italia en los últimos diez años.

Este contrato supone llevar el servicio de depuración de

dos tercios de la isla y es estratégico de cara al futuro para la liberalización del servicio hídrico integral de Cerdeña, que saldrá a concurso el próximo año; además, es el mayor contrato obtenido por ACCIONA Agua en Italia en los últimos diez años.

Hasta la fecha, ACCIONA cuenta en el mercado italiano con 41 proyectos, tanto en agua potable como en tratamiento de residuales, que prestan servicio a 2,5 millones de personas. El sector promete muchas más oportunidades de negocio tras la histórica aprobación del conocido como Decreto Ronchi (por el apellido del ministro que lo promocionó), que establece la progresiva privatización de infraestructuras y servicios municipales en territorio italiano.

La compañía ha construido, opera y mantiene la desala-

dora Reggio Calabria, y trabaja actualmente en la ampliación de su capacidad hasta 25.000 m³ diarios. Ha construido, además, las desaladoras de Beneventana Servizi y CAP Milano (un total de 11.200 m³ diarios).

ACCIONA opera y mantiene también la planta potabilizadora de Simbirizzi en Cerdeña (120.960 m³ al día) y ha construido las plantas potabilizadoras de Menta River Dam en Calabria (129.600 m³) y de Pedra Maggiore, en Cerdeña (64.800 m³ al día).

En el segmento de depuración, ACCIONA ha restaurado, opera y mantiene la planta depuradora de Cagliari en Cerdeña; además de haber explotado y ampliado las dos depuradoras de Bari, en Puglia (188.000 m³ entre las dos), y ha construido y explota actualmente la planta depuradora de Scicli (Sicilia),

con capacidad para 12.000 m³/día.

ACCIONA diseñará y ampliará también la planta de tratamiento de aguas residuales en Grottaferrata (Roma) en UTE con otra empresa, con un presupuesto de 4,7 millones de euros.

ACCIONA Infraestructuras se ha mostrado también particularmente activa en suelo italiano. Así, obtuvo la construcción de un tramo de la línea de Tren de Alta Velocidad con 6 km de túneles dobles que entran en la Estación de Bolonia; la ampliación del aeropuerto de Fiumicino, en Roma; o la construcción del mercado de abastos, también en la capital.

ACCIONA Energía cuenta en Italia con dos parques eólicos cuya capacidad total instalada es de 71,4 MW: los de Cocullo (Abruzzo) e Isola I (Calabria). ♦

El Viaducto Bicentenario de OHL, mejor obra civil 2010 del Estado de México

La construcción del Viaducto Bicentenario en el tramo Cuatro Caminos-Lago de Guadalupe ha recibido el Premio Estatal de Ingeniería Civil, lo que supone su distinción como la mejor obra civil de 2010 en el Estado de México.

Este premio lo convoca y otorga el Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de México. En el acto de entrega, su presidente, Ildefonso González Morales, reconoció que el



Viaducto Bicentenario es parte importante de una red de autopistas de alta tecnología, y felicitó al Gobierno del Estado de México y a la Secretaría de Comunicaciones por la forma en que se construye y por la tecnología y seguridad usadas para minimizar las molestias a los ciudadanos.

El premio se entregó el 8 de septiembre, tras la clausura del Congreso Interamericano de Ingeniería Civil, ce-

Ferrovial construirá una planta desaladora en el emirato de Ajman

Cadagua, filial de Ferrovial Agroman, especializada en el diseño, construcción y explotación de plantas de tratamiento de agua, construirá una planta desaladora por ósmosis inversa en el Emirato de Ajman. El proyecto ha sido licitado por la Autoridad Federal de Electricidad y Agua (FEWA, de sus siglas en inglés) de este territorio, situado en el norte de los Emiratos Árabes Unidos, en el Golfo Pérsico.

Cadagua lidera el consorcio que desarrollará la planta con el 57% del capital, mientras que ES-SA Engineering, contratista local de obra civil, posee el 43% restante. La cuantía del proyecto asciende a 41 millones de euros.

Este contrato refuerza la cartera de contratos de la Compañía, que creció en el primer semestre hasta los 509,9 millones de euros. Las ventas internacionales representaron el 20,7 % del total. La planta, con una capa-

acidad de tratamiento de 45.560 metros cúbicos diarios, que equivale al agua que consume una población aproximada a 230.000 personas, incorpora dispositivos de recuperación de energía y cuenta con la tecnología más novedosa en pre-tratamientos de agua, DAF (dissolved air flotation) y ultra-filtración, que ayuda a mejorar la calidad del agua.

Este nuevo proyecto en Oriente Medio es estratégico para Cadagua, puesto que consolida su presencia en un mercado muy dinámico y que muestra un gran crecimiento. La compañía está preparada para aprovechar las importantes oportunidades que existen en aquella región en el desarrollo de infraestructuras de agua, ha asegurado el Director General de Cadagua.

Este es el segundo contrato de Cadagua en Oriente Medio. En 2006, la compañía puso



en marcha la planta de desalación por ósmosis inversa de Madinat Yanbu en Arabia Saudí, para la Royal Commission for Jubail and Yanbu por una cuantía de 19,2 millones de euros. Además, la Compañía ha estudiado proyectos en otros países pertenecientes al "Gulf Cooperation Council" (GCC)

como Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Omán. Así mismo, Cadagua estudia nuevas oportunidades de negocio en Jordania y Siria y en países del Norte de África, como Marruecos, Argelia y Egipto.

Recientemente, Cadagua ha conseguido un contrato para la construcción y operación de una planta de tratamiento de agua potable en la India por 37,6 millones de euros.

Desde su creación en 1971, Cadagua ha construido más de 200 plantas de tratamiento de agua potable, desaladoras y estaciones de tratamiento de aguas residuales urbanas, así como más de 140 plantas de tratamiento de aguas industriales. En la actualidad, Cadagua cuenta con referencias en países como China, Arabia Saudí, Kuwait, Chipre, Argelia, Túnez, Chile, Venezuela, Portugal, Francia, Reino Unido, Polonia e India. ♦

lebrado en Toluca, sólo cinco días después de que el gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto, inaugurara el segundo tramo del Viaducto Bicentenario, entre Lomas Verdes y el Lago de Guadalupe.

El primer mandatario mexicano se recordó que esta infraestructura beneficiará a miles de ciudadanos y afirmó que "se trata de la obra más importante en la zona norponiente en los últimos 30 años", destacando también que "todas las obras en que ha



participado la empresa OHL se han entregado en tiempo y forma".

Con 12 km de longitud, la obra inaugurada ha generado 5.550 empleos directos y 20.300 indirectos. Este tramo se une al de cinco kilómetros entre Lomas Verdes y el Toreo en servicio desde el 21 de septiembre de 2009. La conclusión de los cinco kilómetros restantes para completar los 22 km de la primera fase del viaducto está prevista para el último trimestre de este año. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

ACCIONA construirá un túnel en Australia

El consorcio Transcity, integrado por ACCIONA, BMD Constructions y Ghella, ha sido seleccionado por el Ayuntamiento de Brisbane para diseñar, construir, operar y mantener durante diez años el proyecto del Túnel Northern Link, dentro del plan de infraestructuras de la capital del estado de Queensland para mejorar el tráfico y las conexiones con las áreas metropolitanas, con el objetivo de ampliar la ciudad. El importe del proyecto asciende a 1.500 millones de dólares australianos (unos 1.100 millones de euros) y se trata del primer contrato en el área de infraestructuras para ACCIONA en Australia.

El Túnel Northern Link consta de dos túneles paralelos de 12 metros de diámetro y aproximadamente 4,3 kilómetros de longitud que unirá la autopista Centenary Motorway con el anillo metropolitano Inner City Bypass. El proyecto constructivo y de planificación de los trabajos ha tenido en cuenta la necesidad de garantizar y respetar la movilidad del transporte público, vehículos privados y peatones en el área, así como de integrar el proyecto en la ciudad con un diseño urbanístico adecuado que preserve y realce la importancia de los Jardines Botánicos Mt Coot-tha colindantes.

Consta de dos tubos gemelos con dos vías de circulación cada uno de 4,3 kilómetros de largo y un diámetro aproximado de 12 metros que discurren bajo la superficie a una profundidad de hasta 40 metros.

La construcción requerirá:

- Dos tuneladoras de 12 metros de diámetro, con una longitud cada una de 90 metros
- Movimiento de dos millones de toneladas de roca
- 185.000 metros cuadrados de asfalto
- 1.200 pilotes de hormigón
- 250 ventiladores que permitirán renovar el aire en los túneles

En Australia, ACCIONA Energía ha construido dos de los principales parques eólicos y trabaja activamente para obtener grandes proyectos de energía solar, incluido uno en Queensland. ACCIONA Agua es parte del consorcio que ha diseñado, está construyendo y operará la primera gran planta de desalinización cerca de Adelaide, en Port Stanvac. ACCIONA Agua también trabaja con varias administraciones australianas para proporcionar tratamiento de aguas y servicios de gestión de aguas y está preseleccionada para algunos de los nuevos proyectos valorados en más de 850 millones de dólares. ♦

Contrato del metro de Nueva York para ACS

El grupo ACS sigue creciendo en Estados Unidos y ha obtenido una nueva e importante adjudicación a través de Dragados y su filial Schiavone. La Metropolitan Transportation Authority de Nueva York, (entidad pública que gestiona más de 11 millones de pasajeros diariamente y más de 800.000 vehículos en los nueve peajes que opera), ha adjudicado el contrato para la construcción de la estación de la Calle 72 en Manhattan, por un importe de 447 millones de US\$.

ACS ha firmado desde 2006 importantes contratos con la MTA y con este nuevo proyecto consolida su presencia junto

a otros dos planes importantes de transportes que se están realizando en NY:

- La prolongación de la línea 7, proyecto de 2,100 mil millones US\$, que se extenderá hasta la calle 34 y apoyará el crecimiento de una comunidad emergente en el West Side.
- East Side Access, en el que Dragados participa en dos contratos de 430 y 734 millones de US\$. Un proyecto que proporcionará un viaje directo y rápido entre Long Island y el este de Midtown Manhattan, mejorando la calidad de servicio para los clientes de Long Island Rail

Road. Aliviará asimismo la congestión de trenes y tráfico, promoviendo el desarrollo económico y la calidad de vida en la región metropolitana de Nueva York.

Los trabajos del nuevo contrato del metro de Nueva York, adjudicado por la MTA, consisten en la ejecución de una estación subterránea bajo la 2ª Avenida en Manhattan. La caverna principal tiene 322 m de largo y 22 m de ancho, y se encuentra a más de 30 m de profundidad.

El nuevo contrato del metro de Nueva York incluye el

mantenimiento y el control del tráfico, la monitorización de los edificios y de las estructuras existentes, y la protección y la reubicación de los servicios afectados por las obras. La duración estimada de las obras será de 37 meses.

Asimismo, el grupo ACS ha consolidado y diversificado su presencia en NY también con la construcción de los túneles de acceso desde Queens a Central Station por debajo de Park Avenue, la nueva estación debajo de la Estación Central, la autopista I-287 e importantes plantas de tratamiento de aguas como las de Newton Creek. ♦