

Desglose por ámbitos del agua embalsada a 28 de septiembre de 2010

Agua embalsada (Valores absolutos)					
Ámbitos	RESERVA TOTAL EMBALSADA hm³				
	Capacidad total	Año actual	Año anterior	Media 5 años	Media 10 años
Galicia Costa	684	349	382	346	333
Miño - Sil	3.022	1.671	1.986	1.827	1.700
Cantábrico	633	378	427	426	403
Cuencas Internas del País Vasco	21	15	14	14	14
Duero	7.520	4.813	3.646	3.736	3.831
Tajo	11.012	6.720	3.809	4.257	4.929
Guadiana	8.635	6.796	3.313	4.118	4.695
Cuenca Atlántica Andaluza	1.878	1.533	838	760	952
Guadalquivir	8.280	6.278	2.726	2.484	3.277
Vertiente Atlántica	41.685	28.553	17.141	17.968	20.134
Cuenca Mediterránea Andaluza	1.177	818	425	305	351
Segura	1.141	650	301	172	165
Júcar	3.336	1.610	951	647	701
Ebro	7.507	4.598	3.876	3.354	3.439
Cuencas Internas de Cataluña	740	554	497	361	373
Vertiente Mediterránea	13.901	8.230	6.050	4.839	5.029
Total peninsular	55.586	36.783	23.191	22.807	25.163
AGUA EMBALSADA: 36.783 hm³					
Fuente: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (AEMET)					

Producción y demanda de electricidad (1 de enero al 30 de septiembre de 2010)
El consumo de energía eléctrica aumenta el 3,4%

El mercado peninsular de energía eléctrica cubierto con energía generada en el régimen ordinario ha sido de 134.815 millones de KWh entre el 1 de enero y el 30 de septiembre del presente año, lo que supone un descenso del 2,1% respecto del mismo período del pasado ejercicio. Dicha energía representa el 69,3% de la demanda total pe-

ninsular del período citado, que ha sido de 194.554 millones de KWh, un 3,4% más que en el mismo período de 2009. El 30,7% restante ha sido cubierto por la energía generada por los productores en régimen especial y el saldo de los intercambios internacionales de energía eléctrica. En lo que va de año, la electricidad aportada por los productores en régi-

men especial ha aumentado un 17,1% respecto al mismo período del año anterior y supone el 33,9% de la demanda peninsular. Entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de este año, la producción bruta en el régimen ordinario ascendió a 142.927 millones de KWh, lo que supone un descenso del 1,9%. Por tipos de centrales, la producción de

origen hidroeléctrico aumentó un 75,4% mientras que la producida mediante carbón, fuelóleo y gas descendió un 24,7% y la nuclear aumentó un 13,7%. La diferencia entre la producción bruta y la energía destinada a abastecer el mercado se debe a los consumos propios de centrales y al consumo en bombeo. Fuente: REE y UNESA

Aprobadas las bases para declarar de interés público servicios de transporte ferroviario de viajeros

El Gobierno ha aprobado el Acuerdo que fija las bases para la declaración de "servicio público" para las líneas de transporte ferroviario de viajeros que se consideren de interés general por razones sociales, económicas y medioambientales, así como las compensaciones correspondientes por el coste de dichos servicios, y las obligaciones del operador, entre ellas los indicadores de calidad que deben cumplirse en su prestación. (Ministerio de Fomento)

El Acuerdo deriva de la Unión Europea; en concreto, de la aplicación del Reglamento UE nº 1370/2007 de 23 de octubre, que limita las subvenciones estatales al ferrocarril a las estrictamente necesarias para la compensación de aquellos servicios deficitarios cuya continuidad esté justificada por razones de eficiencia energética, social, económica o medioambiental. Dicho Reglamento establece que el resto de los servicios ferroviarios deben regirse por criterios de competencia comercial y no deben percibir ayudas del Estado.

El texto, que define qué tipo de servicios deben considerarse de interés público en España, señala que antes del 30 de noviembre el Ministerio de Fomento presentará al Consejo de Ministros la relación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros, así como los tramos y frecuencias, que serán garantizados mediante Obligaciones de Servicio Público.

Para elaborar esta relación se tendrán en cuenta los estu-

dios y análisis necesarios que permitan identificar los servicios ferroviarios, tramos, y frecuencias que deben ser garantizados, así como los niveles de calidad exigibles en su prestación y las compensaciones para el operador.

Marco comunitario

El citado Reglamento Comunitario fija las reglas para intervenir en el transporte público de viajeros y garantizar los servicios de interés público que en condiciones de mercado no podrían prestarse con los precios, frecuencia y calidad que se requieren para asegurar la movilidad ciudadana. La norma comunitaria regula las condiciones en que es posible imponer obligaciones de servicio público, tomando como referencia el coste de los servicios para compensar a los operadores, pero deja en manos de los Estados Miembros la decisión sobre qué servicios de interés público deben garantizarse.

Una vez declarados de interés público, Renfe Operadora –que se encargará de prestarlos en un periodo inicial de tres años– suscribirá un contrato de servicio público en el que se fijarán los niveles de calidad que debe garantizar y las compensaciones a las que tendrá derecho como consecuencia de la ejecución de las obligaciones de servicio público.

El Acuerdo de bases señala asimismo que, transcurridos los tres años desde la declaración de las Obligaciones de Servicio Público, el Ministerio de Fomen-

to presentará un informe que evalúe el funcionamiento del mismo y propondrá al Gobierno la prórroga adicional del contrato de servicio público o la licitación de estos servicios en régimen de concurrencia, transparencia y no discriminación.

Cercanías y media distancia de uso habitual

Las bases aprobadas señalan que, prioritariamente, serán considerados de interés general los servicios de transporte ferroviario de viajeros que son utilizados de manera habitual e intensiva por parte de los ciudadanos, siempre que concurren razones de eficiencia energética, social y económica. Se ponderará tanto el nivel de eficacia del servicio como las posibilidades de utilización de otros medios de transporte combinado por parte de los viajeros.

Además, el texto precisa que, de manera prevalente, se garantizarán mediante Obligaciones de Servicio Público y compensación económica los siguientes servicios:

1. De cercanías no transferidos a las Comunidades Autónomas.
2. De media distancia de uso habitual y frecuente, de manera que requieran su utilización por los ciudadanos en trayectos de ida y vuelta al menos 5 días a la semana.
3. Y aquellos servicios ferroviarios que discurran dentro de una Comunidad Autónoma

y que ésta estime de interés público. En estos casos será la administración autonómica quien aporte las compensaciones al operador.

Reorganización gradual de los servicios ferroviarios

Con el Acuerdo de bases aprobado hoy se inicia un proceso de reorganización y racionalización gradual de la oferta de transporte ferroviario de pasajeros en el marco de la normativa comunitaria.

En coherencia con el contenido del Acuerdo, Renfe-Operadora está realizando un análisis pormenorizado de la oferta ferroviaria de transporte de pasajeros. El objetivo es identificar las opciones para la reorganización de la oferta, tanto en trayectos de larga como de media distancia, que incrementen la eficacia y la eficiencia en su prestación y su conectividad con otros modos de transporte alternativos, buscando con ello aprovechar las ventajas de cada uno en función de su mayor eficiencia social, económica o medioambiental.

Renfe podrá seguir prestando los servicios no declarados de interés público en condiciones de mercado, es decir, con un régimen de tarifas comerciales. Si tales servicios no resultaran viables por insuficiencia de demanda, el Ministerio de Fomento presentaría un plan de reorganización que garantice la conexión territorial mediante un sistema de transporte combinado o con transportes alternativos. ♦

Fomento anuncia la licitación este año de más de 5.500 millones de euros, además de los que se movilicen con el PEI

El 22 de julio el ministro de Fomento, José Blanco, en su comparecencia ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para informar del impacto sobre los planes de su Departamento ante el nuevo escenario presupuestario, ha anunciado que este año, aparte de lo que se movilice por la aplicación del Plan Extraordinario de Infraestructuras, se va a licitar obra pública por valor de 5.568 millones de euros. "Por tanto -afirmó el ministro- no se detiene la licitación y tampoco la ejecución de inversiones".

Blanco confirmó, además, que este verano comenzará la licitación de las obras de colaboración público-privada que contempla el Plan Extraordinario de Infraestructuras (PEI), que contempla la movilización de 17.000 millones adicionales.

Esto supondrá, según afirmó, que en el cuatrienio 2009-2012 se mantendrá el nivel de inversión media anual del periodo de bonanza económica 2005-2008, alrededor de 14.000 millones de euros, un 65% superior a la realizada en el cuatrienio 2000-2003, 8.400 millones de euros.

Se mantienen la mayoría de los contratos de obra pública

El ministro detalló que, de los 1.116 contratos de obra nueva de más de un millón de euros del Ministerio de Fomento y de las empresas de su grupo, 885 contratos de obra nueva, el 80% del total, siguen su curso, "sin ninguna alteración, ni reprogramación"; 199 contratos,



el 17%, serán reprogramados (112 de Carreteras y 87 de Ferrocarriles), y sólo 32 contratos, el 2,7%, serán rescindidos. No obstante, de estos últimos 12 se contratarán de nuevo mediante Colaboración Público - Privada (7 de Carreteras y 5 de ferrocarriles) y 2 se licitarán nuevamente con cargo al presupuesto ordinario, una vez definida la solución constructiva más eficiente.

El ajuste presupuestario, que no afectará a las infraestructuras de aeropuertos, puertos y Salvamento Marítimo, fue calificado por el ministro como "severo y necesario", aunque "contribuirá de forma decisiva a la sostenibilidad de nuestras cuentas públicas y a la recuperación de la senda de la estabilidad presupuestaria en el plazo comprometido con nuestros socios europeos".

El responsable del Departamento dio a conocer los criterios que han servido para realizar el ajuste con el mínimo impacto posible y de los cuales se ha hecho partícipes tanto a las Asociaciones Empresariales y a los representantes sindicales, como a los responsables autonómicos. Así, se ha priorizado el transporte de ferrocarril en su triple vertiente (de alta velocidad, mercancías y cercanías) y la inversión en mantenimiento y conservación, en li-

nea con el objetivo de sacar el máximo provecho a la infraestructura existente. También, las obras en avanzado grado de ejecución y que están a punto de ser puestas en servicio y la limitación al máximo del número de contratos a rescindir.

Medidas de eficiencia en obras

Para la reprogramación, Blanco anunció que se va a aplicar la orden de eficiencia en aquellas obras que lo permitan, "de modo que podamos plantear modificados a la baja, aplicando métodos constructivos alternativos más eficientes y con los mismos estándares de confort y seguridad".

El resultado es que sólo se van a rescindir obras en casos de tengan planteados modificados elevados, que sean actuaciones que no se justifiquen en función de la rentabilidad económica o social o la demanda real y potencial estimada, o que correspondan a obras que pueden ser licitadas mediante fórmulas de colaboración público - privada.

Además, el ministro recordó que ya se han puesto en marcha un conjunto de medidas que van a permitir "sacar el máximo partido a cada euro que se invierte desde el Grupo Fomento y reducir asimismo el gasto corriente y de funciona-

miento". Entre ellas, el Plan de Austeridad, que va a suponer un ahorro de 1.300 millones de euros, y el Plan de Eficiencia, que se presentó en esta comisión el pasado 19 de mayo y con el que se va a conseguir reducir un 22% de media los costes de construcción de nuestras infraestructuras.

El mayor país de Europa en autovías, autopistas y Alta Velocidad

En su intervención, Blanco recordó el alto nivel que tienen las infraestructuras españolas, en comparación con los países de nuestro entorno, tras los últimos años de fuertes inversiones. Sólo "en los seis últimos años -afirmó- la inversión ejecutada en nuestras redes de comunicación y transportes ha superado los 86.000 millones de euros". "En este tiempo hemos doblado la inversión frente a nuestros vecinos europeos y llegando a triplicar la inversión realizada por países como el Reino Unido o Francia" añadió.

"De tal forma que hoy España -continuó Blanco- es el primer país de la Unión Europea en kilómetros de autovías y autopistas y a finales de este año nos convertiremos en el país de Europa con mayor longitud de red de Alta Velocidad: 2.000 kilómetros". El parque móvil de RENFE, "el más avanzado de toda Europa", AENA, "el primer operador a nivel mundial" y los puertos de Barcelona y Algeciras fueron otras de las infraestructuras que mencionó como más destacadas mundialmente. ♦

La ingeniería española podría desaparecer con los recortes del gobierno según Tecniberia

Tecniberia representa al sector de la Ingeniería y la Consultoría en España, y como tal, muestra su absoluta preocupación por la dramática bajada de la contratación que se está produciendo durante este año. El conjunto de las licitaciones del Ministerio de Fomento ha pasado de 345 millones de euros (entre enero y mayo de 2009) a 196 millones de euros en similar periodo de 2010. Más acusado es aún el descenso de licitaciones en el Ministerio de Medio Ambiente, que ha descendido de 148 millones (entre enero y mayo de 2009) a 50 millones en similar periodo de 2010. Ante esta situación, Tecniberia ha enviado sendas cartas al Ministro de Fomento, José Blanco y a la Ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, con el fin de mostrar la preocupación por la que está pasando el sector.

La ingeniería española junto con la Administración y la construcción, gracias a la contratación pública, ha logrado crear un "clúster" muy competitivo a nivel mundial, además de suponer un sector clave para la economía de nuestro país, no pudiéndose mantener ese alto nivel en el exterior, si el posicionamiento en el mercado nacional se derrumba.

El Sector de la Ingeniería, además de sufrir la crisis con una enorme disminución cuantitativa de los proyectos licitados, corre el fatal riesgo de sufrir la consecuencia más devastadora a nivel cualitativo, que es la de descabezar intelectualmente a este país, median-



te la práctica desaparición de un Sector estratégico que ha llegado a la élite mundial por méritos propios y un nivel de capitalización técnica envidiada en todo el mundo y que evidentemente supondría una fuerte pérdida intelectual para este país.

Como muestra del descenso de licitaciones, destaca la Dirección General de Carreteras, que de enero a mayo de 2009, ha pasado de 122 millones de euros en 2009 a 2 millones en el mismo periodo de 2010, lo que ha contribuido a que el total de licitaciones de dicho periodo del Ministerio de Fomento haya pasado de 345 millones de euros en el periodo de enero a mayo de 2009 a 196 millones de euros en el mismo periodo de 2010 (casi la mitad menos).

Por otro lado, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, entre enero y mayo de 2009 licitó por valor de 148 millones de euros, para pasar a 50 millones de euros en el mismo periodo de 2010, y la Dirección General del Agua ha pasado de 37 a 12

millones de euros en los periodos analizados.

La ingeniería española ahora

La ingeniería española es un sector que ha costado muchos años formar y especializar, y resulta alarmante que en cuestión de unos meses todo este potencial empiece a perderse. La paralización o suspensión de proyectos, unido a la gran bajada de contratación, puede hacer desaparecer este sector, contando con que, hasta la fecha de hoy, se han perdido ya aproximadamente 2.000 empleos entre ingenieros y consultores y, al ritmo actual de descenso en la contratación, se prevé la pérdida de unos 9.000 empleos más este mismo año.

España se gasta en ingeniería aproximadamente un 4,5% del presupuesto total de una obra, menos de la mitad que en los países más desarrollados. En tiempos de crisis hay que invertir mejor, e invertir mejor es invertir en ingeniería.

Es inaceptable que un sistema que lleva años formándo-

se, adquiriendo una posición reconocida a nivel mundial, y que representa una pieza clave en el motor de la economía, se derrumbe ahora que ha logrado ser un referente, sobre todo porque el coste que requiere mantenerlo no supone un esfuerzo superior al del mantenimiento de otros sistemas. Formar a un Ingeniero cuesta de media al año alrededor de 12.000 euros y por lo tanto, como mínimo requiere una inversión de 60.000 euros.

Además, si el "Nuevo Modelo Económico" implica la inversión y desarrollo en I+D+i, la producción de alto valor añadido, éste es precisamente el modelo que los ingenieros y las empresas de ingeniería llevan en su ADN desde siempre, por lo que la conclusión que se obtiene es que necesitamos más Ingenieros y esta reflexión no implica sólo a nuestro país, sino que es un reto y una obligación para toda Europa. En un reciente artículo del prestigioso periodista económico del Financial Times, Richard Milne titulado "Temor por la escasez de ingenieros en Europa", se describe la necesidad que tiene Europa de ejecutar acciones urgentes y concretas que animen a los jóvenes estudiantes a matricularse en carreras de Ingeniería o "que los ya licenciados, no se desplacen a desarrollar su trabajo a las principales industrias de India o China", como así afirma Leif Johansson, CEO de ERT (European Roundtable of Industrialists). En este artículo se cita también que muchos países europeos, liderados por Alemania, están

perdiendo ingenieros y que muchos jóvenes ya no se matriculan en carreras técnicas. De hecho en Alemania existe un déficit de alrededor de 30.000 ingenieros en la actualidad, mientras que China forma a 400.000 cada año.

En España sabemos que hay una preponderancia absoluta del Gobierno de las Letras. La motivación por ser ingeniero no forma parte de la dieta mediática y más del 30% de los jóvenes licenciados en ingeniería, acaban trabajando en otros sectores.

Mr. Johansson afirma además que Europa no debe creer que puede vivir del conocimiento ya adquirido y de la I+D, mientras se deja la industria en manos de los países llamados "low-cost" como China e

India, ya que la industria y la I+D van siempre unidas.

Por otro lado, desde el Gobierno, siempre parece haber habido voluntad política de mantener nichos tecnológicos aunque generen costes (como es el caso de empresas públicas que conforman nichos tecnológicos que han decidido mantenerse (aunque generen más costes que ingresos) y lo paradójico es que: mantener uno de los más estratégicos nichos, que significa también mantener uno de los sectores más productivos y reconocidos a nivel internacional, no implica una inversión extra por parte del Gobierno, sino el mantenimiento de las inversiones habituales que además son cuantitativamente inferiores a las de otros sectores

Conclusiones

Con mantener las cifras de contratación pública se puede preservar toda la ingeniería española. Mantener el sector de la ingeniería supone un coste mucho menor que mantener otros sectores. Sólo con conservar el nivel de las licitaciones de los Ministerios implicados sería suficiente. Además, hay numerosas opciones donde la ingeniería puede estar presente: mejor gestión de las infraestructuras, optimización de la planificación y la conservación, mejor gestión de los recursos, mejor gestión energética...etc.

Con una mínima voluntad del Gobierno para no frenar las licitaciones, y continuar con los planes de internacionalización, nuestras empresas podrán se-

guir desarrollando su trabajo fuera. Esto significa que, cuanto más salen al exterior, más órganos directivos y más inteligencia técnica necesitan en nuestro propio país; por consiguiente, se genera riqueza fuera de nuestras fronteras y empleo de calidad dentro.

En resumen, ante la expectativa de que se recorte el presupuesto destinado a infraestructuras en 12.000 millones de euros, de los cuales un 50% será de obra nueva que no se licitará y el otro 50% de obra ya en ejecución o adjudicada, supondrá la reducción de 500.000 millones de euros en ingeniería lo que desembocará en la pérdida inminente de un 40% del sector de la ingeniería española, cuando la solución es económicamente viable. ♦

Modificado el Reglamento de Planificación Hidrológica en beneficio del proceso actualmente en curso

El Consejo de Ministros ha dado luz verde a la modificación del Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto de 6 de julio de 2007, con el fin de facilitar y agilizar el proceso actualmente en curso.

Esta modificación ha sido aconsejada ante la complejidad de la articulación competencial en materia de aguas, para poder evitar que la dilación en la constitución de los Consejos del Agua de la demarcación retrase el proceso de planificación, tal y como se recoge en el citado Reglamento.

Por esta razón, y con la finalidad de evitar demoras

adicionales en el proceso de planificación, se establece esta medida transitoria sin que sufra menoscabo alguno el procedimiento de participación pública en el proceso de planificación hidrológica.

De acuerdo con la modificación aprobada por el Consejo de Ministros, se establece que "si con ocasión de la necesidad de informar sobre el esquema provisional de temas importantes en materia de gestión de las aguas conforme a lo previsto en el artículo 79.6 del Reglamento de la Planificación Hidrológica no estuvieran todavía constituidos los Consejos del Agua de las de-

marcaciones correspondientes, el citado informe será emitido por los actuales Consejos del Agua de la cuenca o, en su defecto, por la Junta de Gobierno del organismo de cuenca y, además, se requerirá la conformidad del Comité de Autoridades Competentes. En todo caso, el correspondiente Informe se completará con las alegaciones recibidas en el proceso de consulta pública".

Hay que señalar que estos documentos Esquema de Temas Importantes han tenido un proceso de participación pública de seis meses en el que todas las partes involucradas han tenido la oportu-

nidad de manifestar su opinión para su análisis y consideración.

Ahora se trata de que las partes puedan estudiar la propuesta final del documento y emitir su conformidad con el mismo o plantear nuevas objeciones, para que pueda continuar el proceso de planificación hidrológica en las Demarcaciones Hidrográficas con cuencas intercomunitarias. El conocimiento de las distintas posturas se refuerza al tomar en consideración e incluir en el Informe final las opiniones recibidas en el proceso de consulta pública de los Esquemas de Temas Importantes. ♦

El Colegio de Ingenieros de Caminos de Madrid propone la construcción de túneles para aumentar en un 20% la capacidad de circulación en el eje Prado-Recoletos y clarificar los usos peatonales en la zona

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid ha presentado un nuevo informe de alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental del Plan Especial Prado-Recoletos. En su escrito, propone que se valore la construcción de uno o dos túneles entre Atocha y Cibeles bajo las calzadas actuales como alternativa a la propuesta del Ayuntamiento de Madrid, que ya no contempla la canalización del tráfico de forma subterránea. La solución soterrada de la Demarcación de Madrid aumentaría en un 20% la capacidad de circulación en el Eje Prado-Recoletos.

El Colegio de Ingenieros de Caminos de Madrid estima que este sistema de soterramiento del tráfico permitiría incrementar la capacidad de circulación de la calzada actual y mejorar la funcionalidad ante la reducción prevista de dos carriles. Aportaría una solución más eficaz que la derivación de la circulación hacia la M-30 planteada en el Plan Especial Prado-Recoletos.

La institución colegial propone la creación de túneles con poca profundidad y longitud frente a las alternativas valoradas por el Consistorio madrileño, que contemplan la construcción de túneles de longitud superior y gran profundidad. Esta propuesta planteada por el Colegio de Madrid reduciría considerablemente el coste hasta en un 50 % respecto a la alternativa que el Ayuntamiento llegó a plantear en un principio. Los túneles propuestos contarían con

una longitud de 1,5 kilómetros y estarían en funcionamiento en un plazo inferior a tres años.

La institución colegial sugiere que se valore la construcción de uno o dos túneles con tres carriles cada uno, aprovechando las actuales calzadas. Esta canalización del tráfico contaría con gálibo reducido entre 3.50 y 4.50 metros y con rampas de acceso al norte de Atocha en la parte sur y con la posibilidad de situar la parte norte antes o inmediatamente después de Cibeles. La institución colegial concluye que esta solución es perfectamente factible tras estudiar las infraestructuras, principalmente el túnel Atocha-Chamartín y las líneas de metro transversales (Líneas 1 y 2).

Además, esta propuesta del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid evitaría los posibles problemas hidrogeológicos que pueda ocasionar este tipo de construcciones de soterramiento y conservaría el arbolado que existe en la zona.

Espacios peatonales y libres

La institución colegial considera de enorme interés la remodelación de la zona y coincide plenamente con el Consistorio madrileño en buscar soluciones que mejoren la calidad ambiental, así como recuperar espacios peatonales libres que hoy se destinan al vehículo privado. En las alegaciones, el Colegio de Ingenieros de Caminos de Madrid apuesta por crear espacios peatonales con un tratamiento paisajístico y recreativo, diferen-

tes usos y ambientes para potenciar el atractivo de la zona.

Revisión del estudio de movilidad

El Colegio de Ingenieros de Caminos de Madrid propone un replanteamiento de la derivación del tráfico tras la remodelación del Eje Prado-Recoletos hacia la M-30 prevista en el Plan Especial del Ayuntamiento de Madrid. En las alegaciones, esta institución cuestiona la capacidad de la M-30 para absorber el tráfico procedente del Eje Prado-Recoletos ya que se trata de una vía cuyos accesos ya se encuentran congestionados en hora punta.

La Demarcación de Madrid sugiere la elaboración de un estudio más amplio y profundo de la movilidad con el objetivo de determinar con mayor exactitud la repercusión en la demanda de tráfico que conllevará el desarrollo previsto de la Estación de Atocha, puesto que dicha ampliación supondrá un aumento en la capacidad de viajeros de 18 millones a 36 millones anuales.

En esta línea, las alegaciones de la Demarcación apuntan a una revisión del estudio de movilidad en la que se ofrezca un mayor detalle acerca del impacto del tráfico que acarreará esta remodelación en la circulación de la almendra central de Madrid.

En la actualidad, una media de más de 100.000 vehículos circulan cada día por esta zona de la ciudad. Esta cifra representa el doble de los que

transitan por Gran Vía y el equivalente a introducir en este espacio cerca del 65% de los vehículos que circulan diariamente por la M-40, según datos del Plan Especial del Eje Atocha-Recoletos.

Refuerzo del transporte público

La institución colegial considera que las soluciones a la movilidad deben estudiarse en detalle integralmente, considerando tráfico privado y transporte público. Como complemento de la construcción de túneles, sugiere también potenciar la red de transporte público en el nuevo Eje Prado-Recoletos con el objetivo de paliar la reducción de la capacidad de circulación del tráfico en la zona. Esta institución destaca la necesidad de contar con un informe detallado en relación al reforzamiento de líneas y tipo de transporte sostenible que se emplearía que permita analizar la influencia en la movilidad.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid es una institución creada en 1979 y cuenta con más de 9.000 ingenieros adscritos. Entre sus funciones, destaca el apoyo al ejercicio profesional y particularmente, en las competencias de los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en las áreas de urbanismo e infraestructuras urbanas.

La Demarcación de Madrid presenta una clara vocación de servicio a la ciudadanía e instituciones madrileñas para contribuir a un desarrollo urbano eficaz, ordenado y sostenible. ♦

Las Asociaciones del sector de la construcción: Confederación Nacional de la Construcción, SEOPAN, ANCI, AERCO y CEPCO ante la grave situación del sector, han hecho pública el 28 de julio un comunicado en el que exponen las graves consecuencias del plan de ajuste de la obra civil aprobado por el Gobierno

El Plan de Ajuste de la Obra Civil anunciado por el Gobierno en el Parlamento y detallado por el Ministro de Fomento el día 22 de este mes en la Comisión de Fomento del Congreso, es considerada por las organizaciones firmantes de este comunicado como una acción gravemente perturbadora para la economía española, que va a tener repercusiones muy negativas sobre el empleo y sobre la cadena de producción asociada a la obra pública.

El recorte de gasto público es absolutamente necesario para reducir el déficit en las proporciones exigidas por la Unión Europea. Sin embargo esta reducción del gasto no debe recaer preferentemente sobre la inversión pública, ya que esta constituye el arma más importante a disposición de los Gobiernos para potenciar el crecimiento por su carácter anticíclico, y su impacto inmediato sobre la actividad económica y el empleo. Es cierto que en la coyuntura actual probablemente no podemos permitirnos acrecentar la inversión, pero no es menos cierto que no mantenerla e incluso recortar las inversiones ya comprometidas en infraestructuras constituye un retroceso claramente evaluable y muy negativo en términos de PIB, empleo, aumento de los subsidios, reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, disminución de la recaudación por IRPF y, en definitiva, de fre-

no a la productividad y competitividad de nuestra economía.

Es necesario conocer que por cada millón de euros invertidos en infraestructuras el retorno fiscal para la Administración Pública es de 570.000 euros y que por cada millón de euros que se recorta en inversión se destruyen 18 puestos de trabajo. Es por estas consideraciones por las que venimos demandando que el necesario esfuerzo de reducción del gasto público para disminuir el déficit se apoye en medidas que disminuyan los gastos no productivos, y no, como es el caso, en atribuir al recorte de las inversiones comprometidas en infraestructuras más de un 40% del esfuerzo de reducción del gasto total determinado por el Gobierno en el Programa de Estabilidad, con un impacto anunciado ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, que implica la rescisión de contratos equivalentes al 10% de la cartera total pendiente de ejecutar por el Ministerio de Fomento (la cartera total se estima en 21.000 millones de euros) y la reprogramación de anualidades de obras en torno al 40% de dicha cartera total (8.400 millones de euros).

El impacto de esta desinversión supondrá una destrucción no menor de 115.000 empleos, asociable directamente a la reducción de la actividad.

El ajuste inversor anunciado tiene un impacto sobre los compromisos de gasto del 2010 de

3.435 millones de euros, que se mantendrá en cantidades equivalentes en los años siguientes hasta 2013. Para llevarlo a cabo se recurre, como ya se ha dicho, a resolver contratos y a reprogramar y reajustar anualidades de las obras en curso, cuyo alcance en muchos casos supone una suspensión temporal, parcial o total de las obras que excede las previsiones de la legislación.

El efecto de este ajuste sobre el sector de la construcción es desproporcionado, sobre todo si se considera el que ya viene soportando por la crisis del subsector de edificación (más de 1.100.000 empleos perdidos) pero con una diferencia respecto a éste y es que la reestructuración inducida en el subsector de obra civil puede y debe gobernarse desde los poderes públicos.

Las medidas de ajuste tomadas van a implicar una reestructuración del sector rápida e intensa dadas sus características estructurales. Se trata de un sector sobredimensionado (5.500 empresas con clasificación para contratar obra pública), con márgenes reducidos y, como consecuencia muchas empresas están escasamente capitalizadas. En este escenario un ajuste de la dimensión del proyectado, junto a la entrada en vigor de la Ley de Morosidad va a suponer la aceleración no ordenada de su reestructuración y, por consiguiente, con efectos imprevisibles so-

bre la desaparición de empresas o sobre su clasificación para contratar.

No parece lógico, por tanto, en base a estas consideraciones que no se perciba ninguna intención por parte del Gobierno de prever un Plan de Reestructuración para el sector, dada su dependencia de la obra pública como ya se ha hecho para otros sectores de la economía productiva.

Las consecuencias sobre el empleo son de carácter inmediato como ya se ha indicado y sobre las empresas de la cadena de producción (principales, subcontratistas, suministradores, proveedores, etc.) devastadoras. ¿Cuántos compromisos de gasto, cuántos contratos se van a quedar sin cumplir, cuántos acopios, utilidades y producción encargada y hecha se van a quedar sin aplicar? ¿Qué medidas van a arbitrarse para mantener la seguridad de las obras suspendidas y sobre todo para el mantenimiento y conservación de lo ejecutado?

Es necesario que el Gobierno y en especial el Ministerio de Economía y Hacienda reconsidere en la elaboración del presupuesto de 2011 y de los techos presupuestarios de los siguientes, alternativas a esta drástica reducción de la inversión pública en el Ministerio de Fomento. Compartimos con el Ministro sus reflexiones sobre el presente y futuro de la inversión en infraestructuras, su rentabilidad social y económica, su impacto sobre el

interés general y su financiación y sabe que tiene todo nuestro apoyo en su análisis y planteamientos, pero es necesario que por el Gobierno, y precisamente porque nos jugamos el crecimiento, se impulse la búsqueda de alternativas en otros yacimientos de gasto no productivo y se consideren estrategias de ingresos complementarios a través de decisiones de carácter patrimonial y de autofinanciación de los servicios públicos. En este sentido, debería también analizarse el establecimiento de tasas o peajes que estuvieran vinculados con la prestación del servicio como alternativa a la actual situación.

Asimismo es prioritario y más necesario que nunca el recurso a la colaboración público-privada, lo que exige una pronta puesta a punto de la licitación del Programa Extraordinario de Infraestructuras, que el Presidente del Gobierno prometió el pasado 7 de abril ante las organizaciones representativas del sector y una amplia representación de sus empresas. Está en juego la capacidad, la ingeniería, la competitividad, la formación del capital humano asociado y la innovación de todo un tejido productivo, sólido y reconocido y junto a esta prioridad, es necesario también resolver los problemas pendientes relacionados con las autopistas de peaje y la elaboración de proyectos que cumplan las condiciones exigibles internacionalmente para que puedan ser financiados por el sector privado.

Para finalizar es necesario insistir en que los procesos de consolidación fiscal llevados a cabo con éxito se han basado en la reducción del gasto público no productivo y no en re-

ducciones de la inversión en infraestructuras. Y también que los efectos sobre las cuentas públicas de la reducción del gasto en infraestructuras anunciado se sobrevaloran extraordinariamente. La inversión en infraestructuras produce, ya en el corto plazo, un retorno fiscal del 57% y en el largo plazo, al considerar los efectos inducidos, se aproxima al 80%. Como consecuencia de esta sobrevaloración, el recorte de la inversión no permitirá alcanzar el objetivo perseguido.

Por último y por las características del sector, el ajuste en el gasto implicará unos efectos magnificados sobre las empresas constructoras, porque no se producirá una ordenada reestructuración del sector, sino todo lo contrario: será muy intensa y rápida, lo que provocará la desaparición de un inestimable número de empresas, con graves consecuencias para la actividad, para el empleo y, por supuesto, para los ingresos públicos.

A la vista de todo lo anterior y como conclusión, las asociaciones y organizaciones firmantes manifiestan:

1º. Su más profunda oposición a que en el marco del Plan de Ajuste se haya recortado el "gasto o inversión productiva" pues al recortar el gasto productivo se está reduciendo la tasa de crecimiento del PIB, se acrecienta el paro y el subsidio de desempleo, se reducen las cotizaciones a la seguridad social y, en definitiva, se va contra el crecimiento y la mejora de la competitividad. La política fiscal y especialmente la inversión en infraestructu-

ras, se configuran como el único instrumento estabilizador en la UEM. Por ello, ha sido muy negativo que no se haya podido aumentar la inversión en infraestructuras (a excepción del Plan de Inversión Local) con el objetivo de estabilizar la economía. Pero peor aún resulta hacer lo contrario, reducir muy significativamente la inversión pública cuando se acaba de iniciar la fase de recuperación durante el primer trimestre de 2010. Ello tendrá consecuencias muy negativas sobre la actividad económica y el empleo.

2º. Nuestra preocupación porque sí, como se anuncia, Fomento no pagará -certificará obra- en lo que queda del año 2010, las empresas constructoras que tienen hoy contratos vivos con Fomento, entrarán en una situación de falta de ingresos que unida a las obligaciones dimanantes de la nueva Ley de Morosidad, las llevará inevitablemente a situaciones concursales que pueden acabar en quiebras provocadas, no por los mercados sino por la propia actuación de la política gubernamental. Dilatar el cobro para éstas y acelerar los pagos que deben ejecutar sólo puede llevarlas al concurso de acreedores.

3º. El Ministerio de Economía y Hacienda debe ser consciente de que estas decisiones entrañan pagos por liquidación de toda la obra ejecutada, de los acopios y utilidades que puedan estar en stock o contratadas, de las obligaciones adquiridas con proveedores y subcontratistas y por supuesto, del

lucro cesante, con independencia de los pagos derivados por la necesidad de mantener la seguridad en la obra, y/o el mantenimiento y conservación de lo ejecutado.

4º. Las consecuencias sobre el empleo serán devastadoras provocando, como lo están haciendo ya, numerosos EREs que agravarán la tasa de paro, y una reestructuración obligada del sector, provocada por el propio Gobierno y sin que existan ayudas de ninguna especie para paliar sus efectos, las características del sector implicarán unos efectos magnificados sobre las empresas constructoras del ajuste en el gasto. Ello es consecuencia de que no se producirá una ordenada reestructuración del sector sino todo lo contrario: deberá ser muy intensa y rápida, lo que provocará la desaparición de un inestimable número de empresas, con graves consecuencias para la actividad, el empleo y, por supuesto, los ingresos públicos. Por ello pedimos que el Gobierno instrumente un plan de reestructuración del sector con ayudas fiscales y crediticias vía ICO, como se ha hecho en otras ocasiones para sectores como banca, cajas, automóvil, siderurgia, naval, pesquero, etc.

5º. Pedimos, finalmente, que se planteen medidas, en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2011 (que se va a programar en estos meses de agosto y septiembre) que permitan corregir esta situación y a tal efecto, tales como:

a) Que se busque en otros yacimientos de gasto corriente el importe que compense la cifra de reducción prevista para 2011, reformulando medidas que no pasen por el recorte de la inversión sino del gasto no productivo y asegurando que el recorte no va a verse ampliado en los presupuestos de 2011 sobre las cifras ya conocidas, ni sucesivos y

b). Que se analice el establecimiento de tasas o peajes vinculados con la prestación del servicio como alternativa a la actual situación. Una prioridad debería ser la puesta en marcha del PEI anunciado en abril, lo que exige la resolución de los problemas pendientes con

las autopistas de peaje y la elaboración de proyectos que cumplan las condiciones exigibles internacionalmente para que puedan ser financiados por el sector privado.

c) Que se incrementen los ingresos fiscales por otras vías como la fiscalidad sobre los carburantes, tabaco, euroviñeta de tráfico, copago sanitario, etc.

d) Que se programen y ejecuten privatizaciones de organismos que prestan servicios públicos como AENA u otros, incluso en el marco autonómico (televisión, empresas públicas, etc.)

Rafael Fernández Sánchez
Presidente CEPCO

El consumo de cemento cae un 14,5 % hasta agosto

Con 16,7 millones de toneladas, el consumo de cemento cayó un 14,5% hasta el mes de agosto, en comparación con el mismo periodo del año anterior. Si tomamos como referencia las cifras del pasado mes de agosto, con dos millones de toneladas, la caída del consumo se sitúa en un 10%. Aunque este descenso es algo más moderado que el registrado en meses anteriores, es pronto aún para evaluar la repercusión que el recorte en las inversiones de obra pública va a tener en la demanda de cemento.

Las plantas integrales de cemento españolas han producido en los ocho primeros meses del año 17,6 millones

de toneladas, cifra que representa un descenso del 11,75% frente a lo que producían en el mismo periodo de 2009. Por su parte, las ventas en el mercado doméstico se han reducido un 15% con respecto al año pasado, situándose en 16,2 millones de toneladas.

Este descenso de la actividad se ha compensado con un mayor ritmo exportador. Así, hasta el pasado mes la industria española ha vendido fuera del mercado doméstico 2,6 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 31% con respecto al mismo periodo de 2009. Por su parte, las importaciones crecen un 19% y se sitúan en 1,5 millones de toneladas. ♦

Aprobación por el Parlamento Europeo de la nueva normativa sobre los sistemas de transporte inteligentes

El Parlamento Europeo aprobó el 6 de julio una nueva normativa sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI). Los STI pueden contribuir considerablemente a un sistema de transporte más limpio, seguro y eficaz. La Directiva adoptada hoy debería agilizar el despliegue de tecnologías de transporte innovadoras en toda Europa.

Los sistemas de transporte inteligentes aplican tecnologías de la información y las comunicaciones a diversos medios de transporte al efecto de hacerlos más eficientes y reducir al mínimo sus efectos negativos en la salud, la naturaleza, la economía y la calidad de vida. Los costes de la congestión del tráfico, que se calculan en un 1 % del producto interior bruto europeo, pueden disminuir en un 10 % gracias al despliegue de STI. Se prevé que una tecnología inteligente en los coches y los camiones contribuyan a prevenir más de 5 000 muertes en accidentes de carretera cada año.

La Directiva aprobada hoy apoyará el plan de acción de los STI1 y persigue establecer una normativa que agilice y coordine el despliegue y uso de STI en el transporte por carretera, incluidas las interfaces con otros medios de transporte. Las primeras prioridades serán la información de tráfico y sobre

viajes, el sistema de emergencia eCall y el estacionamiento inteligente de camiones.

De conformidad con esta Directiva, la Comisión tiene que adoptar durante los siete próximos años especificaciones (es decir, disposiciones funcionales, técnicas, organizativas o de servicios) para abordar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de las soluciones de STI en toda Europa. La Comisión también creará un Grupo Consultivo Europeo de STI que reunirá a los representantes de los interesados en los STI pertinentes y asesorará a la Comisión sobre los aspectos técnicos y empresariales de la aplicación y el despliegue de los STI en la Unión.

Próximas etapas

Tras la publicación de la Directiva en el Diario Oficial de la Unión Europea, los Estados miembros tendrán 18 meses para incorporarla a sus ordenamientos nacionales.

- 2010: Se crearán el Comité Europeo de STI y el Grupo Consultivo Europeo de STI.
- 2011: La Comisión adoptará un programa de trabajo y los Estados miembros presentarán un primer informe sobre sus actividades nacionales. ♦

Para más información: <http://ec.europa.eu/transport/its/>

Programa de seguridad vial 2011-2020: medidas detalladas

El programa formula una combinación de iniciativas nacionales y europeas centradas en la mejora de la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras, así como del comportamiento de los usuarios de la vía pública.

Cifras clave:

- La seguridad vial es un tema social importante. En 2009 murieron en las carreteras de la Unión Europea más de 35.000 personas, es decir, el equivalente de una ciudad mediana.
- Por cada víctima mortal de las carreteras europeas, se calcula que hay cuatro heridos con lesiones que producen discapacidad permanente, tales como daños al cerebro o a la médula espinal, diez heridos graves y cuarenta leves.
- El coste económico estimado para la sociedad asciende a 130.000 millones de euros al año.

El programa de seguridad vial (2011-2020) en detalle

Los objetivos estratégicos son siete:

1. Mejora de las medidas de seguridad para los vehículos

Ya se ha trabajado mucho en el período comprendido entre 2001 y 2010 en lo relativo a los dispositivos de seguridad «pasivos» para los vehículos, tales como los cinturones de seguridad y los colchones de aire (airbags). Entre 2011 y 2020 entrará en vigor una serie de nuevas medidas de «seguridad ac-



tiva» para los equipos de seguridad, por ejemplo:

- Control electrónico de la estabilidad obligatorio (en coches, autobuses y camiones para reducir el riesgo de desestabilización o vuelco).
- Sistemas de advertencia de abandono del carril obligatorios (en camiones y autobuses).
- Sistemas de frenado automático de emergencia obligatorios (en camiones y autobuses).
- Recordatorios de cinturón de seguridad obligatorios (en coches y camiones).
- Limitadores de velocidad obligatorios en las furgonetas y vehículos comerciales ligeros (ya existen en los camiones).
- En el caso de los vehículos eléctricos, la Comisión presentará una serie de medidas concretas para establecer las normas técnicas de seguridad.
- La Comisión estudiará la posibilidad de ampliar la aplicación de sistemas avanzados de ayuda al conductor (por ejemplo, sistemas de advertencia de colisión), adaptándolos a los vehículos comerciales o privados.
- Desde 2003, se ha reforzado la legislación de la UE enca-

minada a reducir el riesgo de lesiones en los grupos de población más vulnerables, tales como los peatones o los ciclistas, haciendo obligatorios, por ejemplo, los elementos de absorción de energía en la parte delantera de los coches y los retrovisores sin ángulo muerto. Se tendrán que estudiar nuevas medidas técnicas en este ámbito.

- Seguridad de los vehículos en carretera: inspección técnica de vehículos
- La Comisión reforzará la legislación de la UE sobre la inspección técnica de vehículos, con vistas a establecer el reconocimiento recíproco de estas inspecciones, de manera que las realizadas en un Estado miembro se reconozcan en otro.

2. Construcción de una infraestructura viaria más segura

- Solo se concederán fondos europeos a la infraestructura que se ajuste a las Directivas de seguridad vial y de seguridad de los túneles. Esto ya se aplica a la financiación de las RTE-T, pero la Comisión desea que se convierta en un principio general de cualquier financiación de la UE, por ejem-

plo, del Fondo de Cohesión.

- Se estudiará extender los principios de la legislación vigente de la UE sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras a las carreteras rurales de los Estados miembros. Esta legislación exige que los requisitos de seguridad se tengan en cuenta en las etapas de planificación y elaboración de preproyectos y proyectos al planearse una infraestructura. También contempla la realización de auditorías de seguridad de las infraestructuras, la localización de puntos negros e inspecciones. La extensión de estos principios a las carreteras rurales podría hacerse mediante un intercambio de buenas prácticas por parte de los Estados miembros.

3. Impulso de la tecnología inteligente

- La Comisión propondrá nuevas especificaciones técnicas, de conformidad con la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes, al efecto de que puedan intercambiarse fácilmente datos e información entre los vehículos, así como entre los vehículos y las infraestructuras (por ejemplo, facilitando información en tiempo real sobre los límites de velocidad, los flujos de tráfico y la congestión, así como el reconocimiento de peatones).
- La Comisión agilizará el despliegue del servicio e-call y estudiará ampliarlo a los motoristas, a los camiones pesados y a los autobuses.

4. Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera

- El usuario de la carretera es el primer eslabón en la cadena de seguridad y el más propenso a errores. Con independencia de las medidas técnicas que existan, la eficacia de las políticas de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios. La educación, la formación y el cumplimiento de las normas son esenciales.
- La Comisión colaborará con los Estados miembros para formular una estrategia común de educación y formación en materia de seguridad vial. A nivel de la UE, una de las prioridades será mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, sobre todo mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva de la UE sobre el permiso de conducción, de forma que se contemplen:

Criterios mínimos para los infractores de conducción.

- La introducción de la conducción con acompañante en el proceso previo a la concesión del permiso (esto es, el establecimiento de la edad, la experiencia y las condiciones mínimas en los países que decidan utilizar este sistema).
- La posibilidad de introducir períodos de prueba después del examen de conducción (aplicándose controles más estrictos a los conductores que hayan obtenido su permiso recientemente).

Programa de acción de seguridad vial 2001-2010

Aunque no se haya cumplido por completo el ambicioso objetivo fijado en 2001 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes para 2010, se han registrado progresos significativos. Por ejemplo, se prevé que el número de muertes disminuya en más del 40 % (frente a la reducción en un 25 % en la década anterior). También ha bajado el promedio de muertes en accidentes de carretera por millón de ha-

bitantes, de 113 en 2001 a 69 en 2009 en los 27 Estados miembros actuales en su conjunto. Este número se acerca al nivel de los Estados miembros con mejores cifras en 2001 (el Reino Unido, Suecia y los Países Bajos con 61, 62 y 66 muertes por millón habitantes, respectivamente). El programa de acción de seguridad vial (2001-2010) ha sido un potente catalizador de los esfuerzos nacionales y de la UE por mejorar la seguridad vial.

- La posibilidad de contemplar la conducción ecológica en las pruebas teóricas y prácticas para una conducción más segura y limpia.

5. Mejor cumplimiento de las normas

La eficacia de las políticas de seguridad vial depende en gran parte de la intensidad de los controles y del cumplimiento de las normas de seguridad. La aplicación de las normas sigue siendo un factor fundamental a fin de establecer las condiciones para una reducción considerable del número de víctimas mortales y heridos. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y no abrocharse el cinturón de seguridad siguen considerándose las tres principales causas de mortalidad en accidentes de carretera. Algunas de las medidas nacionales y de la UE para intensificar los controles del cumplimiento de las normas serán las siguientes:

- Formulación por los Estados miembros de planes nacionales de aplicación (por ejemplo, objetivos en lo que se refiere a los temas prioritarios y a la exhaustividad de los controles a escala nacional).
- Campañas de sensibilización en toda la UE.
- En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, las multas deberían combinarse con medidas preventivas. Por ejemplo, la Comisión estudiará medidas legislativas que exijan la instalación obligatoria de dispositivos de bloqueo por alcoholemia (alco-locks) en casos profesionales concretos (por ejemplo, autobuses escolares) o en el marco de programas de rehabilitación (para los conductores profesionales y no profesionales) a raíz de la conducción en estado de ebriedad.

La mayor infracción vial a nivel internacional sigue siendo

el exceso de velocidad. La Comisión dará prioridad a la adopción de medidas jurídicamente vinculantes sobre el intercambio transfronterizo de información en el ámbito de la seguridad vial (la Directiva propuesta en 2008) para permitir la identificación y sanción de los infractores extranjeros de las normas relativas a los cinturones de seguridad, la velocidad, el alcohol y los semáforos.

6. Fijación de un objetivo relativo a las lesiones en accidentes de carretera

La reducción del número de lesiones será una actuación prioritaria para Europa durante la próxima década. La Comisión formulará los elementos de una estrategia de acción global relativa a las lesiones producidas en accidentes de carretera y a los primeros auxilios, algunos de los cuales serán los siguientes:

- Formular definiciones comunes de las lesiones graves y leves para fijar objetivos, con vistas al establecimiento de un objetivo común de la UE que formará parte de las orientaciones de seguridad vial 2010-2020.
- Fomentar el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros en lo relativo a la reacción de los servicios de socorro en caso de accidente, así como contemplar la recopilación en toda la UE de datos y análisis sobre las lesiones.
- Estudiar el valor añadido de la creación e instalación de grabadores de datos sobre incidencias («cajas negras»), especialmente en los vehículos profesionales,

para mejorar las investigaciones técnicas y el análisis de los accidentes.

7. Los motoristas como nuevo centro de atención

La Comisión se centrará especialmente en las motocicletas y otros vehículos de dos ruedas. Mientras que en otros tipos de vehículos de transporte se han registrado disminuciones importantes del número de accidentes mortales y de lesiones con el paso del tiempo, las cifras correspondientes a los motoristas han bajado menos o incluso se han quedado igual.

Se propondrán medidas europeas para los vehículos de motor de dos ruedas:

- Introducir varias medidas de seguridad funcional del vehículo como, por ejemplo, la instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado, encendido automático de las luces de cruce y medidas actualizadas contra la manipulación (para que no puedan quitarse los controles de la velocidad) en determinadas clases de vehículos de motor de dos ruedas.
- Formular normas técnicas sobre los equipos protectores (por ejemplo, la ropa) y estudiar la viabilidad de equipar las motocicletas con un colchón de aire o de incluir uno en las ropas protectoras.
- Ampliar la legislación de la UE sobre las inspecciones técnicas de vehículos a las motocicletas y otros vehículos de motor de dos ruedas (inexistente en la actualidad). ♦

La Comisión Europea traza las líneas generales de las medidas encaminadas a reducir a la mitad las muertes en carretera para 2020

La Comisión Europea ha adoptado recientemente unos planes ambiciosos para reducir a la mitad la cifra de muertes en las carreteras de Europa a lo largo de los diez próximos años. Las iniciativas propuestas hoy en una serie de orientaciones políticas europeas de seguridad vial 2011-2020 van desde fijar unas normas más rigurosas de seguridad de los vehículos, hasta mejorar la formación de los usuarios de la vía pública, pasando por intensificar

el cumplimiento de las normas viales. La Comisión colaborará estrechamente con los Estados miembros para ejecutar este programa.

Siim Kallas, vicepresidente de la Comisión Europea responsable de los Transportes, ha declarado lo siguiente: «Cien personas mueren a diario en las carreteras de Europa. Hemos registrado grandes progresos desde 2001 y hemos conseguido salvar casi 80 000 vidas. Pero el número de muertos y heridos en nues-

tras carreteras sigue siendo inaceptable. Estamos estudiando qué clase de coches se conducen y dónde y cómo se conducen, y nos proponemos reducir a la mitad las muertes en las carreteras para 2020.».

El cuadro adjunto «Muertos en accidentes de carretera» indica los progresos registrados en virtud del Programa de acción europeo de seguridad vial 2001-2010, con las cifras de toda la UE y un desglose por países. ♦

Muertos en accidente de carretera

Estado miembro	Víctimas mortales por población		Evolución de la mortalidad 2001 - 2009
	2001	2009	2009 - 2001
Letonia	236	112	-54 %
España	136	58	-53 %
Estonia	146	75	-50 %
Portugal	163	79	-50 %
Francia	138	67	-48 %
Lituania	202	110	-48 %
Eslovaquia	114	64	-43 %
Italia	125	68	-43 %
Irlanda	107	54	-42 %
Alemania	85	51	-40 %
Suecia	66	39	-39 %
Eslovenia	140	84	-38 %
UE	113	69	-36 %
Bélgica	145	90	-36 %
Finlandia	84	53	-36 %
Holanda	62	39	-35 %
Reino Unido	61	38	-35 %
Austria	119	76	-34 %
Hungría	121	82	-34 %
Luxemburgo	159	97	-33 %
República Checa	130	87	-32 %
Dinamarca	81	55	-30 %
Chipre	140	89	-28 %
Grecia	172	130	-23 %
Polonia	145	120	-17 %
Bulgaria	128	118	-11 %
Rumania	112	130	14 %
Malta	41	51	31 %

Más información:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm

La CNC investiga posibles prácticas anticompetitivas dentro de la ingeniería civil

La Comisión Nacional de la Competencia comenzó el pasado 17 de junio las inspecciones en las sedes de las principales empresas en el mercado de postensado para la construcción, mantenimiento y control de puentes y estructuras, así como aplicaciones de geotecnia en el territorio español. La investigación se inicia por las sospechas de posibles acuerdos cuyo objeto sería el reparto de mercado en el territorio nacional.

Los inspectores de las autoridades de la competencia correspondientes a las Comunidades Autónomas donde las empresas inspeccionadas, han colaborado en la ejecución de las mismas, a solicitud de la Dirección de Investigación de CNC.

Las inspecciones iniciadas suponen un primer paso en el proceso de investigación y no prejuzgan su resultado ni la posible culpabilidad de las empresas inspeccionadas. Si finalmente se confirman las sospechas se procedería a la incoación formal del expediente, ya que tales conductas restrictivas son constitutivas de infracción del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Estas conductas se consideran como una infracción muy grave, que podría suponer una multa de el 10% del volumen de negocios total de las empresas infractoras en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa. ♦

Adif invierte 1,4 M en el suministro de repuestos para instalaciones de seguridad de líneas de alta velocidad

El objetivo del contrato es mantener los parámetros de seguridad, garantía y calidad de estas instalaciones en las líneas Madrid-Sevilla, Madrid-Toledo y Córdoba-Málaga.

Adif ha aprobado la licitación, por importe de 1.416.000 euros, del contrato para el suministro de repuestos. El objetivo de este contrato es establecer un marco estable, durante al menos 36 meses, que permita el suministro de los repuestos que puedan ser necesarios en el mantenimiento de las instalaciones de seguridad de estas líneas de alta

velocidad, con el fin de mantener los parámetros de seguridad, garantía y calidad de este tipo de instalaciones.

La adjudicación de esta licitación se pretende realizar según un acuerdo marco, que no supone compromiso de compra en firme y permite solicitar los suministros en función de las necesidades de Adif. Se garantiza el mantenimiento de los precios durante todo el tiempo de vigencia del acuerdo y una reducción de los plazos de gestión, al tiempo que no supone un incremento de los materiales almacenados. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Afjudicada a OHL Concesiones la futura terminal de contenedores del Puerto de Ennore (India)

OHL Concesiones participará en India en la construcción y explotación de la futura terminal de contenedores del Puerto de Ennore, situado a 24 kilómetros al norte de la gran urbe de Chennai, en la costa este del país.

El contrato de este proyecto se ha adjudicado a una UTE en la que OHL Concesiones cuenta con una participación del 26% y en la que también participan Grup Marítim TCB, con el 26%, así como la compañía india Lanco Infratech Ltd. y el fondo de infraestructuras indio Erede Capital, ambos con un 24%.

La concesión pública, licitada bajo la modalidad BDFOT, tiene un período inicial de 30 años y la inversión superará los 230 millones de euros, de los cuales 180 corresponden a obra civil a desarrollar en un período aproximado de dos años y medio, y el resto a equipamiento.

El puerto de Ennore, gracias a su conectividad intermodal y su ubicación estratégica en una zona altamente industrializada en el estado de Tamil Nadu, se proyecta como la principal alternativa de crecimiento

para el tráfico de mercancías contenerizadas del Este de la India.

La futura terminal de contenedores iniciará su actividad a finales del año 2013 y tendrá una explanada de 50 hectáreas y una línea de atraque de 1.000 metros de longitud con un calado de 15 metros de profundidad que permitirá operar buques de última generación post-panamax de hasta 8.000 TEUS. El proyecto ganador contempla en una primera fase instalar 8 grúas pórtico y 33 RTG para atender el tráfico de 1, 2 millones de TEUS al año, equipamiento que se irá ampliando con el objetivo de alcanzar 1,5 millones de TEUS en la segunda fase.

El tráfico de mercancías contenerizado en India, según datos de Drewry, ha evolucionado de manera extraordinaria en los últimos años, con una media de crecimiento interanual del 14% en la última década, y se estima que superará los 35 millones de TEUS anuales en 2020, frente a los 9 millones de 2009, lo que supone una proyección de incremento medio del 11% anual. ♦



IBERDROLA Renovables construirá nueve parques eólicos en Brasil, que sumarán 258 MW de potencia

IBERDROLA Renovables, líder mundial en energía eólica, en consorcio con Neoenergía, Holding energético brasileño participado por el Grupo IBERDROLA, se ha adjudicado la puesta en marcha de nueve parques eólicos en Brasil, que sumarán una potencia instalada de 258 megavatios (MW).

La adjudicación tuvo lugar ayer en Río de Janeiro, en el transcurso de la segunda licitación para la promoción de las energías renovables celebrada en este país, organizada por la Agencia Nacional de Energía Eléctrica (Aneel).

IBERDROLA Renovables se ha comprometido a suministrar al Gobierno brasileño la energía generada en estas instalaciones por un periodo de 20 años a partir de enero de 2013. El importe anual estimado del contrato adjudicado ayer por la Aneel asciende a unos 60 millones de euros (130 millones de reales).

La Compañía es la que más megavatios se ha llevado en esta subasta, en la que se han adjudicado entre diversos operadores 50 parques eólicos (1.520 MW), cinco centrales hidroeléctricas (101 MW) y una planta de biomasa (64 MW).

Esta adjudicación es el primer fruto del memorandum of understanding (MOU) firmado este mismo mes entre IBERDROLA Renovables y Neoenergía, mediante el que se comprometieron a colaborar para el desarrollo y operación conjunta de parques eólicos



en Brasil, tanto terrestres como marinos.

El objetivo de este acuerdo era aprovechar la experiencia del líder mundial del sector eólico y el posicionamiento de la principal distribuidora eléctrica del nordeste del citado país, con 8,8 millones de clientes, así como la fortaleza financiera de ambas compañías, para potenciar el crecimiento en uno de los mercados con mayor potencial eólico de Latinoamérica.

En el marco de este convenio, IBERDROLA Renovables y Neoenergía, que se plantean constituir en un futuro una sociedad participada al 50%, anunciaron que participarían

conjuntamente en las licitaciones que convocara en un futuro la Aneel, entre las que figura la celebrada ayer.

IBERDROLA Renovables potencia su presencia en Latinoamérica

IBERDROLA Renovables ya cuenta en la actualidad con un parque eólico en Brasil, el de Río do Fogo, ubicado en el Estado de Río Grande do Norte, cuya capacidad instalada asciende a 49 MW.

La Compañía, que también está presente en México, mediante el parque operativo de La Ventosa (80 MW) y el parque en construcción de La

Venta III (103 MW), ha cerrado el primer semestre del año con una potencia instalada de 11.352 MW: 11.010 MW corresponden a parques eólicos y 342 MW a centrales minihidráulicas.

IBERDROLA Renovables dispone de 5.194 MW de potencia eólica instalada en España (5.536 MW renovables en total, incluyendo la minihidráulica) y de 5.516 MW eólicos en el exterior, de los que 3.877 MW se encuentran en Estados Unidos, 816 MW en Reino Unido y 1.123 MW en el resto del mundo.

El Grupo IBERDROLA considera a Brasil, donde está presente desde finales de los años noventa, como uno de los países clave de su expansión por Latinoamérica. La Compañía se ha convertido, a través de la sociedad Neoenergía, en la principal distribuidora de energía eléctrica de la zona nordeste de este país, con una cuota del 44% del mercado regional al cierre del ejercicio 2009.

El año pasado, las distribuidoras en las que participa IBERDROLA, Cosern -Estado de Río Grande-, Celpe -Estado de Pernambuco- y Coelba -Estado de Bahía-, suministraron unos 28.300 GWh a casi 8,8 millones de usuarios. En el área de generación, contaba en este país al cierre de 2009 con una capacidad gestionada de 1.340 MW, cuya producción atribuible superó los 2.85 millones de KWh. ♦

OHL Medio Ambiente INIMA firma su segunda desaladora en Estados Unidos

OHL Medio Ambiente Inima, a través de su filial Inima USA, ha incorporado a su cartera su segunda desaladora en EEUU, al haberle sido adjudicado, por la ciudad de Hialeah (Florida), el contrato de concesión para el diseño, construcción y operación por 20 años de una planta para abastecer a dicha población.

Esta adjudicación se ha producido después de un largo proceso de licitación internacional, en el que han participado las compañías más importantes del sector. Con ella, Inima consolida su presencia en el mercado norteamericano de la desalación, en el que ya cuenta con otra planta, en Dighton (Massachusetts), también en concesión por 20 años. Esta desaladora ya se encuentra en fase de operación, tras



haber sido diseñada, construida y financiada enteramente por Inima.

La planta desaladora firmada con la ciudad de Hialeah tendrá capacidad para pro-

ducir 40.000 m³ de agua potable al día, suficiente para abastecer a una población de 150.000 habitantes, y la inversión en su construcción ascenderá a 55 millones de dó-

lares. Está prevista su ampliación hasta los 70.000 m³ al día.

OHL Medio Ambiente Inima es la empresa española líder en el mercado de desalación y depuración de agua en concesión, en el que cuenta con once plantas en explotación o en construcción en los países siguientes: Argelia (2 plantas), Brasil (2), Chile (1), España (3), Estados Unidos (2) y México (1). Su cartera en el exterior incluye una tercera depuradora en Brasil, en régimen de alquiler por 20 años, y la construcción y operación durante dos años de la depuradora de Ponte do Baia en Portugal. En 2009, obtuvo una facturación de 129,4 millones de euros, generada en un 53% en el mercado exterior. ♦

Ferrovial construirá un nuevo puente en Kwidzyn (Polonia) por 64 millones de euros

Ferrovial, a través de la filial polaca de Ferrovial Agroman, Budimex, ha firmado un contrato con la Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas de Polonia para la construcción de un puente sobre el río Vístula, cerca de la localidad de Kwidzyn, situada al norte del país. La infraestructura forma parte de los nuevos accesos a la carretera nacional 90.

La cuantía de este nuevo contrato asciende a 250,8 mi-

llones de zlotys (alrededor de 64 millones de euros). La construcción de esta infraestructura comenzará el próximo mes de octubre y tendrá una duración de dos años y tres meses. Budimex construirá el puente principal, que contará con una longitud de 808 metros y unirá la carretera nacional 1, situada en el lado oeste del río, con la 55, situada en el lado este. Las obras incluyen la construcción y mejora de accesos con las principales ca-

rrteras, así como entre diversas vías locales. También se contempla la reparación de los diques de contención contra inundaciones y la remodelación de la infraestructura de agua, gas, electricidad y alcantarillado.

Budimex, filial de Ferrovial Agroman en Polonia, obtuvo en los seis primeros meses de 2010 unas ventas de 367,3 millones de euros y su cartera ascendió a 1.836 millones de euros, el 40% más que el mismo período de

2009. Budimex es filial de Ferrovial Agromán en Polonia desde 2000.

Entre sus principales contratos destaca la construcción de dos tramos de la autopista A2 en Polonia, la autopista A6 en Kijewo, la remodelación de dos tramos de la autopista A4 y la circunvalación de la sección norte de la calle Bytomska así como la construcción de otros 16 kilómetros de la autopista A1, por 350 millones de euros (1.500 millones de zlotys). ♦

Jornada sobre la nueva Directiva Europea de Inundaciones

El 14 de Julio tuvo lugar en la sede del Colegio en Madrid la "Jornada sobre la nueva Directiva Europea de Inundaciones", organizada por la Comisión de Agua y Energía, con la participación de más de 200 profesionales. El objetivo fue la presentación de la nueva Directiva Europea de inundaciones, y el proceso de su transposición a la legislación Española.

Se desarrollaron los aspectos básicos que conforman la Directiva como las nuevas guías para la evaluación preliminar del riesgo, las inundaciones marinas, los sistemas de previsión de avenidas, la modelación hidrológica e hidráulica de las avenidas y de inundaciones, y la incidencia de inundaciones en la planificación y ordenación del territorio. Finalmente se presentaron los planes de prevención de inundaciones existentes en Cataluña, en el País Vasco, y en la Comunidad Valenciana y su incidencia en el desarrollo de la nueva directiva.

Las sesiones estuvieron moderadas por L. Berga, T. Nebot, M.A. Rodenas, y R. Gistau, de la Comisión de Agua y Energía del Colegio.

La realización de esta Jornada coincidió con la aprobación del Real Decreto 903/2010, de 9 de Julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación (BOE 15 de Julio 2010), con lo que España pasa a formar parte de los 18 países (de los 27 de la U.E.), que han transpuesto la Directiva. Las ponencias están disponibles en la pagina web del Colegio, www.cicp.es ♦

Metro Ligero Oeste, premio "Mejor iniciativa mundial de metro ligero" a escala mundial según la UITP

Metro Ligero Oeste ha resultado ganador del premio a la "Mejor iniciativa mundial de Metro Ligero" que concede la UITP (Unión Internacional de Transportes Públicos). MLO optaba a este galardón junto con otros 15 proyectos de América, Asia y Europa.

Este premio refleja, el reconocimiento internacional al sistema de transportes de la Comunidad de Madrid. El metro ligero es un modo de transporte moderno, integrado en el entorno y en la vida cotidiana en las ciudades y regiones más avanzadas. Proporciona una movilidad más sostenible, incrementa el atractivo urbano y suburbano y se adapta a los patrones de movilidad en constante cambio, generando una solución de transporte en línea con el estilo de vida actual.

El galardón supone, además, un reconocimiento a todo el equipo de profesionales que ha impulsado este proyecto (la planificación del Consorcio de Transportes, la dirección de obras de MINTRA y la explotación de la sociedad concesionaria Metro Ligero Oeste S. A.), que hace tres años hicieron realidad este ambicioso proyecto en un tiempo récord, incluyendo la supervisión final de la obra, instalaciones, material móvil y operaciones.

El galardón se entregará durante la clausura de la 10ª

Conferencia Mundial de Metros Ligeros y Tranvías Modernos, que tendrá lugar del 18 al 20 de octubre de este año en Madrid.

La conferencia, con el lema "Metros Ligeros: bueno para las personas, bueno para las ciudades", está organizada por el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid (CRTM) y la UITP. Actualmente ya hay inscritas más de 150 expertos de todo el mundo.

Además, durante esas fechas, los madrileños podrán disfrutar de una completa Exposición organizada por el Consorcio de Transportes en el Museo del Ferrocarril, donde podrán revivir la historia del tranvía en Madrid, desde hace 150 años, hasta los modernos metros ligeros.

Metro Ligero Oeste es el modo de transporte que conecta, desde julio de 2007, los municipios de Boadilla del Monte, Alcorcón y Pozuelo de Alarcón, a la red de Metro, Cercanías y Autobuses de la Comunidad de Madrid.

La red de Metro Ligero Oeste consta de dos líneas: por un lado ML2, que une la Línea 10 de Metro al municipio de Pozuelo de Alarcón, tiene 13 paradas desde Colonia Jardín a la Estación de Aravaca y una longitud de 8,7 km.; por otro lado, la ML3, que discurre entre Colonia Jardín y Boadilla del Monte, con 16 estaciones y una longitud total de 13,7 km. ♦



Juan-Miguel Villar Mir, nombrado Caballero de la Legión de Honor

Esta distinción recompensa la acción del presidente del Grupo Villar Mir y su labor para fortalecer los vínculos y las relaciones entre España y Francia

Juan-Miguel Villar Mir, presidente del Grupo Villar Mir, ha recibido recientemente las insignias de Caballero de la Legión de Honor, la condecoración de mayor rango que se concede en Francia.

El presidente de la República Francesa, Nicolas Sarkozy, firmó el decreto de dicho nombramiento el pasado mes de febrero y el Embajador de Francia en España, Bruno Delaye, le ha entregado las insignias en un acto celebrado en la Residencia de Francia en Madrid.

La condecoración recompensa la acción de Juan-Miguel Villar Mir y su labor para fortalecer los vínculos y las relaciones comerciales entre Francia y España. En esa línea, cabe destacar la intensa contribución del Grupo Villar Mir en Francia, que, a través de su empresa Ferropem, emplea a 750 personas en seis fábricas en el país vecino. ♦