

Tabla de datos históricos de Pluviometría Media de los Pluviómetros Peninsulares Listados

(Considerando todos los pluviómetros peninsulares la media total se eleva a 691 mm)

AÑOS	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	TOTALES
1989/1990	28,0	135,0	108,0	53,0	18,0	17,0	75,0	37,0	29,0	13,0	18,0	29,0	560,0
1990/1991	102,0	65,0	50,0	53,0	64,0	75,0	51,0	33,0	16,0	20,0	11,0	62,0	602,0
1991/1992	63,0	62,0	26,0	15,0	29,0	37,0	37,0	42,0	85,0	14,0	42,0	46,0	498,0
1992/1993	109,0	28,0	55,0	12,0	34,0	32,0	67,0	72,0	37,0	13,0	28,0	55,0	542,0
1993/1994	106,0	51,0	37,0	52,0	51,0	10,0	44,0	60,0	15,0	10,0	11,0	58,0	505,0
1994/1995	75,0	50,0	43,0	45,0	47,0	28,0	25,0	32,0	29,0	18,0	22,0	39,0	453,0
1995/1996	22,6	82,5	129,1	135,2	57,2	45,5	38,3	72,5	17,9	21,3	31,3	52,7	706,2
1996/1997	36,6	99,6	143,8	106,8	11,4	3,5	36,7	68,0	54,9	39,4	40,5	41,3	682,4
1997/1998	45,6	138,1	99,9	52,3	29,3	19,8	75,7	67,4	17,3	10,3	16,8	55,0	627,7
1998/1999	37,7	35,3	49,6	43,2	27,0	54,1	43,3	43,3	19,4	20,7	15,4	71,1	460,1
1999/2000	89,1	43,2	46,6	20,5	11,2	30,3	97,9	52,3	17,6	20,5	15,7	29,2	474,2
2000/2001	88,4	96,0	101,2	86,3	33,1	93,3	24,9	37,1	9,9	33,5	17,5	43,0	664,1
2001/2002	67,3	41,9	27,4	38,1	24,6	47,4	52,8	62,5	35,9	15,5	38,8	42,3	494,5
2002/2003	75,7	93,1	72,7	71,2	59,3	38,4	50,2	42,6	17,6	14,0	20,5	39,4	594,5
2003/2004	114,7	83,7	65,0	39,4	52,2	66,5	58,6	63,8	16,9	14,5	29,3	32,6	637,0
2004/2005	83,1	37,1	50,2	12,9	40,7	29,9	37,8	38,8	18,0	7,8	13,3	33,7	403,4
2005/2006	93,2	73,1	46,3	47,3	46,5	61,4	37,9	22,1	21,7	13,3	19,3	60,2	542,4
2006/2007	85,3	89,9	45,2	33,9	58,5	50,3	64,9	61,0	32,4	12,0	32,1	30,9	596,5
2007/2008	48,9	33,5	29,3	36,8	33,0	38,5	77,6	108,2	36,6	13,6	12,7	36,1	504,9
2008/2009	87,4	55,0	64,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	206,6
Media Hist. desde 1930	68,8	71,4	72,8	64,3	55,1	55,0	56,2	55,7	37,5	19,7	25,5	45,8	627,7

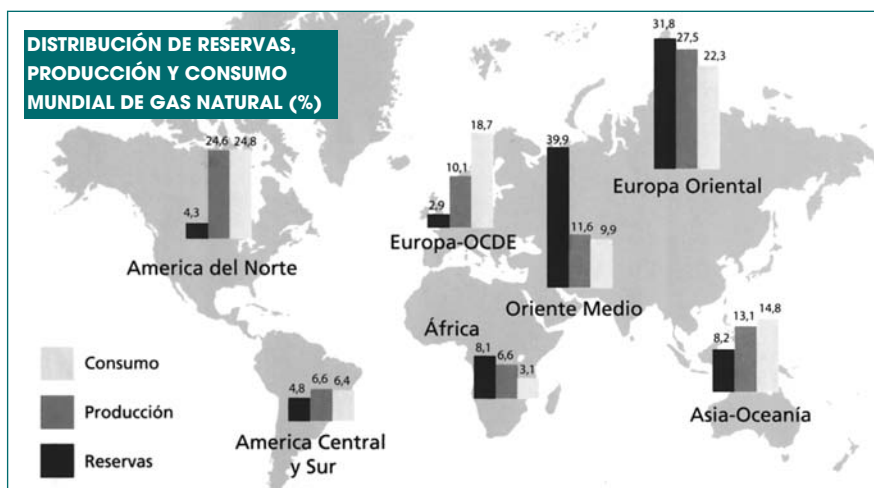
Precipitación superior a la media de la serie histórica desde 1930

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino S.G. Planificación y uso sostenible

El gas natural en el mundo y en España

Reservas mundiales probadas de gas natural. Evolución (Billones de m³)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2007	2008
América del Norte	9,4	8,5	8,0	8,4	7,5	6,5	6,5	7,1	7,6	7,8
América Central y Sur	1,9	2,4	4,4	5,4	6,9	7,8	7,7	7,4	8,0	8,7
Europa Occidental	3,6	4,1	3,9	5,7	5,5	6,2	7,7	6,1	5,6	5,3
Europa Oriental y CEI	12,5	24,2	31,6	38,0	52,5	58,9	56,5	57,5	57,9	57,9
África	3,8	5,2	5,7	5,9	8,5	9,9	11,4	14,1	14,5	14,6
Oriente Medio	6,6	15,3	18,5	25,9	37,8	44,7	54,8	72,5	73,0	72,5
Asia-Oceanía	1,6	3,4	4,8	7,0	10,6	13,1	12,2	13,8	15,2	15,0
TOTAL MUNDIAL	39,4	63,1	76,9	96,3	129,3	147,1	156,8	178,5	181,8	181,9

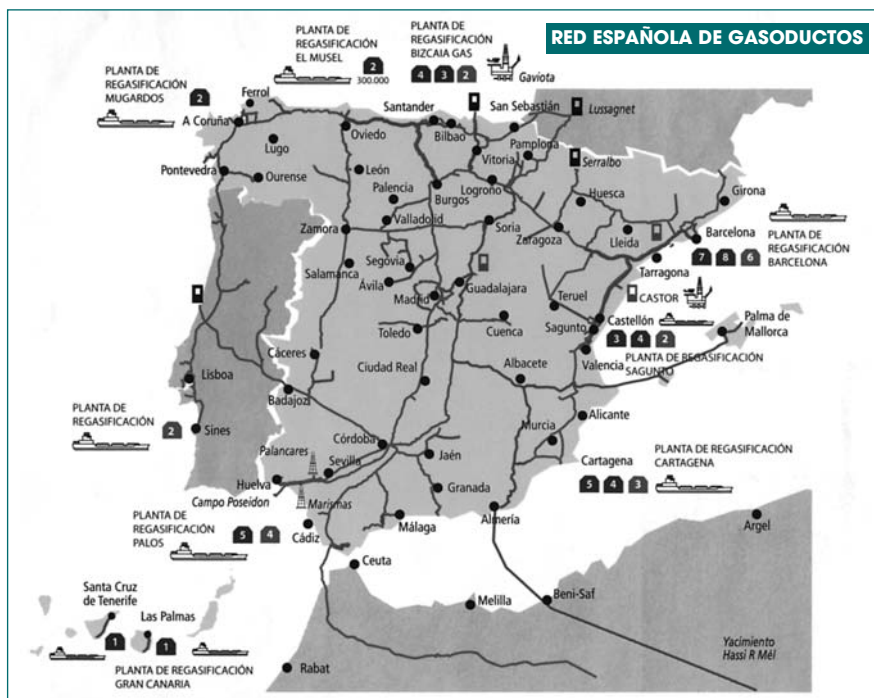


Consumo de gas natural en la Unión Europea (UE27)

TWh (10 ⁹ kWh)	2006	2007 (1)	Variac. (%) 2007/2006
Reino Unido	1.046,3	1.060,3	1,3
Alemania	973,3	925,0	-0,5
Italia	894,2	898,9	0,5
Francia	511,9	496,8	-2,9
Países Bajos	444,5	430,8	-3,1
España	391,0	407,8	4,3
Bélgica	190,4	189,7	-0,4
Rumania	188,9	160,8	-14,9
Polonia	149,5	149,9	0,3
Hungría	148,4	139,9	-5,7
República Checa	97,8	91,4	-6,5
Austria	93,9	88,2	-6,1
Eslovaquia	64,9	59,1	-8,9
Dinamarca	50,0	43,9	-12,2
Finlandia	50,2	48,2	-4,0
Portugal	47,0	50,5	7,4
Irlanda	50,0	54,3	8,6
Grecia	34,8	43,1	23,9
Útania	31,7	37,4	18,0
Bulgaria	31,1	31,5	1,3
Letonia	18,2	17,6	-3,3
Luxemburgo	15,9	15,0	-5,7
Eslovenia	11,9	12,1	1,7
Suecia	11,2	11,6	3,6
Estonia	11,1	11,1	0,0
Total UE 27	5.558,1	5.474,9	-1,5

Fuente: Eurogas

(1) Datos provisionales a marzo de 2008.



Ventas de Gas natural en España (GWh)							
	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007
MERCADOS							
1. DOMÉSTICO-COMERCIAL	7.128	10.771	18.101	34.755	56.425	51.995	56.785
Gas natural	2.544	7.578	17.040	34.221	55.856	51.494	56.231
Gas manufacturado de G.N.	1.783	2.604	729	31	0	0	0
1.1 Subtotal gas natural	4.327	10.182	17.769	34.253	55.856	51.494	56.231
Gas manufacturado de nafta	2.579	523	272	0	0	0	0
Aire propanado	222	66	60	502	568	501	554
1.2. Subtotal otros gases	2.801	589	332	502	568	501	554
2. INDUSTRIAL	15.480	44.166	69.381	144.994	202.278	199.167	203.391
3.CENTRALES ELÉCTRICAS	6.890	2.254	879	10.379	111.320	134.664	142.057
4.USOS NO ENERGÉTICOS	173	4.835	6.196	6.131	6.199	5.698	6.158
5.TOTAL GAS NATURAL (1.1+2+3+4)	26.870	61.438	94.225	195.756	375.653	391.023	407.837
TOTAL (1.2+5)	29.671	62.026	94.557	196.258	376.221	391.524	408.391
TOTAL Ventas de gas natural (Bcm)	2,3	5,3	8,1	16,8	32,3	33,6	35,1

Aprovisionamientos de gas natural en España (TWh)									
Origen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007(%)
Nacional	1,7	5,9	5,8	2,5	3,7	0,6	0,8	1,0	0,2
Importaciones	199,5	204,5	242,1	276,2	320,0	389,7	409,0	408,9	99,8
Argelia	120,1	112,9	141,8	161,6	164,1	170,7	131,1	152,4	37,2
GN	71,6	62,3	72,7	74,5	88,0	110,3	100,3	102,2	24,9
GNL	48,5	50,6	69,1	87,0	76,0	60,4	30,8	50,2	12,2
Libia	9,3	9,2	7,3	8,8	7,4	10,1	8,0	8,8	2,1
Norueqa	26,9	26,8	26,4	26,6	26,5	24,4	24,6	25,3	6,2
Países del Golfo	8,8	20,6	40,2	28,3	61,7	75,9	68,3	53,1	13,0
Trinidad y Tobago	9,2	6,8	5,3	1,0	0,0	5,6	39,0	24,4	6,0
Nigeria	21,8	28,2	18,7	49,1	56,6	57,7	82,5	96,9	23,6
Egipto	-	-	-	-	-	41,1	55,2	47,0	11,5
Otros	3,5	0,0	2,2	0,9	3,7	4,2	0,3	1,0	0,2
Total aprovisionamientos	201,2	210,4	247,9	278,8	323,7	390,3	409,8	409,9	100,0
Exportaciones									
Francia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	
Total suministros netos	201,2	210,4	247,9	278,8	323,7	390,3	409,8	408,7	
Bcm	17,3	18,1	21,4	24,0	27,9	33,6	35,3	35,3	
Aprovisionamientos GNL/TOTAL(%)	50,2%	54,9%	57,7%	62,8%	63,5%	65,3%	69,3%	68,7%	

Fuente: Enagás/GTS

(Fuente: Asociación Española del gas. Anuario 2009)

Aprobadas importantes obras del ave Madrid-Levante

El Consejo de Administración de Adif, encargada del desarrollo y gestión de la red ferroviaria, ha aprobado la adjudicación de un total de 10 contratos de suministro, transporte y montaje de componentes de vía, obras de plataforma e instalaciones ferroviarias diversas, por importe global de 484.928.543,72 euros, destinados a la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

Con la aprobación de estas adjudicaciones se pretende dar un nuevo e importante impulso a la conexión ferroviaria de Madrid y Levante a través de un corredor de alta velocidad, cuyo enlace directo entre Madrid y Valencia a través de Motilla del Palancar está previsto para el año 2010.

La línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia cuenta con financiación de la Unión Europea por importe total de 748 millones de euros, procedentes de distintos fondos: Cohesión (575 millones de euros), Feder (125 millones) y RTE (48 millones de euros).

Los contratos adjudicados son los siguientes:

1. Obras de construcción de plataforma de vía en 3 tramos (22,1 km) del trayecto **Monforte del Cid-Murcia**, por importe conjunto de 242.736.601,25 euros. Los tramos son los siguientes:

1.1. Tramo Crevillente-San Isidro (7,3 km) adjudicado a la UTE formada por Acciona Infraestructuras y Construcciones Villegas por importe de 74.436.141,36 euros y un plazo

de ejecución de 28 meses. Estas obras van a ser cofinanciadas por el Fondo de Cohesión de la Unión Europea, a través del P.O. Fondo de Cohesión - FEDER. La tasa de cofinanciación es del 80%.

1.2. Tramo Orihuela-Colada de la Buena Vida (6,86 km): adjudicado a la UTE formada por Sacyr y Neopul Sociedade de Estudos e Construções por importe de 119.852.477,33 euros y un plazo de ejecución de 34 meses. Estas obras van a ser cofinanciadas por el Fondo de Cohesión de la Unión Europea, a través del P.O. Fondo de Cohesión - FEDER. La tasa de cofinanciación es del 80%.

1.3. Tramo Colada de la Buena Vida-Murcia (7,9 km): adjudicado a Constructora San José por importe de 48.447.982,56 euros y un plazo de ejecución de 24 meses. Estos trabajos van a ser cofinanciados por el Fondo de Cohesión y por el FEDER, de la Unión Europea, a través del P.O. Fondo de Cohesión - FEDER y del P.O. Murcia 2007-2013.

2. Obras de plataforma, montaje de vía en ancho ibérico, electrificación e instalaciones, en dos subtramos (36,1 Km) del trayecto **Nudo de La Encina-Xàtiva**, por 153.785.435,50 euros. Los tramos son los siguientes:

2.1. Tramo La Encina-Mogente: adjudicado a la UTE compuesta por S.A. de Obras y Servicios (Copasa) y Construcciones y Promociones (Copro-sa) por importe de 85.452.862,76 euros y un plazo de ejecución de 28 meses.

Estas obras van a ser cofinanciadas por el Fondo de Cohesión de la Unión Europea, a través del P.O. Fondo de Cohesión - FEDER 2007-2013. La tasa de cofinanciación es del 80%.

2.2. Tramo Mogente-L'Alcudia de Crespins: adjudicado a la UTE formada por Construcciones Sánchez Domínguez, Arción, Control y Montajes Industriales Cymi y Electrón, por importe de 68.332.572,74 euros y un plazo de ejecución de 26 meses.

Estos trabajos van a ser cofinanciados por el FEDER de la Unión Europea, a través del P.O. Comunidad Valenciana 2007-2013. La tasa de cofinanciación es del 65%.

3. Suministro y transporte de balasto: se han adjudicado 2 contratos por un importe conjunto de 21.947.268,15 euros. Ambos contratos corresponden al trayecto **Torrejón de Velasco-Cuenca**. Uno de los contratos se ha adjudicado a Cycasa Canteras y Construcciones, por importe de 8.734.765,20 euros; y el otro contrato se ha adjudicado a la empresa Benito Arnó e Hijos, por 13.212.502,95 euros. El plazo de ejecución de ambos contratos es de 12 meses.

Este suministro y transporte van a ser cofinanciados por el FEDER de la Unión Europea, a través del P.O. Castilla-La Mancha 2007-2013. La tasa de cofinanciación es del 65%.

4. Montaje de vía: se han adjudicado 2 contratos por importe conjunto de 44.710.631,52 euros correspondientes al tramo **Torrejón de Velasco-Cuenca**.

4.1.-Torrejón de Velasco (Madrid)-Villarrubia de Santiago (Toledo): adjudicado a IAzvi por importe de 15.442.416,46 euros y un plazo de ejecución de 8 meses.

4.2. Villarrubia de Santiago-Cuenca: adjudicado a la UTE formada por Comsa y Acciona Infraestructuras por 29.268.215,06 euros y un plazo de ejecución de 11 meses.

Las obras consisten en el montaje de vía sobre balasto, así como la instalación de traviesas y de aparatos de vía y la colocación de carril de 60 kg/m y van a ser cofinanciados por el FEDER de la Unión Europea, a través del P.O. Castilla-La Mancha 2007-2013. La tasa de cofinanciación es del 65%.

5. Contrato de Consultoría y Asistencia Técnica para el control y vigilancia de las obras de instalación, señalización, sistemas de protección de tren, comunicaciones fijas y Control de Tráfico Centralizado (C.T.C.) en los tramos **Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar-Valencia y Motilla del Palancar-Albacete**. El contrato ha sido adjudicado a Ineco-Tifsa por 21.748.607,30 euros y un plazo de ejecución de 33 meses. Estos trabajos van a ser cofinanciados por el FEDER de la Unión Europea, a través del P.O.'s Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana 2007-2013. La tasa de cofinanciación es de 65%.

Todos los contratos hacen hincapié en detalles constructivos y propuestas de medidas de control y gestión ambiental durante la realización de los trabajos. ♦

El Plan para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril

El Ministerio de Fomento ha elaborado un Plan para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril y mejorar las condiciones de competencia y competitividad del sector.

El Plan tiene como primer objetivo la creación de una Red Básica de transporte de mercancías, formada por ejes estructurantes, como resultado de las siguientes actuaciones:

- El acondicionamiento al tráfico de mercancías de las líneas convencionales en aquellos corredores que, al ponerse en servicio las líneas de alta velocidad, puedan dedicarse preferentemente al tráfico de mercancías.
- Las líneas del alta velocidad de tráfico mixto, de viajeros y mercancías, en aquellos trayectos donde es posible hacer compatible ambos tráficos. En este sentido, cabe señalar que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento, incluye la construcción de 7.000 kilómetros de alta velocidad de tráfico mixto, de los 10.000 kilómetros que constituyen esta red.
- La construcción de nuevas variantes en la red convencional.
- La ampliación de la capacidad de la red existente.
- El refuerzo de la conexión entre la red ferroviaria y los principales puertos de interés general del Estado.

Actuaciones en infraestructuras ferroviarias y material móvil

Las inversiones de las medidas a realizar en la red convencional, sus conexiones con los puer-



tos, y las inversiones en material móvil prevén una inversión de casi 5.000 millones de euros (4.717 millones de euros):

- el acondicionamiento para las mercancías de los corredores liberados del tráfico de pasajeros (1.063 millones de euros).
- la segregación de los tráficos de mercancías de otros tráficos (principalmente de los de cercanías) mediante la construcción de nuevas variantes y la ampliación de la capacidad de la red existente (2.895 millones de euros).
- el refuerzo de las conexiones de la red ferroviaria con los principales puertos de interés general del Estado (240 millones de euros).
- la inversión en material móvil (519 millones de euros).

Medidas de gestión de la operación ferroviaria

Por otra parte, el Plan presentado por la Ministra de Fomento establece una serie de medidas en la gestión de la circulación de mercancías con el objetivo de darle mayor fiabilidad e incrementar su competitividad:

- Gestión de las instalaciones Logísticas Ferroviarias públicas (terminales de carga) gestionadas por Adif.

Adif establecerá una red básica de instalaciones logísticas ferroviarias operativas durante 24 horas y 365 días al año para la recepción y expedición de trenes. Además, se implantará un nuevo sistema de información para las empresas que operan en ellas.

Como medida de carácter normativo, se aprobará la Orden Ministerial que regula la prestación de los denominados servicios adicionales, complementarios y auxiliares (Servicios ACA) a los operadores. En este marco, se va a habilitar a las empresas ferroviarias para la prestación de determinados servicios en las terminales y otros puntos de carga. Además, se modificará la estructura tarifaria a aplicar en las terminales públicas, que se ajustará al nuevo esquema de prestación de los servicios ACA. En 2009, en línea con esta medida de incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril, se van a mantener las mismas tarifas que en 2008, en los servicios que presta ADIF en

sus terminales. RENFE también mantendrá las mismas tarifas de mercancías.

Actividades desarrolladas en las zonas portuarias. En colaboración con Puertos del Estado y de acuerdo con las respectivas Autoridades Portuarias, el Ministerio de Fomento establecerá un conjunto de medidas que contemplen la gestión integrada de los servicios ferroportuarios para conseguir que las condiciones operativas sean más eficaces.

Se propondrá a las Autoridades Portuarias, la reordenación del tráfico en el interior de los puertos para otorgar prioridad a las circulaciones ferroviarias sobre la circulación del resto de vehículos.

Adecuación del área de actividad de mercancías y Logística de RENFE-Operadora.

En la legislatura 2008-2012 RENFE tiene previsto desarrollar nuevas líneas estratégicas de actuación consistentes, entre otras actuaciones, en:

- ampliar los servicios ofertados en el transporte de mercancías, ofreciendo soluciones logísticas integrales a sus clientes servicios "puerta a puerta".
- poner en marcha un Plan de incremento de la productividad en todos los ámbitos de actuación: desde los recursos humanos y gestión de activos, al consumo de energía.
- la entrada en servicio del material móvil, hasta 2010, contratado en la anterior legislatura (2004-2008), del que cabe destacar los siguientes:

- 100 locomotoras nuevas
- 125 locomotoras existentes que han sido renovadas y modernizadas
- 288 vagones nuevos

El Ministerio de Fomento pondrá la modificación de la estructura del Comité de Regulación Ferroviaria, con el objetivo de reforzar su autonomía funcional de la Administración General del Estado. De esta forma, se pretende garantizar su independencia de toda autoridad que participe en la adjudicación de un contrato público de transporte ferroviario, del ADIF y de las restantes empresas ferroviarias. La realización de esta medida requiere la modificación de la ley del Sector Ferroviario.

Dentro de las medidas regulatorias, el Plan también prevé la elaboración de una nueva normativa para el transporte por ferrocarril de mercancías peligrosas, con el objetivo de potenciar la utilización del ferrocarril para el transporte de este tipo de mercancías. ♦

El proyecto de puesta en circulación de trenes de mercancías de 600 metros de longitud

El proyecto piloto de puesta en circulación de trenes de mercancías de 600 metros de longitud en la relación Madrid-Valencia y viceversa impulsada por Adif, ha dado resultados satisfactorios en su primer mes de funcionamiento.

Esta experiencia, iniciada el pasado 16 de diciembre, ha sido desarrollada de manera conjunta con Renfe Mercancías y Continental Rail, y ha supuesto un incremento de aproximadamente 200 metros en la longitud habitual de los trenes que circulan por el corredor Madrid-Valencia (en torno a 400 metros).

De este modo, hasta el pasado 16 de enero circularon 64 trenes con una longitud aproximada de 600 metros en la franja nocturna, la mayoría de los cuales no sólo pudieron

adelantar su salida con respecto al horario previsto inicialmente, sino que también realizaron tiempos de viaje similares a los mercancías de 400 metros (por debajo de 7 horas) con cargamentos de entre 1.200 y 1.700 toneladas.

En este sentido, hay que destacar que el grado de puntualidad tanto en origen como en destino fue incluso superior al del resto de trenes de mercancías de la red.

Estos resultados ponen de manifiesto la elevada fiabilidad de dichas circulaciones, así como la eficacia de las actividades desarrolladas en las terminales de servicios logísticos de Adif implicadas (Madrid-Santa Catalina, Silla y Valencia-Fuente de San Luis) para llevar a cabo la formación de los trenes y agilizar al máximo su expedición.

Como consecuencia de los resultados obtenidos, las pruebas se prolongarán durante un mes más para ampliar la muestra con la que se extraerán las conclusiones definitivas.

Asimismo, Adif estudiará la posibilidad de extender esta experiencia a otros corredores con una configuración estructural distinta a la de la línea Madrid-Valencia, especialmente favorable a la circulación de trenes de mercancías con una longitud de 600 metros.

Por otro lado, también se valorará la capacidad de las terminales logísticas de Adif y de la infraestructura ferroviaria de ofertar en un futuro, a todas las operadoras ferroviarias y en condiciones de igualdad, la posibilidad de fletar trenes con una longitud de 600 metros, con el fin de garantizar el libre acceso a la red ferroviaria. ♦

Aprobadas actuaciones para incorporar recursos hídricos a la llanura manchega a partir de la obra de conducción del acueducto Tajo-Segura

El Consejo de Ministros ha dado el visto a la suscripción de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) y la sociedad Aguas de Castilla-La Mancha, para el desarrollo de distintas actuaciones a partir de la obra de conducción de agua desde el Acueducto Tajo-Segura (ATS) para incorporar recursos a la Llanura Manchega.

Este nuevo Convenio da respuesta a la necesidad de com-

pletar dicha obra de conducción con ramales de distribución a diversos núcleos de población de las provincias de Cuenca, Albacete y Ciudad Real, que dará servicio a una población aproximada de 450.000 habitantes.

Las actuaciones objeto de este convenio son las siguientes:

- Ramales de distribución a partir de la Conducción de Aguas desde el Acueducto Tajo-Segura para la incorpo-

ración de recursos a la Llanura Manchega. Esta actuación, por importe de 166 millones de euros, será financiada por la Administración General del Estado.

- Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) de Cabecera de la Red de Abastecimiento de la Llanura manchega, cuyo importe asciende a 34 millones de euros, a financiar por la Administración General del Estado.

- Planta de Osmosis en la ETAP de Cabecera de Abastecimiento a la Llanura Manchega y núcleos próximos al Acueducto Tajo-Segura, por importe de 30 millones de euros, a financiar por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Además, de estas obras, el Convenio recoge todas las actuaciones complementarias necesarias para hacer efectiva su ejecución. ♦

Estrategia Española de Movilidad Sostenible

El Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino ha presentado el borrador de una estrategia de ataque al problema del cambio climático, dentro del ámbito de la movilidad.

Un Grupo de trabajo Interministerial constituido al amparo de la Comisión Delegada de Cambio Climático ha elaborado el borrador de estrategia española de movilidad sostenible, documento de 42 páginas en el cual es singularmente relevante la consideración del ferrocarril como una herramienta crucial para conseguir los objetivos de lucha contra el cambio climático, dos documentos relevantes, uno del Ministerio de Fomento y otro del ministerio ambiental inciden, a través de ópticas y con objetivos diferentes, en la necesidad de impulsar el ferrocarril, particularmente el de mercancías. Uno de ellos, el de Fomento, el Plan de Transporte de Mercancías por Ferrocarril plantea un plan con una línea de inversión definida, mientras que el del Ministerio de Medio Ambiente, aún en fase de borrador, plantea unas directrices de aplicación a todas las escalas de la administración, las cuales somete ahora a la opinión pública para su valoración.

Tras una primera presentación de los objetivos de este documento se hace un primer diagnóstico del estado de la cuestión de la movilidad en España, presentando los diversos modos que intervienen en la movilidad interurbana, metropolitana y la propiamente urbana. Sigue a continuación una presentación de los principales impactos ambientales que generan las actividades del transporte, especialmente las derivadas de la emi-



sión de gases contaminantes. Se presenta el marco legislativo de referencia, tanto el comunitario como el español y los objetivos que deben presidir una política sostenible en estos ámbitos y las directrices globales a seguir.

Seguidamente entra a analizar las medidas prioritarias de actuación para atajar estos problemas dentro del futuro escenario de la movilidad que se espera alcanzar en nuestro país a partir del desarrollo del Plan Especial de Infraestructuras de Transportes. El desarrollo del PEIT en su periodo de vigencia (2005-2020) prevé, por ejemplo, un nuevo reparto modal de la movilidad. Así, por ejemplo destaca el importante cambio modal a favor del ferrocarril (aumento del 5,5 puntos porcentuales en 2020) en detrimento de la carretera, junto con una pequeña mejora del modo marítimo (0,5 puntos porcentuales).

El ferrocarril tiene un fuerte protagonismo dentro de una apuesta global por el fomento del transporte público y del no motorizado y la intermodalidad. El borrador dedica un apartado específico a la necesidad de implantar progresivamente un sistema de transporte de mercancías diversificado (con alta participación de los modos más sostenibles), integrado y sostenible a corto y medio plazo desde una óptica económica, pero

también medioambiental. Entre las medidas prioritarias se estima la necesidad de "...crear una red ferroviaria orientada al transporte de mercancías que permita superar los déficits de la oferta, tanto en calidad como en cuota de mercado, y su débil imagen social y comercial. Hay que garantizar la operatividad y la fluidez del tráfico de trenes de mercancías sin que se deba supeditar al paso de los trenes de viajeros, definiendo los itinerarios preferentes para mercancías en los principales ejes de transporte terrestre".

Así, hay una referencia específica en este borrador a las plataformas logísticas. En ese sentido se señala la necesidad de "...impulsar el desarrollo de infraestructuras específicas y plataformas en los principales nodos de la red, dotándolas de los equipamientos necesarios, donde se proporcionen servicios especializados, con el fin de facilitar el intercambio modal de las mercancías, con servicios y equipamientos logísticos y de tratamiento de cargas de calidad contrastada, y capaces de formar y acoger trenes de características tales (longitud y tonelaje) que permitan unos costes de transporte competitivos". Igualmente, se considera importante potenciar la intermodalidad portuaria, reforzando la accesibilidad ferroviaria a los puer-

tos y consolidando la integración del ferrocarril con las plataformas logísticas terrestres.

Pero el documento no cierra sus referencias ferroviarias en los trenes mercantes. Así, por otro lado, apoya los trabajos del PEIT en la línea de crear una red ferroviaria de altas prestaciones. Considera preciso "modernizar y ampliar la extensión de la red ferroviaria que sirve de soporte a los servicios de viajeros de media y larga distancia, para promover el uso del ferrocarril como medio de transporte eficiente y sostenible. Esta red deberá conectar entre sí los principales núcleos urbanos, productivos y nodales, obteniendo velocidades y tiempos de viaje competitivos con los restantes modos alternativos, asegurando asimismo una alta fiabilidad de los servicios". Además, insiste igualmente en la necesidad de impulsar el transporte de cercanías ferroviarias "un modo útil y eficaz para canalizar los grandes flujos de movilidad en las áreas metropolitanas, refrendado por la aceptación de los usuarios con cifras de demanda constantemente crecientes a tasas significativas mediante la ampliación y modernización de las redes en los núcleos existentes, la creación de servicios perimetrales a las grandes ciudades, y el incremento y la consolidación de los servicios".

El documento, sometido al examen de la opinión pública desde el pasado 16 de enero hasta el próximo 7 de febrero, y anima a los ciudadanos y colectivos para que envíen sus comentarios y sugerencias a una dirección electrónica estrategiamovilidadsostenible@mma.es ♦

Aprobado el Plan Nacional Integrado de Residuos PNIR 2008-2015

El Consejo de Ministros aprobó el pasado día 26 de Diciembre el Plan Nacional Integrado de Residuos para el período 2008-2015 que, con carácter estratégico, tiene como objetivo servir de guía para el desarrollo de políticas específicas que mejoren la gestión de los residuos, disminuyendo su generación e impulsando su tratamiento en coordinación con las Comunidades Autónomas y Entes Locales.

El Plan Nacional Integrado de Residuos establece objetivos específicos de reducción, reutilización, reciclado, valoración y eliminación, y abarca el tratamiento de los residuos domésticos y similares, los residuos de legislación específica (vehículos y neumáticos fuera de uso, peligrosos, pilas y acumuladores, aparatos eléctricos y electrónicos, de construcción y demoli-

ción y lodos, y depuradoras), suelos contaminados, además de algunos residuos agrarios e industriales no peligrosos. Además, incorpora la Estrategia de Reducción de Vertido de Residuos Biodegradables con el fin de disminuir su impacto sobre el entorno y de forma especial contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero.

El Plan Nacional Integrado de Residuos tiene en cuenta la contribución de los residuos al cambio climático y hace hincapié en los objetivos y en las medidas que incidan de forma significativa en la reducción de gases de efecto invernadero. Se incardina en el conjunto de acciones que contempla las Líneas Estratégicas de Cambio Climático aprobadas por el Gobierno el pasado mes de julio.

En España se ha producido, de la misma forma que en

otros países europeos, un incremento en la generación de residuos de forma paralela a su crecimiento económico. Es objeto de atención específica para el Plan aprobado la reducción del porcentaje de residuos que se generan en España que van a vertedero, para lo que se proponen medidas que fomentan la reutilización, así como la implantación de recogida selectiva para incrementar la tasa de reciclado y reducir la cantidad de residuos vertidos.

Otro de los elementos del Plan es mejorar la obtención de información sobre la generación y gestión de residuos mediante un intercambio periódico entre las Administraciones competentes y sectores afectados, y un sistema de información con suficiente flexibilidad.

Se prevé su revisión con carácter bianual, con colabora-

ción con las Comunidades Autónomas, los Departamentos ministeriales con competencia en la materia, y teniendo en cuenta la posición de los agentes económicos y sociales.

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino prevé una dotación presupuestaria propia anual para promover actuaciones de interés general, de carácter innovador y que se consideren prioritarias para fomentar cambios en la gestión de residuos. En 2009 se ha previsto una dotación de veintitrés millones de euros y, de la misma forma, el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2008-2011), en su programa I+D+i, incluye como líneas prioritarias la financiación de proyectos destinados a la mejora de la gestión de los residuos. ♦

El consumo de cemento cae en España un 23,8% en 2008

La industria cementera española ha cerrado 2008 con un descenso en el consumo de casi el 24%, con 42,7 millones de toneladas. Estos datos rompen una tendencia ascendente que se mantuvo durante 10 años (1997-2007) y sitúan al sector en los niveles del año 2001. La patronal cementera está a la espera de que los planes de inversión pública, especialmente a través de la financiación a los ayuntamientos, tenga su traslación en este sector. En cualquier caso considera que el efecto de esta inyección financiera por parte del Gobierno Central tardará unos meses en hacerse notar.

Principales Cifras del Sector Cementero (toneladas)			
Datos Mensuales (diciembre)			
	2008	2007	%Variación
Producción clínker	1.442.202	2.904.104	-50,34%
Producción cemento	2.191.811	4.047.825	-45,85%
Consumo nacional (cemento)	2.195.970	3.444.264	-36,24%
Exportaciones (cemento+clínker)	201.539	74.990	168,75%
Importaciones (cemento+clínker)	361.973	837.526	-56,78%
Datos acumulados del año (enero - diciembre)			
Producción clínker	27.238.052	32.045.543	-15,00%
Producción cemento	42.002.360	54.720.445	-23,24%
Consumo nacional (cemento)	42.659.843	55.997.072	-23,82%
Exportaciones (cemento+clínker)	2.201.625	1.091.284	101,75%
Importaciones (cemento+clínker)	7.661.375	13.869.452	-44,76%

En este contexto, las 36 fábricas existentes en nuestro país han tenido que rebajar su producción, un 23,2% hasta los 42 millones de toneladas. Lo mismo ha ocurrido con las políticas de importaciones de cemento y clínker. Durante el año pasado se han traído 7,7 millones de toneladas, lo que significa una reducción del 44,7% frente al 2007.

El parón durante el 2008 ha obligado al sector a potenciar las exportaciones. El año pasado 2,2 millones de toneladas de clínker y cemento se han destinado a los mercados de la UE, EE. UU. y Norte de África, fundamentalmente. ♦

Las ingenierías y consultorías españolas en los programas de ayuda externa de Naciones Unidas y la Comisión Europea

Organizado por Tecniberia el 14 de enero tuvo lugar en Madrid un Seminario sobre oportunidades de Negocio para las ingenierías en la Unión Europea y Naciones Unidas, organizado por Tecniberia y el Instituto de Comercio Exterior.

El encuentro, que ha tenido una gran presencia de empresas de ingeniería y consultoría, cuyo objetivo es abrirse paso en el mercado internacional, ha contado con la Presentación por parte de José Miguel Cortés Arcas, Director Adjunto de la División de Productos Industriales y Tecnología de ICEX, y las exposiciones de Dña. María Lacasa, Responsable del Departamento de Financiación Multilateral del ICEX en Bruselas, y



D. Juan López de Zárate, experto en licitaciones de Naciones Unidas.

Por su parte, María Lacasa ha explicado los nuevos instrumentos con los que cuenta la

Comisión Europea, para gestionar la ayuda externa. En torno a los fondos europeos, cada vez más, la Comisión Europea está descentralizando la ayuda externa, que pasa a

estar gestionada en torno a un 80% por los Gobiernos de los países terceros, quienes se apoyan en las agencias de cooperación al desarrollo.

En este sentido, España no cuenta con Agencias de Cooperación tan competitivas y eficaces como los alemanes, franceses o daneses, por lo que si no se reacciona a tiempo, las ingenierías y consultorías españolas perderán presencia en la ejecución de proyectos financiados con fondos europeos. Además López de Zárate ha instado a los presentes en el seminario a que aprovechen en mayor medida las grandes oportunidades de contratación que ofrece un organismo menos conocido por las ingenierías, como es Naciones Unidas. ♦

Participación de las empresas españolas en la mejora de infraestructuras de transporte en Vietnam

La Ministra de Fomento ha realizado una visita oficial a Vietnam con el objetivo de fortalecer la presencia española en este país y ofrecer el apoyo del Gobierno español al ambicioso plan de construcción y mejora de las infraestructuras, así como fomentar la participación de las empresas españolas en la ejecución de dichos planes.

Durante la visita, Magdalena Álvarez se ha entrevistado con el Ministro de Transportes, Ho Nghia Dung, y el Ministro de Planificación

e Inversiones, Vo Hong Phuc, y ha mantenido diversos contactos con autoridades vietnamitas, quienes han demostrado gran interés por la experiencia de España en la financiación y gestión de infraestructuras.

Vietnam cuenta con más de 85 millones de habitantes, una renta per cápita de 1,024\$ y es el país del Sudeste asiático con la mayor tasa de crecimiento medio en los últimos años. Durante 2008 recibió más de 11.500 millones de dólares de Inversión Directa Extranjera. La

mejora de las infraestructuras de transporte es una clara prioridad de las autoridades vietnamitas, que han evaluado las necesidades totales de inversión en el sector para los próximos 5 años en 139.000 millones de dólares. Para financiar dicho programa el país cuenta con abundante financiación de organismos financieros multilaterales y donantes bilaterales.

España ha financiado más de 20 proyectos en Vietnam por un importe total cercano a los 80 millo-

nes de euros. En la actualidad, ambos países han acordado centrar su cooperación financiera en las áreas de transporte y energía. El proyecto más destacado es el de la construcción de una línea de metro en la Ciudad Ho Chi Minh, al sur del país, cuyo presupuesto estimado se acerca a los 1.000 millones de euros. Las dos partes se han comprometido a establecer un grupo de trabajo para el desarrollo de proyectos concretos en el sector de las infraestructuras. ♦

El Sistema Portuario español recibe 2.567 millones de euros de fondos europeos

Bajo la Presidencia del Secretario de Estado de Transportes, Fernando Palao, tuvo lugar el pasado 14 de diciembre una Jornada sobre "Los Puertos en el contexto de las Redes de Transporte Transeuropeas. La importancia de los Fondos europeos para la cohesión territorial".

El Secretario de Estado de Transportes expuso las grandes cifras que afectan al Sistema Portuario de titularidad estatal (46 puertos de interés general gestionados por 28 Autoridades Portuarias) que coordina el Organismo Público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, destacando que recibirá un total de 2.567 millones de euros procedentes de fondos europeos. En concreto, del Programa Operativo 2000-2006 de Fondos de Cohesión y Feder tiene consignados 1.586 millones de euros para proyectos portuarios, mientras que el Programa Operativo de Fondos Feder y Cohesión para 2007-2013 tiene consignados 981 millones de euros.

España, como Estado miembro de la Unión Europea, se beneficia de la ayuda financiera de los Fondos Estructurales (Feder) y del Fondo de Cohesión. Las infraestructuras portuarias a las que se asignan ayudas europeas se considera que, en unos casos, fomentan inversiones productivas que permiten la creación o el mantenimiento de puestos de trabajo sostenibles, y en otros que establecen o mejoran las infraestructuras de transporte dentro de la Red Transeuropea de Transporte.



Una selección consensuada

Por su parte, Puertos del Estado, designado Órgano Intermedio por el Ministerio de Economía y Hacienda, es el encargado de seleccionar las operaciones (proyectos) y de establecer los sistemas de administración y control necesarios para garantizar la correcta gestión de dichos Fondos. El proceso que se sigue para la selección de proyectos susceptibles de ser financiados con ayudas europeas pasa por la evaluación que las Autoridades Portuarias junto con Puertos del Estado realizan en los correspondientes Planes de Empresa, en los que se revisa una a una cada propuesta. Una vez aprobadas, son las Autoridades Portuarias, como ejecutoras del proyecto, quienes cursarán la solicitud al Ministerio de Economía y Hacienda, a través de Puertos del Estado, para su tramitación.

La tramitación de los proyectos conlleva la previa presentación de informes de evaluación de impacto ambiental, procedimientos de contrata-

ción pública, análisis financiero y económico, y proyecto constructivo. La aprobación de la financiación comunitaria queda sujeta al cumplimiento de criterios tales como la demostración de ventajas económicas y sociales; su contribución a la consecución de objetivos comunitarios para el medio ambiente o la Red Transeuropea de Transporte; y la compatibilidad del proyecto con las demás políticas de la Unión Europea.

Todos los intervinientes pusieron de relieve la importante contribución que las ayudas comunitarias han supuesto para la ejecución de proyectos portuarios en España, contribuyendo a ampliar y mejorar la oferta de infraestructuras; que los puertos sean factores de competitividad; y fomentando el cabotaje europeo, todo ello sin olvidar las mejoras medioambientales y de seguridad experimentadas en las condiciones de explotación portuaria, así como las tendientes a favorecer la integración de los puertos con el entorno urbano. ♦

Ampliación comunitaria de la financiación de proyectos de infraestructuras de los países vecinos de la UE

El 26 de enero se ha firmado un acuerdo en Bruselas sobre el fondo de financiación de infraestructuras de los países vecinos de la Unión Europea (FIPV) que añadirá fondos suplementarios de los países miembros de la UE al fondo de 100 millones de euros financiado por el presupuesto comunitario.

El fondo ha sido constituido por el Banco Europeo de Inversión (BEI) con el fin de reunir las aportaciones bilaterales de los países miembros a la financiación de los proyectos de infraestructura previstos por los países vecinos del sur y del este de la Unión Europea, particularmente en los campos del transporte, la energía y el medio ambiente. Especialmente se contempla la actuación en materia de energías renovables.

A las subvenciones eurocomunitarias y de los países miembros de la UE se añaden los préstamos del BEI y las propias aportaciones de los países vecinos en los que se llevarán a cabo los proyectos. La financiación prevista como aportación del Ejecutivo Comunitario asciende a 700 millones de euros para el período 2007-2013. ♦

Financiación de la UE a proyectos ferroviarios europeos con 1.700 millones de euros

En el curso de una conferencia europea celebrada en Verona en relación con la futura política comunitaria en el campo de las Redes transeuropeas de transporte se ha acordado la financiación de actuaciones incluidas en el programa de la red transeuropea para el período 2007-2013. Las decisiones afectan a importantes obras ferroviarias en Italia, Austria, Francia, Alemania, Eslovaquia y Hungría.

Entre ellos se encuentra la realización del túnel del Brenero y del túnel de Mont-Cenis entre Turín y Lyon, así como a

la línea ferroviaria Trieste y Divaca.

Según ha manifestado el Comisario europeo de transportes la inversión en infraestructuras europeas de transporte demuestra que se puede reaccionar frente a la crisis económica a corto plazo acelerando la realización de proyectos de infraestructuras y también a medio plazo cuando la red ferroviaria eléctrica que permitirá a Europa mantener su competitividad y afrontar medidas frente al cambio climático.

Las once decisiones de financiación adoptadas conciernen a los proyectos siguientes:

- Conexión ferroviaria Lyon-Turín: vía de acceso al túnel de base en Francia (4.700.000 euros).

- Conexión ferroviaria Lyon-Turín: estudios y trabajos relativos al tramo transfronterizo (671.800.000 de euros).

- Estudios de concepción para el tramo entre Ronchi dei Legionari Sud y Trieste (24.000.000 de euros).

- Concepción y estudios relativos al tramo transfronterizo Trieste-Divaca (50.700.000).

- Estudios preparatorios para la línea Budapest-Keleti/Miskolc-Nyiregyhaza (8.000.000 de euros)

- Estudios y trabajos relativos al acceso sur del túnel del Brenero entre Zortezza y Verona (58.810.000 de euros).

- Obras en el tramo entre Erfurt y Halle/Gröbers (57.000.000).

- Obras en el tramo entre Kundk/Radfeld y Banmkirchen (58.300.000 de euros).

- Obras del túnel de base del Brenero (592.650.000 de euros).

- Estudios relativos al túnel base del Brenero (193.350.000).

- Nudo ferroviario de Génova; estudios para la modernización de la conexión Ginebra-Voltris y Ginebra-Brignole (5.050.000 de euros). ♦

Presentados los objetivos estratégicos de la política europea de transporte marítimo hasta el 2018

La Comisión Europea ha presentado el 21 de enero un plan estratégico decenal para promover un transporte marítimo seguro, ecológico y eficiente. El plan se basa en la Competitividad a largo plazo del transporte marítimo de la UE y de los sectores conexos en los mercados mundiales, y sobre la adaptación del conjunto del sistema de transporte marítimo a los desafíos del siglo XXI.

En los últimos años, la mundialización creciente de las relaciones comerciales y la evolución del comercio mundial, de los mercados de la energía de las preocupaciones relativas al cambio climático y de las amenazas a la seguridad del tráfico marítimo han puesto de relieve la importancia del transporte

por mar para la prosperidad de Europa. El transporte marítimo, por el cual transitan más del 80 por 100 de las mercancías a nivel mundial, constituye el eje básico del comercio internacional. Para la Unión Europea principal exportador y segundo importador mundial, el transporte marítimo y los servicios conexos desempeñan un papel esencial en el sostenimiento de las empresas europeas en la competencia mundial.

El resto de los transportes marítimos europeos es asimismo uno de los principales sectores de exportación europea. Asegura servicios de transporte entre Europa y el resto del mundo y entre los países del tercer mundo en todas las regiones del Globo. En la propia Europa,

el transporte marítimo a corta distancia, que representa el 40 por 100 del tráfico de mercancías intracomunitario en toneladas-kilómetro, constituye una parte esencial de la cadena de transporte. Con más de 400 millones de pasajeros transitando cada año por los puertos europeos, el transporte marítimo tiene también una incidencia directa en la calidad de vida de los europeos, en particular en el uso del turismo y de los habitantes de las regiones insulares y periféricas.

Puede esperarse en los próximos diez años un fuerte crecimiento del comercio marítimo, tanto internacional como intracomunitario. Ello implica un crecimiento considerable de las operaciones de transporte ma-

ritimo en todas las fachadas marítimas de la Unión Europea, acompañado de importantes retos en cuanto al desarrollo sostenible del conjunto de la cadena de transporte.

En este sentido es esencial una visión estratégica del desarrollo del transporte marítimo, de los puertos y de los sectores conexos a corto, medio y largo plazo para racionalizar la política de transporte marítimo de la UE de manera que este sector extraiga el mayor beneficio posible de las oportunidades que se presentaran y que pueda hacer frente a los retos futuros. El texto íntegro de la estrategia para el transporte marítimo en : http://ec.europa.eu/transport/maritime/policy/midex_eu.htm. ♦

El BEI financiará con 200 millones de euros la construcción del 2º Cinturón de San Sebastián

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) ha concedido un préstamo de 200 millones de euros a BIDEGI S.A., para la construcción del Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián.

Concretamente, el préstamo financiará la construcción de un nuevo tramo de 17 kilómetros de longitud de la autopista A-8 (Bilbao-Behobia), para circunvalar la ciudad de Donostia-San Sebastián. La A-8 (E-70 - E-80) forma parte de las redes trans-europeas de carreteras (TEN-T), siendo vía de tránsito del tráfico desde Portugal al suroeste de Francia, además de suponer uno de los elementos clave para la movilidad interna de Guipúzcoa.

El proyecto "2º Cinturón de Donostia-San Sebastián" busca mejorar las condiciones para el tráfico en tránsito, ya que la actual circunvalación está muy congestionada al ser utilizada también para el tráfico urbano de entrada y salida de Donostia-San Sebastián. La nueva infraestructura, conectada mediante enlaces con la carretera N-1 y la Autovía del Urumea, dispondrá de dos vías en cada sentido en el tramo entre Aritzeta y el enlace del Urumea (7,8 kms.), mientras que se construirán 3 vías en cada sentido entre Astigarraga y Errenteria (8,9 kms.).

Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras, S.A. es una sociedad pública, dependiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa, responsable de gestionar el tramo guipuzcoano de la autopista A-8. Entre sus objetivos está el mantenimiento, mejora y expansión de esta vía de comunicación trans-europea, reinvirtiendo los beneficios de explotación de la propia autopista. ♦

La estrategia del agua para el Mediterráneo se adoptará en la conferencia Ministerial del 2010, en la presidencia de España en la UE

Los Ministros responsables de agua, participantes en la Conferencia Euromediterránea celebrada en el Mar Muerto en Jordania han adoptado una declaración en la que se propone la adopción de una estrategia mediterránea para el agua en el Conferencia que se celebrará en el primer semestre del año 2010, coincidiendo con la presidencia española de la Unión Europea. Esta estrategia será posteriormente desarrollada en un plan de acción, que se revisará con regularidad.

La estrategia afrontará en particular los retos que plantean el incremento de la demanda de agua y el cambio, a través de medidas de adaptación y gestión de situaciones como sequías o inundaciones. También pone el énfasis en la gestión de los recursos mediante la eficiencia tecno-

lógica y los recursos no convencionales del agua. Asimismo se establece como base de las actuaciones la conservación y rehabilitación de los espacios naturales y la descontaminación del mediterráneo.

Como elemento indicativo para los proyectos concretos a desarrollar, la conferencia ha tomado nota de una lista propuesta por España, Francia, Jordania, Grecia, Holanda, Egipto y Turquía, y señala que los proyectos que se llevan a cabo deberán seguir los principios de la futura estrategia del agua y su plan de acompañamiento.

Los proyectos considerados como ejemplo pertenecen a los ámbitos de regadío, desalación y la capacitación técnica para alcanzar una gestión integrada del agua. ♦

El Gobierno Francés impondrá una tasa para el uso de las carreteras

El Gobierno francés ha anunciado su intención de empezar a cobrar a partir de enero de 2011 una tasa a todos los vehículos pesados de transportes de mercancías que circulen por su red viaria, que se justifica en la necesidad de repartir los costes de la contaminación y el desgaste por el uso de las infraestructuras.

Según se ha informado el proyecto gubernamental francés la tasa obligaría a pagar un canon por kilómetro a todos los vehículos que circularan por sus carreteras, del mismo modo que ocurre en otros países centroeuropeos como Alemania. El gobierno de este país ingresa, como media, 15 céntimos de euro por cada kilómetro que un vehículo de masa superior a 3,5 toneladas recorre por su red viaria.

Según las asociaciones españolas de empresas de transporte cada viaje por



Francia le supondrá a los transportistas españoles unos 250 euros, lo que representa un obstáculo importante si se tiene en cuenta la necesidad de atravesar el país vecino para transportar mercancía al mercado europeo. Anualmente se llevan a cabo ocho millones de transportes, con un total de 19,5 millones de toneladas. ♦

OHL construirá una nueva autovía para la comunicación de Gibraltar con España

El Gobierno de Gibraltar ha adjudicado a OHL la construcción de su nueva autovía de comunicación con España y de acceso a su aeropuerto por un presupuesto de 30,23 millones de libras (35,78 millones de euros). Esta nueva vía mejorará la conexión terrestre entre Gibraltar y España, ya que evitará el recorrido actual que cruza la pista de vuelos del aeropuerto.

Los trabajos consisten en el diseño y construcción de una autovía, de 1,24 km de longitud y dos carriles por sentido, que conectará el control fronterizo con España con la Devil's Tower Road, dando acceso asimismo a la Eastern Beach Road y a la Catalan Road. También se construirán un carril, paralelo a la autovía, y dos pasarelas para ciclistas y peatones.

La autovía circunvalará el aeropuerto de Gibraltar y parte de su trazado se ejecutará mediante un túnel de 350 m de longitud bajo la cabecera 27 de la pista de vuelos. Paralelo a este túnel, se construirá otro para ciclistas y peatones. Ambos túneles contarán con las correspondientes instalaciones eléctricas, mecánicas y de seguridad vial, de señalización y de drenaje.

Los trabajos también incluyen la construcción de un edificio para albergar el futuro centro de control y explotación de las instalaciones de los túneles, una zona de depósitos para el almacenamiento, carga y descarga de combustible de aviación, así como la ejecución de un nuevo sistema de aproximación a la cabecera 27 de la pista de vuelo del aeropuerto de Gibraltar. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

La contratación en el exterior de las constructoras españolas creció el 9 por 100 en 2008

Las grandes empresas constructoras españolas cerrarán el ejercicio 2008 con un nuevo record en contratación de obras de construcción en el exterior, cuyo volumen total alcanzará los 72.000 millones de euros y recuperará en cerca del 9% la cifra del ejercicio precedente, según los datos provisionales aportados por Seopan.

Si se consideran todos los tipos de contratos, la facturación total por los negocios que dichas empresas desarrollan fuera de España se eleva-

rá a unos 20.000 millones de euros, según los datos provisionales de los que la mitad corresponderá a ejecución de obra, gracias a la cartera de contactos lograda en años anteriores.

Según SEOPAN el ejercicio 2008, en cuanto al mercado internacional se refiere, se ha caracterizado porque aún no se notó la crisis, porque las grandes empresas mantuvieron su presencia en los mercados tradicionales y porque Estados Unidos aparece con fuerza en cuanto a contratación de todo tipo

de infraestructuras. En el resto de zonas geográficas, Europa del Este mantuvo su peso gracias a los fondos europeos. Destaca además el impulso registrado en Portugal por los planes de infraestructuras del país y la apertura hacia Emiratos Árabes y Libia.

Según los datos de cierre de 2007 el 69 % de la contratación se logró en la U.E, otro 15% en Norteamérica, un 10% en América Central y del Sur, un 4% en el resto de Europa y un 1% en África y Asia respectivamente. ♦

Adjudicada a Cintra Ferrovial una importante Autopista de peaje en Polonia

Cintra y Ferrovial, esta última a través de su filial Budimex, han resultado adjudicatarias de una importante autopista de peaje en Polonia.

Se trata de la construcción y explotación durante 30 años del corredor entre las ciudades de Strykow y Pyzowice, uno de los mayores proyectos de carreteras licitados por el Gobierno polaco, tanto en volumen de inversión como en longitud. Son 181 kilómetros de autopista, con una inversión asociada de más de 1.800 millones de euros. Se trata de la primera autopista de peaje polaca gestionada por capital español y forma parte del eje central Sur-Norte del país que enlaza la frontera sur con Eslovaquia, República Checa (y más allá con Austria) con el puerto báltico de Gdansk. El consorcio aparece también como favorito para el tramo de 90 km entre Strykow y Konotgra, que requerirá una inversión de 1.000 millones de euros. ♦

El gobierno rumano adjudica a FCC el tramo de la Autopista Timisoara-Arad

La Administración Central de Carreteras de Rumania ha adjudicado a FCC Construcción en UTE, un tramo del denominado Corredor Europeo, de 32,3 km de longitud entre las localidades de Timisoara y Arad al oeste del país por un importe de 161,2 millones de euros y un plazo de ejecución de 24 meses.

La sección transversal es de dos carriles por sentido, de 3,75 m de ancho cada uno, arcenes de 3 m y mediana de 4. Incluye la construcción de 31 puentes y 13 estructuras de drenaje transversal, así como un área de servicios que albergará los edificios de operaciones, mantenimiento y de la policía. En los firmes se emplearán unas 440.000 t de aglomerado asfáltico.

Este proyecto cuenta con la subvención de los Fondos Europeos. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Autopista en Rumania adjudicada a FCC

El Ministerio rumano de Transporte ha adjudicado a la empresa española FCC la construcción de un tramo de autopista incluido en el corredor europeo por un importe de 161,2 millones de euros. Se trata del tramo que enlazará Trinisoa y Avad, al este del país.

Las actuaciones adjudicadas consisten en la rehabilitación de 32,3 kilómetros de carretera, con un ancho de 26 metros. La infraestructura contará con cuatro carriles principales, otros dos de seguridad y una mediana de separación.

El plazo de ejecución de la obra es de 24 meses, incluyendo la construcción de 31 puentes y 13 estructuras de drenaje. De forma paralela se creará un área de servicio y mantenimiento en la que se ubicaran las instalaciones de gestión de operaciones, policía y mantenimiento.

El pasado mes de septiembre FCC ganó el proyecto de la autopista de Trisioa (142 millones) en consorcio con la italiana Astaldi. Anteriormente se le había adjudicado el ensanche y mejora de la carretera nacional NR 6 entre Trisioa y Lugoj.

Según estimaciones de la empresa, su cartera de construcción en Rumania ronda los 800 millones de euros, a los que hay que sumar otros 200 millones a cargo de su filial austriaca Alpine. ♦

Sener proyecta las Centrales Termoeléctricas en Manuel Belgrano y San Martín en Argentina

SENER ha sido contratada para realizar el desarrollo completo del proyecto básico más la ingeniería de detalle del Balance de la Planta (BOP) de dos centrales de ciclo combinado en Argentina, que suministran "llave en mano" dos consorcios: Siemens y Cotersa en la central Termoeléctrica San Martín (TSM) y Siemens, Duro Felguera y Seasa en la central Termoeléctrica Manuel Belgrano (TMB). En esta última, SENER también realiza actividades de compra y seguimiento de los equipos del BOP.

Cada ciclo combinado tiene una potencia de 800MW, con una configuración de 2x2x1 según el estándar de Siemens SCC5-4000F 2x1 (dos turbinas de gas más dos calderas de recuperación y una turbina de vapor). Ambos ciclos se pueden alimentar con gas natural procedente de red o con gasóleo almacenado en planta. Este diseño implica el desarrollo de siste-

mas específicos para reducir emisiones de NOx en los gases de escape y la definición precisa de los sistemas de manejo de combustible gaseoso y líquido.

A grandes rasgos, la disposición de las centrales es similar, ya que las islas de potencia (turbinas de gas, vapor y calderas de recuperación) se consideran gemelas en ambos proyectos, aunque varían en gran manera la disposición y definición del BOP. La diferencia principal estriba en el sistema de agua de circulación para refrigeración del condensador, pues en Manuel Belgrano se refrigera mediante agua procedente de torres de refrigeración, mientras que en San Martín se refrigera en sistema abierto mediante captación directa de agua de río.

Por otra parte, en San Martín se va a definir un muelle para la descarga de combustible líquido desde barcos, como complemento al descargadero de ca-

miones. Estas diferencias, junto con dos especificaciones del cliente distintas, son determinantes al realizar los dos diseños del BOP, al introducir modificaciones entre ambos para ajustarlos a los requisitos propios de cada proyecto. Como resultado, el trabajo de SENER debe ser versátil y abarcar todas las variantes que pueden reunirse en el diseño de un ciclo combinado.

El mayor reto consiste realizar los trabajos dentro del tiempo previsto, ya que la entrada en funcionamiento de las centrales está comprometida en plazos inferiores a 15 meses. Las fechas de recepción en ciclo abierto son marzo de 2008 en el caso de Manuel Belgrano y junio de 2008 en el de San Martín. A continuación se procederá a cerrar los ciclos con la puesta en servicio de las calderas de recuperación y de la turbina de vapor, con lo que las centrales empezarán a trabajar como ciclo combinado. ♦

Proinso y Mecasolar se adjudican un proyecto público en Colombia de 125 kW

El Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas no interconectadas (IPSE) -adscrita al Ministerio de Minas y Energía de Colombia-, ha adjudicado a Proinso y Mecasolar, en UTE con Fulgor Energía, el suministro, montaje, pruebas, puesta en marcha y mantenimiento, de diez sistemas de seguidores de energía solar fotovoltaica en cinco localidades de zonas no

interconectadas al sistema eléctrico nacional.

El importe de la adjudicación es de 1.026.460 euros y supone la entrada en el mercado colombiano del grupo OP-DE, en el que se integran ambas compañías y cuya facturación en 2008 superó los 550 millones de euros.

Proinso, está especializada en ingeniería y suministro para instalaciones solares fotovoltaicas.

Mecasolar se dedica al diseño, fabricación y distribución de seguidores solares de dos ejes. El contrato tiene como objetivo atender las necesidades energéticas de población, centros educativos y hospitalarios, de La Uribia y Cartagena. Se trata de implantar soluciones energéticas viables y sostenibles a largo plazo en zonas no conectadas a la red eléctrica nacional. ♦

Adjudicada a Cintra la construcción y explotación de la autopista A1 Stryków I – Pyrzowice

Cintra ha resultado adjudicataria del concurso convocado por el Ministerio de Infraestructuras de Polonia para la construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje A1 entre las ciudades de Stryków y Pyrzowice.

El proyecto, de 180 km de longitud, forma parte de la Autopista Transeuropea Norte-Sur, y se divide en tres secciones:

–Sección 1- 38,5 km de nueva construcción entre las ciudades de Stryków y Tuszyn.

–Sección 2- 83,6 km entre las ciudades de Tuszyn y Rzasawa.

–Sección existente que será transferida por la administración para adaptarla a los nuevos parámetros de autopista.

–Sección 3- 57,9 km de nueva construcción entre Rzasawa y Pyrzowice.

El plazo de concesión es de 35 años desde la firma del contrato y la inversión prevista, según oferta, asciende a 2.100 millones de euros, con un coste de construcción de 1.800 millones de euros, aproximadamente. Los trabajos de diseño y construcción comenzarán tras la firma del contrato.

La oferta ha sido presentada por Autostrada Poludnie, participada por Cintra en un 90%, Budimex en un 5,05% y Ferrovial Agroman en un 4,95%. Budimex y Ferrovial Agroman serán los encargados del diseño y construcción de las obras. El contrato establece un periodo inicial de 12 meses previo al cierre financiero durante el cual se procederá a evaluar y proponer ajustes a los parámetros económicos de la concesión debidos al impacto que la actual crisis económica y financiera tiene en las condiciones y

costes de la financiación, en los del capital y en las previsiones de tráfico con respecto al momento de la presentación de la oferta. Si los términos resultan aceptables tanto para la concesionaria como para la Administración, se procederá al cierre financiero.

Como consecuencia de lo anterior, el contrato queda supeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto.

Con el proyecto A1 Stryków I-Pyrzowice, Cintra pasaría a gestionar un total de 24 autopistas en España (7), Portugal (3), Grecia (2), Irlanda (2), Polonia (1), Chile (5), Canadá (1) y Estados Unidos (3). ♦

Sacyr construirá una urbanización en Libia

Sacyr Vallehermoso llevará a cabo, a través de la Sociedad Subidco, participado al 60% por la constructora española y al 40% por la Lybian Company for Development and Investment, un contrato para la ejecución del proyecto y obras de urbanización de la ciudad de El Beida (Libia) por 400 millones de euros. Subidco realizará este contrato sobre una superficie total de casi 2.700 hectáreas para el Housing Infrastructure Board, organismo del que dependen estos desarrollos en el país, y se encargará de las redes de servicios públicos. Libia tiene en marcha un plan de inversión en infraestructuras por 50.000 millones de euros. ♦

Acciona construye el mayor parque eólico de Latinoamérica para suministrar electricidad a Cemex en México

Acciona Energía construye en Oaxaca (México) un parque eólico de 250,5 MW, cuya producción eléctrica será adquirida por la cementera mexicana Cemex para su autoconsumo. El parque, denominado Eurús, supone una inversión de 550 millones de dólares (427 millones de euros) y será el mayor de América Latina. El presidente de México, Felipe Calderón, inauguró la primera fase en el curso de un acto en

el que ha manifestado su apoyo al desarrollo de las energías renovables.

Eurus constará de 167 aerogeneradores de 1,5 MW cada uno, de tecnología Acciona Windpower. Está ubicado en Juchitán, Oaxaca, al sur de México y se construye en un terreno de 2.500 hectáreas, arrendadas en el Ejido La Venta, en el Istmo de Tehuantepec.

La energía que generará el parque Eurús sería suficiente

para cubrir el consumo de una población de 500.000 habitantes y permitirá evitar el equivalente a 600.000 toneladas de CO2 por año, aproximadamente el 25% de las emisiones totales generadas por una población como la citada. Cubrirá un 25% de las necesidades de energía de Cemex en México.

Eurus será uno de los mayores parques eólicos del mundo y el segundo en reducción de

emisiones registrado ante las Naciones Unidas al amparo del Protocolo de Kioto. Tendrá asimismo uno de los mayores índices de reducción de emisión por capacidad instalada en el mundo, debido a su alto potencial eólico.

Hasta el momento se han instalado 37,5 MW del parque, y la entrada en operación del conjunto de la instalación se llevará a cabo en el cuarto trimestre de 2009. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Isolux Corsán realizará en Brasil, la concesión de la 1ª fase de la autopista que une Salvador de Bahía y Río

El consorcio integrado por el Grupo Isolux Corsán (75%), la ingeniería Engevix (20%) y la constructora brasileña Encalso (5%), se ha impuesto en la licitación de la concesión para la construcción y explotación de la 1ª fase del corredor de transporte que une Salvador de Bahía y Río de Janeiro, perteneciente a la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), organismo dependiente del Gobierno Federal brasileño.

La concesionaria operará esta autopista de 680

km durante 25 años y realizará inversiones por un valor aproximado de 720 millones de euros. Las carreteras incluidas en el proyecto son la BR-324 que une Salvador de Bahía hasta Feire de Santana, con un total de 113 km y la BR-116 que une Freire de Santana con el límite del Estado de Minas Gerais, con un total de 567 km. Ambas se encuentran en el Estado de Bahía.

El proyecto consiste en la ampliación y remodelación del corredor existen-

te que incrementará a 2+2 los viales existentes con 3 tramos de 3+3 en algunas zonas. La autopista está considerada como uno de los corredores de transporte más importantes del país.

Esta es la primera concesión de autopistas peaje que el Grupo Isolux Corsán se adjudica en Brasil. Con este nuevo proyecto el Grupo Isolux Corsán es concesionario de un total de 1.268 km de autopistas distribuidas entre Brasil, México, India y España. ♦

Acciona y ACS, doblemente galardonadas gracias a la autopista A-30 de Canadá

ACS y Acciona han obtenido dos de los premios más relevantes del sector concesional gracias a su proyecto para diseñar, construir, operar y mantener la autopista A-30 Châteauguay-Vaudreil-Dorion, futuro eje de comunicaciones situado en el área metropolitana de Montreal (Québec). La concesionaria conjunta - denominada Nouvelle Autoroute 30- participada al 50% por Iridium (la sociedad de concesiones del grupo ACS) y Acciona, ha

ganado el Gold Award, que concede anualmente The Canadian Council for Public-Private Partnerships, organismo de referencia en su sector en el país norteamericano, dentro de los Premios Nacionales a la Innovación y la Excelencia en proyectos PPP. Asimismo, la concesionaria española ha obtenido el premio North America Deal of the Year a la operación financiera del año en el sector, concedido por la prestigiosa publicación especializada PFI.

ACS y Acciona firmaron recientemente un acuerdo con el Ministerio de Transportes de Québec, para diseñar, construir, operar y mantener la autopista A-30 Châteauguay-Vaudreil-Dorion. La inversión es de 1.500 millones de dólares canadienses (unos 1.000 millones de euros) y el plazo de concesión de 35 años. La construcción de los 42 km y dos carriles por sentido, correrá a cargo de Acciona Infraestructuras (42%), Dragados (42%) y DJL (16%). ♦



Agustín Hospital García, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido designado director de construcción de Collosa, división constructora de Corporación Llorente Construcción en la que ocupaba el cargo de director de Obra Civil, y antes ocupó cargos en distintas constructoras.



Xavier Arrufat Rivas, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido designado director internacional de Dopec; ha trabajado en la multinacional americana General Electric durante los últimos doce años, con responsabilidades de ámbito europeo en los últimos seis años, la última como manager europeo de la cadena de suministros de servicios EMEA. Antes de su incorporación a General Electric Xavier Arrufat trabajó como ingeniero en proyectos y direcciones de obra en algunas de las infraestructuras de la Barcelona Olímpica.