

Previsiones de SEOPAN sobre el sector construcción

La Asociación de las grandes empresas de construcción SEOPAN ha hecho público un informe sobre "La inversión en construcción en Europa según las previsiones de otoño de la comisión europea : Avance: 2011, previsión 2012, primera estimación: 2013".

Entre otros aspectos el documento establece unas previsiones sobre el sector construcción en España que, en síntesis, son las siguientes:

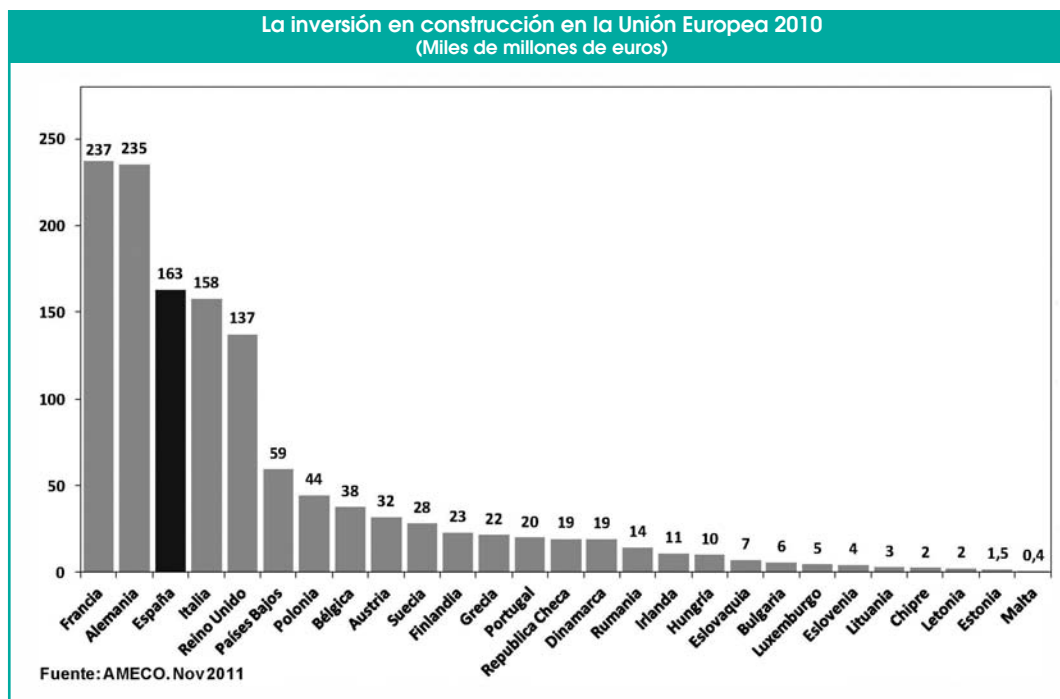
- Las previsiones de otoño 2011-2013 de la Comisión Europea, confirman la interrupción de la recuperación económica. Este proceso es el resultado del grave deterioro de la confianza, que está afectando a la inversión y al consumo, a lo que se añade el debilitamiento de la demanda interior provocado por el proceso de consolidación fiscal en Europa, y el empeoramiento de las perspectivas del crecimiento global que está frenando las exportaciones. Se prevé un estancamiento hasta mediados del próximo ejercicio, hasta situar el crecimiento medio en un 0,5%. En 2013 se espera una lenta recuperación, que elevaría la tasa al 1,5%.
- No se esperan mejoras apreciables en el mercado de trabajo, por lo que se prevé una tasa de desempleo del 9,8% en 2012, superior en 0,1 puntos a la del ejercicio anterior.
- La intensificación del saneamiento de las finanzas públicas permitirá que el déficit

Evolución de la inversión en construcción (Tasas de variación interanual en términos reales)					
	2009	2010	2011	2012	2013
Bélgica	-6,7	0,3	6,4	1,3	1,2
Alemania	-3,0	2,2	5,7	1,8	2,7
Grecia	-10,0	-12,2	-17,5	-5,0	6,0
España	-15,4	-10,1	-7,6	-0,9	1,2
Francia	-6,3	-5,9	-0,9	0,7	0,8
Irlanda	-31,8	-30,3	-23,5	-14,1	-1,2
Italia	-8,9	-4,0	-1,5	-0,9	0,3
Chipre	-9,0	-6,0	-6,6	5,2	3,7
Luxemburgo	-2,9	-3,4	2,6	0,8	4,7
Países Bajos	-8,1	-11,7	3,9	1,0	3,0
Austria	-7,6	-2,9	2,3	0,3	1,9
Portugal	-11,2	-5,7	-13,0	-11,5	1,3
Eslovenia	-20,6	-17,3	-21,7	-0,9	0,7
Eslovaquia	-10,3	-1,3	2,0	5,6	4,0
Estonia	-31,2	-24,5	12,6	15,0	4,2
Finlandia	-15,2	7,7	6,5	2,4	2,1
Área Euro - 17	-7,9	-4,2	-0,7	0,2	1,6
Republica Checa	-5,4	1,2	0,7	-0,6	1,1
Dinamarca	-16,7	-11,4	5,9	2,3	3,6
Lituania	-37,1	-7,7	9,4	6,3	7,7
Hungría	-5,9	-13,7	-8,7	-2,6	-0,2
Polonia	4,9	3,4	9,0	2,0	-1,9
Rumania	-18,8	-15,5	4,4	2,7	5,6
Suecia	-10,3	3,0	9,2	2,1	0,6
Reino Unido	-13,7	0,2	1,1	0,2	1,4
UE-27	-9,9	-5,0	1,1	0,6	2,0

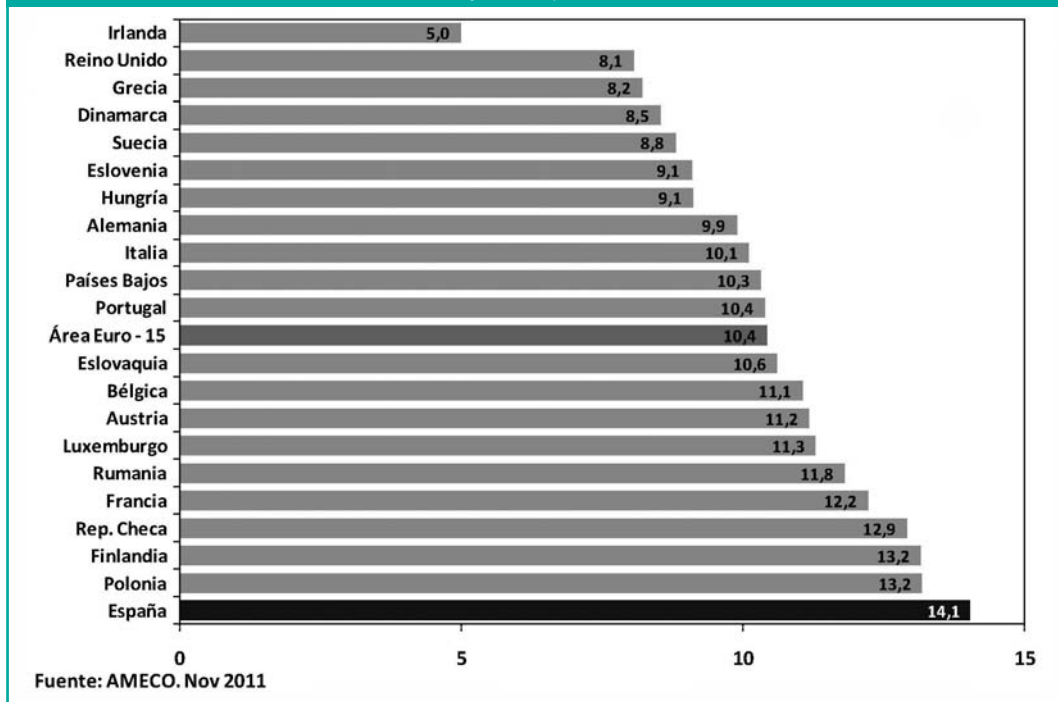
Fuente: Comisión Europea. Previsiones de otoño 2011.

cit público se reduzca, desde el 4,7% estimado para 2011 hasta un nivel ligeramente superior al 3% en 2013, aplicando la hipótesis de mantenimiento de las políticas actuales.

- Las expectativas sobre la inflación media la sitúan en niveles inferiores al 2% en los próximos trimestres. Entre los riesgos existentes, se destacan los asociados a la crisis de deuda soberana, del sector financiero y del comercio mundial. En el lado positivo, se apunta la posibilidad de un restablecimiento de la confianza más rápido de lo previsto, y un crecimiento mundial más elevado de lo esperado.
- Las previsiones económicas para el año en curso contemplan un crecimiento del 0,7%. Atendiendo a la demanda interna, esta pro-



La inversión en construcción con respecto al PIB en 2011
(En porcentaje del PIB)



yección se basa en un moderado avance del consumo privado (0,7%), insuficiente para compensar el retroceso de la inversión (-5,4%). En este caso, su evolución se explica por el retroceso de la inversión residencial (-6,8%) en otras construcciones (-8,5%) y en bienes de equipo (-0,3%). La ampliación del signo positivo en la contribución del saldo exterior tiene su origen en el crecimiento de las exportaciones (8,3%), frente a un avance más moderado de las importaciones (1,6%).

- La actividad en 2012 se estima que aumentará un 0,7%, apoyada en un moderado avance del consumo privado (0,9%) aunque recortado por el descenso del consumo público (2,6%) y de la inversión (-0,3%). La evolución de la inversión será el resultado del avance en bienes de

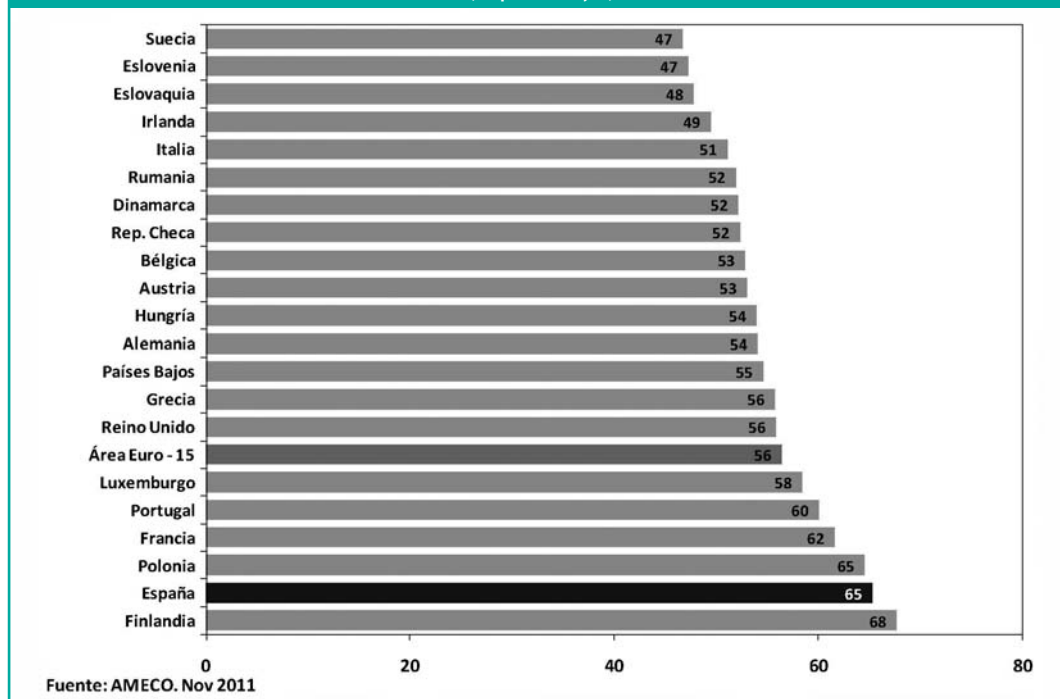
equipo (0,9%) y de la moderación del descenso de la inversión residencial (-1,3%) y

en otras construcciones (-0,5%). Por tanto, la contribución del saldo exterior

continuará siendo positiva y determinante, situando su contribución en 0,7 puntos.

- La destrucción del empleo todavía será apreciable en 2011 (-1,0%), estimándose una progresiva moderación según avance el próximo ejercicio, hasta registrar una tasa media ligeramente negativa (-0,4%). Por ello, el desempleo aumentará hasta alcanzar una tasa media del 20,9% en 2011, nivel que se mantendrá en 2012. Con referencia a la valoración de las cuentas públicas, se reconoce el esfuerzo realizado, aunque en ausencia de cambios en la política económica se estima que el déficit se situará a finales del 2011 en el 6,6% y en 2012 en el 5,9%. La información disponible confirma que las desviaciones se concentran en los gobiernos regionales y el sistema de seguridad, re-

La inversión en construcción con respecto a la inversión total en 2011
(En porcentajes)



clamándose desde la comisión medidas para su urgente corrección.

Por lo que respecta a las previsiones para la Unión Europea, el informe señala lo siguiente:

- El avance para 2011 apunta a la recuperación de la inversión en construcción en la unión europea, al avanzarse un crecimiento del 1,1%, frente al -5,0% del ejercicio previo. No obstante, para el área del euro aún se estima un ligero retroceso (-0,7%).
- Para este año, en el área del euro se puede destacar:
 - Por una parte, la concurrencia de caídas en la mayoría de los países, destacando a Irlanda (-24%), Eslovenia (-22%), Grecia (-18%), Portugal (-13%), España (-8%), y Chipre (-7%).
 - Y por otro, anotar los crecimientos de Estonia (13%), Finlandia (7%), Bélgica y Alemania (6%), y Países Bajos (4%).
- Fuera de la eurozona, asimismo para 2011, subrayar por su intensidad los crecimientos de Polonia, Suecia y Lituania (9%) y, por su incidencia, la recuperación del Reino Unido (1%).
- La previsión para el 2012 contempla un ligero avance de la actividad hasta situarla en el 0,6% en la Unión Europea. Sin embargo, cabe subrayar las regresiones, en Irlanda, Portugal, Grecia y Hungría aunque en todos los casos de menor entidad respecto al ejercicio previo. ♦

El tráfico portuario creció un 5% hasta octubre



El tráfico total portuario ha alcanzado los 371,8 millones de toneladas durante los diez primeros meses del año, lo cual ha supuesto un incremento del 5% sobre el mismo período de 2010. De esta forma, y tras dos años de crecimiento ininterrumpido, la tasa interanual (noviembre 2010-octubre 2011) supera los 449 millones de toneladas de mercancías manipuladas, con un crecimiento superior al 5,6% de crecimiento.

Por autoridades portuarias, dos tercios de ellas, es decir 19 de las 28, han experimentado crecimientos en sus tráfico. Málaga, por segundo mes consecutivo, es la que más crece, un 79%, seguida por Huelva, 20%, y Almería, 15%. En cuanto a los volúmenes de mercancías, los cuatro puertos peninsulares, cuyo tráfico representa cerca del 50% del total nacional, siguen siendo los más activos. Así, Bahía de Algeciras, movió cerca de 64 millones de toneladas; Valencia superó los 54 millones; Barcelona llegó a los 37,2, y Bilbao a los 27,2 millones.

Todos los tipos de tráfico han crecido en estos primeros diez meses del año, pero en particular destaca la mercancía general, que con 172,6 millones de toneladas, aumentó un 9,2%; mientras que los graneles líquidos, con 123,2 millones, se incrementaron un 2,4%, y los graneles sólidos, con 64,6 millones, aumentaron un discreto 0,01%. Igualmente, el tráfico de contenedores ya ha superado los 11,3 millones de TEUs (contenedores de 20 pies o equivalentes), con crecimientos próximos al 9,3%, aumento que sigue en progresión en el caso de los contenedores en tránsito, 13,3%, lo cual demuestra la relevancia que han alcanzado nuestros puertos como "hubs" de transbordo para las rutas entre continentes.

Por último, el tráfico de pasajeros de crucero se situó en 6,8 millones de personas, con un incremento del 12,7% sobre los diez primeros meses del año pasado, lo que ha supuesto que el número de barcos de crucero alcanzase los 3.170 buques, con un incremento del 3,6%.

Por lo que respecta a las comunidades y ciudades autónomas, cuatro de ellas, Andalucía, Valencia, Cataluña y Murcia, todas ellas ubicadas en el eje Mediterráneo, concentran más del 67% del tráfico nacional, es decir 249,8 millones de toneladas se manipularon en alguno de los 13 puertos situados en esa franja costera. Por crecimiento, Andalucía se sitúa la primera, con un alza del 15,2%, seguida de Murcia y Cantabria, con subidas del 11% y el 8%, respectivamente.

Las cuatro Comunidades del norte peninsular (País Vasco, Galicia, Asturias y Cantabria) movieron el 20,5% del total nacional, es decir 76,2 millones de toneladas, y aunque País vasco y Galicia se llevan la palma por volumen, fue Cantabria la que más creció, un 8%.

En cuanto a los puertos insulares, destacan los del Archipiélago Canario, que mueven cerca del 9% del total nacional, y se han ganado un merecido reconocimiento como plataforma logística en los tránsitos entre Europa y África. ♦

Entró en vigor el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público

“Real Decreto Legislativo 03/2011, de 14 de Noviembre”

El RD Legislativo contiene 334 Artículos, 31 Disposiciones Adicionales, 8 Disposiciones Transitorias y 6 Disposiciones Finales.

En cuanto a la derogación Normativa; se derogan todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a esta Ley y, en particular, las siguientes:

- La **Ley 30/2007 de Contratos del Sector Público**.
- El Capítulo IV de Título V de Libro II (**Artículos 253-260**), del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por **Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de Junio**.
- La **Disposición Adicional Séptima** de la **Ley 13/2003**, de 23 mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obra Pública.
- El **artículo 16 del Real Decreto-ley 8/2010**, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público.
- Los artículos 37 y 38 de la Ley 2/2011, de 4 de Marzo, de Economía Sostenible.

Los criterios de Redacción han sido los siguientes:

- Se integran en un único Texto todas las modificaciones introducidas a la Ley 30/2007 de 30 de Octubre.
- Se integra igualmente en el texto del Real Decreto Legislativo las Disposiciones vigentes relativas a la captación de fi-

nanciación privada para la ejecución de contratos públicos.

- En consecuencia se ajusta la numeración del articulado y del mismo modo las remisiones y concordancias entre los propios artículos.
- En último lugar se revisa la parte final de la Ley de Contratos, eliminando determinadas disposiciones e incluyendo otras, necesarias por el tiempo transcurrido desde la aprobación y publicación de la Ley 30/2007.

Los aspectos destacados y principales novedades del texto son las siguientes

- Los órganos constitucionales del Estado, los órganos legislativos y de control autonómico, las Diputaciones Forales y las Juntas Generales de los Territorios Históricos del País Vasco, pasan a incluirse dentro del ámbito del Sector Público.
- Artículo 22, se añade un apartado 2 (referido a la eficiencia en la contratación) y que incluye el contenido del art. 37.1 de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible.
- En el contrato de Colaboración Público-privada se incluyen en el texto las previsiones de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, las relacionadas con la posibilidad de su celebración por la entidades públicas empresariales y a la colaboración público-privada bajo fórmulas institucionales.
- La Disposición adicional 6ª; Fusión de las normas sobre Universidades públicas, incluidas las derivadas de la Ley

14/2011, de 1 de junio, de la Ciencia, la Tecnología y la Investigación.

- La Disposición transitoria 4ª; incorporación sobre la exigencia de clasificación. Especialidad respecto de las empresas de Ingeniería (Se mantiene la no exigencia de Clasificación) referido a la eficiencia en la contratación. *Ver final del Documento.*
- Las Disposiciones Transitorias 2ª y 6ª, y final 4ª eliminan la referencia plazos ya transcurridos.
- La Disposición Final 6ª; que habilita al Gobierno para el desarrollo reglamentariamente la Ley.

Por lo que respecta a las empresas de Ingeniería y Contratos de Servicios merece destacarse que en la ahora derogada **Ley de Contratos del Sector Público, Ley 30/2007**, desapareció el capítulo de Asistencia Técnica, que pasaba a ser englobado dentro de los Contratos de Servicios y en cuyo seno se encuadraban los contratos de ingeniería, arquitectura etc., incluidos en el apartado 12 del Anexo II de la Ley. Por otro lado, su artículo 54 establecía como requisito indispensable para contratar que el empresario se encontrara debidamente clasificado, artículo que, de acuerdo con la Disposición Transitoria Quinta, entraría en vigor conforme a lo que se establezca en las normas de desarrollo reglamentario de la Ley, desarrollo que no llegó a producirse por lo que continuó vigente el artículo 25 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Pú-

blicas (antigua ley), texto que no exigía clasificación para las empresas de Ingeniería.

El nuevo Real Decreto Legislativo **03/2011, de 14 de Noviembre**, exige igualmente clasificación para poder contratar, tal y como expone en su Artículo 65, pero, de la misma manera que establecía la Ley 30/2007, el nuevo Real Decreto estipula en su Disposición Transitoria Cuarta lo siguiente:

- *El apartado 1 del artículo 65, en cuanto determina los contratos para cuya celebración es exigible la clasificación previa, entrará en vigor conforme a lo que se establezca en las normas reglamentarias de desarrollo de esta Ley por las que se definan los grupos, subgrupos y categorías en que se clasificarán esos contratos, continuando vigente, hasta entonces, el párrafo primero del apartado 1 del artículo 25 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. No obstante lo anterior, no será exigible la clasificación en los contratos de obras de valor inferior a 350.000 euros.*

Hasta que no haya un desarrollo reglamentario específico, continúa siendo aplicable el párrafo primero del apartado 1 del artículo 25 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que no exigía clasificación para las empresas de ingeniería. ♦

El ajuste de la obra civil es una acción gravemente perturbadora para el crecimiento económico y el empleo

La CNC hace público un manifiesto en defensa de la obra civil. La CNC, junto con las asociaciones SEOPAN, ANCI, AERCO y CEPCO ha hecho público un manifiesto que por su interés reproducimos a continuación.

La Actualización del Programa de Estabilidad para el período 2009-2014 con el objetivo de reducir el déficit público al 3% del PIB en 2013 y al 2,1% en 2014 contempla –para su consecución– una reducción de la inversión pública desde el 4,4% del PIB en 2009 hasta el 2,6 en 2013 y 2014; pasando por un 3,7% en 2010, un 2,9% en 2011 y un 2,7% en 2012, lo que implica que el peso del ajuste que recae en la inversión pública signifique un 20% del ajuste total en el periodo, a todas luces excesivo, y que la caída de la demanda de obra pública en el periodo 2010-2014 tenga un alcance de 50.000 millones de euros.

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 subsi-



dios, reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, disminución de la recaudación por IRPF y, en definitiva, de freno 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 20% del esfuerzo de reducción del gasto total determinado en el Programa de Estabilidad.

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 sobre la desa-

parición de empresas o sobre su clasificación para contratar.

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.

Es necesario que el nuevo Gobierno que salga de las urnas reconsidere en la elaboración del presupuesto de 2012 y de las previsiones presupuestarias de los siguientes, alternativas a esta drástica reducción de la inversión pública que se viene produciendo, 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.

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 reducciones 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%.

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 citadas manifiestan:

1º. La necesidad de que en el marco de los Planes de Estabilidad se profundice en

la reducción de gasto no productivo, pues al recortar la inversión 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.

2º. Que las empresas constructoras entrarán en una situación de falta de ingresos que unida a las obligaciones dimanantes de la nueva Ley de Morosidad y de la deuda de las AA.PP., las llevará inevitablemente a situaciones concursales que pueden acabar en quiebras provocadas no por los

mercados sino por la propia actuación de los poderes públicos.

3º. Que 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, que será 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 consideramos necesario que se establezca un Plan del Sector de Obra Pública y un Modelo que establezca los cambios

sustantivos y necesarios sobre la planificación de inversiones, las prioridades y sobre cómo financiar y mantener las infraestructuras.

Apelamos por tanto al criterio de los futuros diputados individualmente y de los partidos políticos y grupos parlamentarios que se constituyan, para que en un clima de consenso político, eviten este ajuste dramático de la inversión pública que se está produciendo, con efectos tan perniciosos sobre el crecimiento, el empleo y el tejido productivo de nuestro país. ♦

Madrid, 7 de noviembre de 2011

El sistema balear recibe, por primera vez, energía eléctrica desde la Península

Mallorca y la península Ibérica están conectadas eléctricamente. Gracias a la puesta en servicio del proyecto Rómulo, la interconexión eléctrica submarina entre Sagunto (Valencia) y Santa Ponsa (Mallorca), el intercambio de electricidad entre el archipiélago, en concreto las islas de Mallorca y Menorca, y la Península, se lleva a cabo de manera alternativa desde hace unas semanas.

Se abre ahora un periodo en el que la interconexión estará operativa de forma parcial para comprobar la correcta actividad de las funciones de control y protección. Pasado este tiempo, se inaugurará esta infraestructura y el cable submarino se mantendrá siempre activo con un programa de funcionamiento adaptado a la demanda del sistema balear.

La puesta en servicio del Rómulo llega una vez finalizados los trabajos de las diversas infraestructuras de la interconexión submarina, que se han desarrollado a lo largo de este año, y después de superar las correspondientes pruebas técnicas y los cambios necesarios en la configuración de la red balear. De este modo, el sistema deja de estar aislado y entra a formar parte del peninsular y continental con todos los beneficios asociados, como la fiabilidad y seguridad del suministro.

El proyecto Rómulo se inició en el año 2007 tras la adjudicación de los diversos contratos para la construcción del enlace. Durante el primer trimestre del 2011, Red Eléctrica llevó a cabo el tendido de los tres cables que componen la

interconexión, desde la bahía de Santa Ponsa, en Mallorca, hasta Sagunto, en Valencia, con los dos únicos barcos especializados existentes en el mundo, el italiano Giulio Verne y el noruego Skagerrak.

Finalizadas las labores de tendido de los cables y construidas las estaciones de conversión de corriente continua a alterna en ambos extremos, todas las infraestructuras se sometieron a revisión y examen, y posteriormente se iniciaron las pruebas técnicas de recepción correspondientes al extremo balear con ensayos de conexión a la red de transporte de Mallorca y al sistema eléctrico peninsular.

La interconexión eléctrica entre la Península y Baleares reportará grandes beneficios al sistema eléctrico balear, al

tratarse de una infraestructura de carácter estratégico que proporcionará el equivalente al 25% de la electricidad que se consume en las islas, lo que incrementa la seguridad, calidad y fiabilidad del suministro mientras garantiza la cobertura de la demanda eléctrica.

El proyecto Rómulo también permite aumentar la competencia en el mercado de generación de las islas al hacer posible una reducción de la factura global de producción eléctrica, además de contar con ventajas medioambientales, dado el ahorro consecuente obtenido en términos de emisiones contaminantes a la atmósfera y al hecho de que el cable es ya una alternativa real a la construcción de nuevas centrales. ♦

Tecniberia lanza su portal internacional de empleo dirigido al sector de la Ingeniería

Tecniberia ha puesto en marcha una plataforma internacional de empleo, con el fin de proporcionar a las empresas una herramienta de gestión de su plantilla, y canalizar de forma gratuita las oportunidades laborales y las ofertas de empleo para los profesionales del sector de la Ingeniería.

Fruto de un acuerdo entre Tecniberia y Trabajando.com, el nuevo portal de empleo, enfocado especialmente a ofertas de trabajo de España e Iberoamérica gracias a la Red Universia, facilita el acercamiento entre el sector de la Ingeniería y los estudiantes universitarios.

Ángel Zarabozo Galán, Director General de Tecniberia, José Luis González Vallvé, Presidente de Tecniberia, Javier Carparrós, Director General de Trabajando.com y Raúl Hernán-

dez, Director Comercial y Empleo de Universia España.

Fruto de un acuerdo entre Tecniberia y Trabajando.com, el nuevo portal de empleo, enfocado especialmente a ofertas de trabajo de España e Iberoamérica gracias a la Red Universia, facilita el acercamiento entre el sector de la Ingeniería y los estudiantes universitarios.

Tecniberia ha puesto en marcha una plataforma internacional de empleo, con el fin de proporcionar a las empresas una herramienta de gestión de su plantilla, y canalizar de forma gratuita las oportunidades laborales y las ofertas de empleo para los profesionales del sector de la Ingeniería.

A través de empleo tecniberia.es, las empresas de Ingeniería podrán publicar sus ofertas

de empleo, que podrán ser consultadas a su vez, en el mismo sitio web por los demandantes de empleo.

La iniciativa es resultado de la alianza estratégica entre Tecniberia y Trabajando.com, la comunidad laboral líder en España de este tipo de servicios, con presencia en 11 países de Iberoamérica y más de 2.000 portales de empleo de empresas, fundaciones, instituciones educativas, cámaras de comercio, etc. En esta alianza, ha jugado un papel fundamental la Red Universia, accionista de Trabajando.com y en la que se integran más de 1.200 universidades en 23 países de Latinoamérica. Su objetivo es que los ciudadanos, especialmente los estudiantes universitarios y recién licenciados, puedan encontrar su primer empleo o acceder a

nuevas oportunidades laborales.

Entre los beneficios del nuevo portal de empleo, se encuentra la posibilidad de incorporar a través de la propia página el currículum personal con el mismo formato estándar empleado por las empresas de la red laboral. La plataforma permite a las empresas del sector la publicación gratuita de sus ofertas de trabajo, y los candidatos interesados pueden inscribirse a las ofertas que deseen directamente desde la propia plataforma.

En cuanto a las ofertas de empleo, si bien predominan las del mercado español y latinoamericano, los interesados podrán encontrar ofertas de trabajo en India, Estados Unidos, Francia, Alemania, Suiza u Holanda, entre otros países. ♦

Proyecto de puentes de carretera

EL B.O.E. del 21 de octubre ha publicado la orden FOM /2842/ 2011, de 29 de septiembre, por la que se aprueba la instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera (IAP-11).

La citada norma viene a sustituir a la anterior de 1998 (IAP) cuyo objeto era la definición de las acciones y sus combinaciones, así como el establecimiento de los coeficientes de ponderación, a considerar en el proyecto de puentes de la red de carrete-

ras del Estado, para permitir la verificación de tales elementos de la infraestructura viaria desde el punto de vista de la funcionalidad y de la seguridad estructural.

En los años transcurridos desde la aprobación de la Instrucción hasta ahora vigente, se ha producido un hecho de gran relevancia en el panorama normativo relativo a las estructuras: la redacción de los Eurocódigos estructurales y su paulatina adopción por diversos países europeos como códigos técnicos para el proyec-

to de puentes. El ámbito de aplicación de la IAP está íntegramente contenido dentro del ámbito del Eurocódigo 0, Bases de cálculo, y del Eurocódigo 1, Acciones sobre las estructuras. La adaptación del contenido de la IAP a estas dos normas europeas es lo que, fundamentalmente, ha inspirado la redacción del texto de la Instrucción IAP-11.

Por otro lado, la evolución del marco normativo nacional en el campo de las estructuras, tanto en las distintas facetas que pueden ser objeto de

reglamentación (bases de proyecto, acciones, cálculo, ejecución o calidad) como en los diversos ámbitos de aplicación (edificación, ferrocarril y carretera), ha orientado la actualización buscando la mayor coherencia posible dentro de este contexto normativo.

En esta Instrucción se incluyen, también, algunos criterios funcionales que deben cumplir los puentes de carretera, para la verificación de los estados límite de servicio, con independencia de sus materiales constituyentes. ♦

Préstamo del BEI para modernizar la Red Eléctrica

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) ha concedido un préstamo de 200 millones de euros a IBERDROLA para financiar inversiones destinadas a modernizar y reforzar su red de distribución de electricidad.

El préstamo del BEI apoyará el programa de inversiones que IBERDROLA llevará a cabo en su red doméstica en 2011 y comprende la construcción de un gran número de instalaciones de distribución de electricidad en toda la gama de voltajes, así como la instalación de contadores digitales.

El objetivo principal del proyecto es ampliar y mejorar la infraestructura de distribución



de energía eléctrica de IBERDROLA para aumentar la seguridad, fiabilidad y eficiencia del suministro eléctrico, adecuándolo a la demanda prevista en los próximos años en beneficio de los consumidores y productores. Además, el plan de contadores digitales pondrá a disposición de los consumidores, entre otras ventajas, la información en tiempo real sobre el uso de la energía.

Las inversiones objeto de financiación estarán repartidas por todo el territorio español, con un 59% de las mismas localizadas en regiones de convergencia. ♦

Jornadas de la UE sobre las inversiones en infraestructuras

En Amberes (Bélgica) se ha celebrado una reunión para debatir sobre cómo puede contribuir a impulsar a la economía la financiación por la Unión Europea de proyectos transfronterizos de infraestructuras de transporte. En estas jornadas, organizadas por la Comisión Europea, se reúnen la Comisión, miembros del Parlamento Europeo, los coordinadores europeos de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), ministros y otros representantes de alto nivel de los Estados miembros, así como más de 600 partes interesadas. El tema de las jornadas fue "Conectar Europa: Mover la economía europea"

Los participantes debatieron el nuevo marco e instrumentos de la RTE-E. La comisión propuso estos elementos en octubre

de 2011, en los Reglamentos sobre las orientaciones para la RTE-T y sobre el mecanismo "Conectar Europa".

La conferencia consideró cómo el nuevo marco de planificación y el aumento de herramientas sólidas de aplicación pueden llevar a que la UE consiga el máximo valor añadido. También a examinar cómo se pueden utilizar los nue-

vos instrumentos financieros de forma más eficaz dentro de una estrategia coherente que reúna financiación y fondos nacionales y de la UE, tanto públicos como privados.

En los últimos dos años, la política de la RTE-T ha sido objeto de profunda revisión, en estrecha consulta con todos los interesados. Como resultado, la Comisión presenta unas

nuevas orientaciones sobre la RTE-T, que sienta las bases para el desarrollo de la política correspondiente hasta el año 2050, y la propuesta del mecanismo "Conectar Europa", que establece los mecanismos de financiación de las redes transeuropeas hasta 2020.

El programa de la conferencia incluía debates en forma de mesas redondas para presentar estas nuevas orientaciones y el mecanismo "Conectar Europa". También talleres centrados en diferentes aspectos de la RTE-T. Se celebró asimismo una sesión interinstitucional, además de la reunión ministerial anual del Observatorio de los Transportes de la Europa Sudoriental (SEETO) ♦

Para más información <http://www.ten-t-days-2011-antwerp.eu/>.



Las principales obras en ejecución en el Mundo

La consultora estadounidense GC/ LA Infraestructure, especializada en proyectos de infraestructura a nivel mundial ha elaborado un informe bajo el título "Cien proyectos de infraestructuras global" en el que se analizan los principales proyectos en ejecución tanto en los países desarrollados (Cuadro 1) en los llamados emergentes y en vías de desarrollo (Cuadro 2). (Cantidades en millones de dólares).

Cuadro 1. Países desarrollados

PROYECTO	PRESUPUESTO	PROMOTOR
Tercera fase de parques eólicos (Reino Unido)	180.000	Gobierno de Inglaterra
Tren de alta velocidad High Speed 2 (Reino Unido)	45.600	HighSpeed2Company
Plataforma de extracción de gas Gordon LNG (Australia)	37.000	Chevron led, ExxonMobil y Shell
Red de cercanías London Crossrail (Reino Unido)	25.500	Cross London Rail Links
Proyecto Ferroviario GCC (Emiratos Árabes Unidos, EAU)	25.000	Gulf Cooperation Council
Ciudad sostenible de Masdar (Emiratos Árabes Unidos)	22.000	Abu Dhabi Future Energy Company
Sistema de control aéreo NextGen (EEUU)	20.000	FAA
Planta de energía nuclear de Vogtle (EEUU)	14.400	Southern Co.
Gasoducto Noreuropeo (Suiza)	12.000	NordstreamAG
Transmisión de energía renovable Green Power Express (EEUU)	12.000	ITC
Aeropuerto internacional de Al Maktoum (EAU)	8.100	Corporación Aérea de la ciudad de Dubai
Plan de transporte urbano FasTracks RTD (EEUU)	6.900	RTD
Aeropuerto internacional de Abu Dhabi(EAU)	6.800	Compañía de aeropuertos de Abu Dhabi
Aeropuerto internacional Rey Abdul Aziz (Arabia Saudí)	6.700	Autoridad General de Aviación Civil
Planta Hidroeléctrica en el río Romaine (Canadá)	6.500	HydroQuebec
Aeropuerto internacional de Dona (Catar)	6.000	Comité para el aeropuerto de Doha
Tren de alta velocidad de Haramain (Arabia Saudí)	6.000	Organización Saudí de Ferrocarriles
Puente Hong Kong-Zhuhai-Macao (Hong Kong)	5.730	Departamento de Autopistas
Metro de Jeddah (Arabia Saudí)	5.600	Ministerio de Transporte
Puente internacional del río Detroit (EEUU)	5.300	MDOT y Federal Transport Canadá
Corredor de transporte urbano de alta capacidad en Honolulu (EEUU)	5.290	Ciudad de Honolulu
Trasvase Mar Rojo-Mar Muerto (Israel)	5.000	Acuerdo entre gobiernos de Israel y Jordania
Transmisión de electricidad Atlantic wind connection (EEUU)	5.000	Trans - Elect
Planta nuclear Flamanville3 (Francia)	4.800	EDF Energy
Centro de tráfico Transbay (EEUU)	4.200	Trans Bay Joint Powers Authority

Cuadro 2. Países emergentes y en vías de desarrollo

PROYECTO	PRESUPUESTO	PROMOTOR
Gasoducto del sur (Rusia)	26.000	GazProm
Tren de alta velocidad (TAV) Río-Sao Paulo-Campiñas (Brasil)	20.000	Agencia Nacional de Transportes Terrestres
Puerto de Quingdao (China)	15.000	Comisión para el desarrollo de Shángong
Ciudad Olímpica Río 2016 (Brasil)	14.000	Estado de Río de Janeiro
Tren de alta velocidad Jinghu (China)	12.000	Ministerio chino de Ferrocarriles
Gasoducto de Nabucco (Turquía)	11.000	Nabucco Gas Pipeline Internacional
AutopistaJzmir-Estambul (Turquía)	11.000	Ministerio de Transportes y Comunicación
Gasoducto Trans-Sahara (Argelia)	10.000	Ministerio de Energía
Enlace ferroviario Guangzhou Shenzhen-Hong Kong (China)	8.600	Ministerio de Ferrocarriles
Séptima refinería nacional (México)	7.000	PEMEX
Autopista de peaje de Moscú a San Petersburgo (Rusia)	6.300	Ministerio de Transportes
Programa de gasolina bioenergética y ecodiésel (Colombia)	6.000	Ecopetrol
Interconector de oleoducto (Azerbaiyán)	5.000	Ministerio de Energía
Generador de energía Mundra UMPP(India)	4.200	Tata Power
Túnel del ferrocarril de Marmaray (Turquía)	3.500	Ministerio de Transportes
Planta de Energía de Orissa (India).	3.400	Ministerio de Energía
Metro Underground - 2 (India)	3.000	Corporación de Metro de Bangalore
Metro de Hyderabad (India)	2.700	Autoridad para el Metro de Hyderabad
Autopista de la Montaña (Colombia)	2.500	Inerconexión Eléctrica S.A.
Expansión del puerto de Tanjung (Indonesia)	2.450	Gobierno de Indonesia
Puente de Padma (Bangladesh)	2.400	Autoridad para el puente de Padma
Planta hidroeléctrica Pescadero Ituango (Colombia)	2.300	Ministerio de Energía
Sección de 43 km de la autopista de peaje M-10 (Rusia)	2.150	Ministerio de Transporte
Modernización de la Refinería La Talara (Perú)	2.000	Petro Peru
Corredor ferroviario (Jordania)	2.000	Ministerio de Transporte

Sube el periodo de pago a proveedores de la construcción y se sitúa en 285 días

Cuando se cumple un año y medio desde la aprobación de la Ley de Morosidad, los plazos de pago a proveedores siguen incrementándose. Según datos del Banco de España, en 2010 el periodo medio de pago a proveedores en el sector de la construcción se situó en 285 días, mientras que en 2009 se situaba en 257 días y en 2008 en 227.

Esta situación sigue provocando grandes perjuicios a las empresas del sector de los materiales de construcción que se ven asfixiadas por una situación que no hace sino destruir tejido empresarial. El paro en el sector volvió a subir en noviembre por quinto mes consecutivo y se sitúa en 84.617 desempleados, lo que supone el 16,9% del total de la industria española.

Según el Ministerio de Economía y Hacienda, en los tres primeros trimestres de 2011, el sector servicios fue el que registró un mayor número de deudores declarados legalmente en concurso de acreedores, seguido de la construcción y de la industria.

Aunque el sector celebra la aprobación de la Ley de Morosidad, las cifras muestran que, por ahora, no ha habido mejora, sino todo lo contrario ya que en 2010 el periodo de pago medio a proveedores se situó en 50 días por encima del periodo de pago de 2008. A esto se añade que el sector financiero no sólo no concede nuevas líneas de crédito sino que, sobre todo, está recortando a empresas solventes sus actuales pólizas de crédito". ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Ferrovial construirá la estación londinense de Farringdon por más de 230 millones de euros

Crossrail, filial de Transport for London, ha adjudicado al consorcio constituido por Ferrovial Agroman, BAM Nuttall y Kier Construction (BFK) - participado a partes iguales por cada compañía -, el contrato de construcción de la nueva estación de metro de Farringdon por una cuantía superior a los 200 millones de libras, equivalentes a más de 230 millones de euros. El proyecto comprende la construcción del edificio, los accesos y las cavernas de la estación.

Este es el tercer contrato que el consorcio participado por Ferrovial Agroman se adjudica dentro del programa Crossrail. En diciembre de 2010, se adjudicó otros dos proyectos: la construcción de dos túneles que, partiendo de Royal Oak, unirán las estaciones de Paddington y Farringdon; y la realización de los accesos y cavernas de las

estaciones de Bond Street y Tottenham Court Road, en el centro de Londres.

Este contrato eleva la cartera de Ferrovial Agroman en Reino Unido e Irlanda a más de 1.000 millones de euros. Asimismo, refuerza nuestro papel como actor principal en el sector de la construcción dentro de un mercado tan competitivo como el británico, ya que participamos de manera activa en el desarrollo de la red de transporte de Londres.

Cuando se inaugure, Farringdon se convertirá en una de las estaciones con mayor tráfico de pasajeros de Reino Unido. Los viajeros tardarán 3 minutos en llegar a Tottenham Court Road, 7 minutos a Paddington y 31 minutos a Heathrow. Asimismo, la estación proporcionará conexión directa con los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Luton.

Esta nueva adjudicación convierte a este Consorcio en el que mayor volumen de negocio gestiona dentro de Crossrail, programa que incrementará la capacidad de transporte ferroviario de Londres un 10%, a través de la construcción de 118 kilómetros de infraestructuras que conectarán el oeste de Londres, desde Maidenhead, uniendo a su paso Heathrow, con Shenfield y Abbey Wood, en el este. Ferrovial Agroman alcanzó en los primeros nueve meses de 2011 unas ventas de 3.143 millones de euros, y un Resultado Bruto de Explotación de 171 millones de euros. La cartera ascendió a los 9.921 millones de euros, correspondiendo 6.727 millones de euros al área internacional. En este periodo, la aportación de las ventas internacionales alcanzó el 57% y se situó en los 1.790 millones. ♦



FCC mejorará una carretera regional en Polonia

La Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas de Polonia (GDDKiA) ha adjudicado a FCC la renovación de la carretera regional 503 a su paso por las ciudades de Elblag, Tolkmicko y Pogrodzie en la región de Varmia-Mazuria en el noroeste de Polonia. Los trabajos consistirán en el ensanche y mejora de un tramo de 24,3 km de longitud de la carretera, a su paso por las localidades de Elblag y Pogrodzie. En la mayor parte del trazado se aprovechará el pavimento existente, como sub-base y se procederá al ensanche de la vía para convertirla en una calzada de dos carriles de anchura total

6 m sin arceles y una berna de 1 metro o bien una acera de 2 metros con bordillo; además se modificará el paquete de firmes y se rehabilitarán las estructuras existentes, en total 8 estructuras de un vano. Destacan por su coste los pasos de animales, 64 unidades de hormigón polímero.

Al tratarse de un tramo sensiblemente urbano, se repondrán muchos servicios de telecomunicaciones, tendidos eléctricos y semáforos. El proyecto, que será cofinanciado con fondos de la Unión Europea, cuenta con un presupuesto de adjudicación de 13,5 millones de euros y prevé un periodo de ejecución de 24 meses. ♦



Adjudicadas a Abengoa 800 km de tendido de Torres de Alta tensión Eléctricas en Perú

ABENGOA TRANSMISION SUR (ATS), del Grupo ABENGOA, ha sido adjudicatario del proyecto de construcción y posterior mantenimiento de 800 km de tendido de Torres de Alta tensión eléctricas en la zona Sur de Perú. El estado peruano dispone de la institución OSINERGMIN, que regula al sector eléctrico y fiscaliza la seguridad empleada durante la construcción y mantenimiento de las torres; para ello solicita informes de los sucesos, hallazgos y accidentes AENOR Perú ha sido seleccionada para dicho trabajo de supervisión de seguridad, tanto para la fase de construcción como para la fase de mantenimiento de las torres de alta



tensión eléctricas. Los trabajos empezarán en marzo de 2012. ♦

El Grupo OHL construirá en Rusia una gran obra ferroviaria

El Grupo OHL, a través de su empresa filial checa OHL ZS, ha contratado en Rusia el proyecto Ural Polar, consistente en la construcción de una vía férrea de 390 km de longitud, con un presupuesto total de 80.000 millones de rublos, aproximadamente 1.950 millones de euros, IVA incluido. Este importe le convierte en el mayor proyecto de construcción de OHL en su historia.

La empresa promotora de este proyecto es Ferrocarriles de Jamal, participada por los Fe-

rocarriles de Rusia, Gazprom y Corporación Urales Polares - Urales Industriales (KUPUP).

OHL ZS, con una participación del 100%, es la contratista principal del proyecto, cuya ejecución comenzará tras el cierre de la financiación completa del mismo, tanto por la parte checa como la rusa. La firma del contrato está muy conectada con la firma del mandato del Banco de Exportación checo para la financiación del proyecto junto a los bancos rusos.

El tramo ferroviario que se construirá tendrá una sola vía, no electrificada, desde la estación de Obskaja hasta la de Nadym, pasando por la ciudad de Salechard. Además incluye la construcción sobre el río Ob de un viaducto ferroviario de 2,5 km de longitud. El plazo del contrato es de cuatro años y el proyecto se ha dividido en tres tramos para su ejecución: Salechard-Nadym, Obskaja-Salechard y puente sobre el río Ob.

Para su realización, OHL ZS contará con la participación de varias empresas checas, entre ellas ZPSV (filial del Grupo OHL), DT Prostějov, Trinecké Zelezárny y Vítkovice. Tras la firma del contrato, Michal Ztefl, presidente del Consejo de Administración y director general de OHL ZS, manifestó que este contrato amplía las posibilidades de colaboración de las empresas checas en nuevos proyectos en la Federación Rusa. ♦

Otorgado el Premio ANCI 2011 a Tesis Doctorales

La Junta Directiva de ANCI, presidida por Jaime Lamo de Espinosa, ha tenido conocimiento del fallo del Jurado del Premio ANCI 2011 a Tesis Doctorales, que ha concedido el premio a la del doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Tobías Philipp Petschke, sobre "Estudio analítico y experimental de los efectos de las deformaciones impuestas en la estructuras integrales", leída en la Escuela de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

La Junta Directiva aprobó la propuesta del Jurado de conceder un accésit a la tesis del doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Tobías Philipp Petschke, sobre "Estudio analítico y experimental de los efectos de las deformaciones impuestas en la estructuras integrales", leída en la Escuela Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

Es la primera vez en la historia de estos premios para ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que recae en una mujer y también se da la circunstancia que el galardonado con el accésit no es de nacionalidad española, sino alemana, pero tiene el título homologado en España. ♦

SATO premiada por la invención del Cubípodo

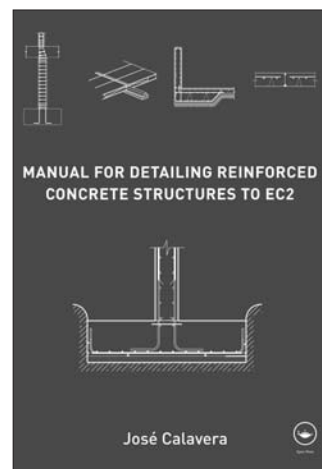
La fundación García-Cabrero ha entregado el premio García-Cabrero a la invención a Sociedad Anónima Trabajos y Obras (SATO) en reconocimiento de los méritos que en ella concurren como titular de la invención "Cubípodo: Elemento para



formación de mantos de dique" presentada en el Salon International des Inventions de Genève (Suiza) entre los días 6 y 10 de abril de 2011 y a propuesta del jurado internacional de dicho certamen. En dicho salón, considerado el más grande del mundo en su género, la filial del Grupo OHL, líder en construcción de todo tipo de infraestructuras portuarias, recibió otros dos reconocimientos a nivel internacional:

medalla de plata con mención de honor al Cubípodo y medalla de oro a la pinza SATOgrab.

Patentado por la Universidad Politécnica de Valencia y licenciada por SATO, el cubípodo, proyecto cofinanciado por el CDTI, es un nuevo elemento para la construcción de diques y obras de defensa en puertos. Está ideado para mantener las ventajas del bloque cúbico tradicional como la robustez y la facilidad de puesta en obra y corregir sus desventajas, impidiendo el adoquinamiento. Además, es de fácil producción, almacenaje e instalación y representa un ahorro económico en materiales. ♦



Manual for Detailing Reinforce Concrete Structures to EC2

Detailing is an essential part of the design process. This thorough reference guide for the design of reinforced concrete structures is largely based on Eurocode 2 (EC2), plus other European design standards such as Eurocode, where appropriate.

With its large format, double-pages spread layout, this book systematically details 213 structural elements. These have been carefully selected by José Calavera to cover relevant elements used in practice. Each element is presented with a whole-page annotated model along with commentary and recommendations for the element concerned, as well as a summary of the appropriate Eurocode legislation with reference to further standards in literature. The book also comes with a CD-ROM containing AutoCAD files of all of the models, which can be directly developed and adapted for specific designs.

Its accessible and practical format makes the book an ideal handbook for professional engineers working with reinforced concrete, as well as for students who are training to become designers of concrete structures.

José Calavera is Honorary President of the Technical Association of Material and Construction (INTEMAC- Instituto Técnico de Materiales y Construcciones) and Emeritus Professor, School of Civil Engineering, Polytechnic University of Madrid. ♦