

La licitación pública de trabajos de ingeniería cayó el 51% en 2011

Tecniberia, asociación de empresas de ingeniería, consultoría y servicios tecnológicos ha hecho público un informe sobre la licitación públi-

ca de estudios y proyectos durante el año 2011.

De acuerdo con dicho informe, la licitación de la administración general del Estado dis-

minuyó el 51% en relación con el año anterior, pasando de 497,6 a 242 millones de euros.

Por lo que respecta las administraciones autonómicas, el

descenso fue también del 51% pasando de 547,5 en 2010 a 266,5 millones de euros en 2011.

El desglose comparativo en el cuadro 1.

Cuadro 1. Comparativa 2010 - 2011. Licitación Pública por fecha de anuncio y organismo.

| ORGANISMO | Licitación acumulada | | Variación 11/10 |
|---|------------------------|------------------------|-----------------|
| | enero - diciembre 2010 | enero - diciembre 2011 | |
| D.G. de Carreteras | 6.746 | 15.112 | 124% |
| D.G. de Inf. Ferroviarias | 41.363 | 14.531 | -65% |
| Resto Ministerio | 26.421 | 5.536 | -79% |
| ENTES PÚBLICOS Y SOCIEDADES ESTATALES | | | |
| AENA | 46.772 | 24.888 | -47% |
| Puertos del Estado y Autoridades Portuarias | 4.966 | 5.687 | 15% |
| FEVE | 0 | 0 | - |
| ADIF | 198.421 | 80.278 | -60% |
| SEITT | 9.503 | 0 | -100% |
| TOTAL MINISTERIO DE FOMENTO* | 334.193 | 146.032 | -56% |
| D.G. del Agua | 58.593 | 4.375 | -93% |
| D.G. Sostenibilidad Costa y el Mar | 5.296 | 282 | -95% |
| D.G. Calidad y Eval. Ambiental | 6.894 | 0 | -100% |
| Resto Ministerio | 10.829 | 5.341 | -51% |
| Confederaciones Hidrográficas | 18.777 | 18.504 | -1% |
| Sociedades Estatales de Agua | 14.462 | 23.763 | 64% |
| TOTAL MIN. MEDIOAMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO* | 114.850 | 52.264 | -54% |
| RESTO MINISTERIOS | 48.569 | 43.761 | -10% |
| TOTAL ADMINISTRACIÓN CENTRAL | 497.612 | 242.058 | -51% |
| JUNTA DE ANDALUCÍA | 55.704 | 66.476 | 19% |
| GOBIERNO DE ARAGÓN | 14.454 | 844 | -94% |
| PRINCIPADO DE ASTURIAS | 965 | 2.753 | 185% |
| GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES | 6.067 | 1.748 | -71% |
| GOBIERNO DE CANARIAS | 26.096 | 8.369 | -68% |
| GOBIERNO DE CANTABRIA | 4.881 | 3.361 | -31% |
| JUNTA CASTILLA- LA MANCHA | 26.956 | 10.062 | -63% |
| JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN | 27.867 | 5.179 | -81% |
| GENERALIDAD DE CATALUÑA | 143.329 | 39.723 | -72% |
| GENERALIDAD VALENCIANA | 40.027 | 6.809 | -83% |
| JUNTA DE EXTREMADURA | 11.376 | 3.675 | -68% |
| XUNTA DE GALICIA | 42.177 | 14.622 | -65% |
| COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID | 60.102 | 29.744 | -51% |
| GOB. REGIÓN DE MURCIA | 3.525 | 3.029 | -14% |
| GOBIERNO DE NAVARRA | 12.644 | 7.287 | -42% |
| GOBIERNO VASCO | 69.094 | 61.267 | -11% |
| GOBIERNO DE LA RIOJA | 598 | 1.112 | 86% |
| CIUDAD DE CEUTA | 1.457 | 438 | -70% |
| CIUDAD DE MELILLA | 231 | 0 | -100% |
| TOTAL COMUNIDADES AUTÓNOMAS | 547.550 | 266.497 | -51% |

(En miles de euros) I.V.A. no incluido

* En los datos totales no están contabilizados datos de algunos entes adscritos al Ministerio, por no disponerse de ellos. Los datos han sido suministrados por la empresa DAT S.A. (Teléfono: 914061155 E-mail: dat@dat.es)

El desglose por número y tipo de trabajo licitados en 2011 en los distintos organismos y Direcciones Generales de los principales órganos de contratación de la Administración General del Estado se indica en los cuadros 2 y 3.

Cuadro 2. Número y tipo de proyecto por organismos del Ministerio de Fomento, año 2011.

| | NÚMERO DE PROYECTOS | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|--|--|----------|----------|---------------|-------------|----------|----------|
| | DGC | DGC % | DGIF | DGIF % | AENA | AENA % | Puertos del Estado, y Autoridades Portuarias | Puertos del Estado, y Autoridades Portuarias (%) | FEVE | FEVE % | ADIF | ADIF % | SEITT | SEITT % |
| Estudios y Proyectos | 5 | 42% | 14 | 78% | 48 | 32% | 6 | 40% | - | - | 37 | 47% | - | - |
| Control y Vigilancia | 0 | 0% | 1 | 6% | 63 | 42% | 2 | 13% | - | - | 25 | 32% | - | - |
| Seguridad y Salud | 0 | 0% | 1 | 6% | 12 | 8% | 1 | 7% | - | - | 2 | 3% | - | - |
| Servicios Tecnológicos | 0 | 0% | 2 | 11% | 20 | 13% | 6 | 40% | - | - | 9 | 12% | - | - |
| Cartografía | 7 | 58% | 0 | 0% | 6 | 4% | 0 | 0% | - | - | 2 | 3% | - | - |
| Expropiación | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 1% | 0 | 0% | - | - | 3 | 4% | - | - |
| Total | 12 | 100% | 18 | 100% | 150 | 100% | 15 | 100% | - | - | 78 | 100% | - | - |
| DISTRIBUCIÓN ECONÓMICA POR TIPO DE PROYECTO * | | | | | | | | | | | | | | |
| Estudios y Proyectos | 10.125 | 67,00% | 8.910 | 61% | 6.681 | 26,8% | 1.130 | 20% | - | - | 26.597 | 33,13% | - | - |
| Control y Vigilancia | 0 | 0% | 637 | 4% | 11.047 | 44,4% | 306 | 5% | - | - | 43.972 | 54,77% | - | - |
| Seguridad y Salud | 0 | 0% | 1.785 | 12% | 1.323 | 5,3% | 218 | 4% | - | - | 704 | 0,88% | - | - |
| Servicios Tecnológicos | 0 | 0% | 3.199 | 22% | 4.230 | 17,0% | 4.034 | 71% | - | - | 4.873 | 6,07% | - | - |
| Cartografía | 4.987 | 33,00% | 0 | 0% | 1.457 | 5,9% | 0 | 0% | - | - | 95 | 0,12% | - | - |
| Expropiación | 0 | 0% | 0 | 0% | 150 | 0,6% | 0 | 0% | - | - | 4.036 | 5,03% | - | - |
| Total | 15.112 | 100% | 14.531 | 100% | 24.888 | 100% | 5.687 | 100% | - | - | 80.278 | 100% | - | - |

* En miles de Euros

Cuadro 3. Número y tipo de proyecto por organismos del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, año 2011.

| | NÚMERO DE PROYECTOS | | | | | | | | | |
|---|---------------------|-------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| | D.G. Agua | D.G. Agua % | D.G. Sostenibilidad Costa y el Mar | D.G. Sostenibilidad Costa y el Mar % | D.G. Calidad y Evaluación Ambiental | D.G. Calidad y Evaluación % | Confederaciones Hidrográficas | Confederaciones Hidrográficas % | Sociedades Estatales del agua | Sociedades Estatales del agua % |
| Estudios y Proyectos | 3 | 33% | 1 | 50% | - | - | 16 | 34,04% | 12 | 25,00% |
| Control y Vigilancia | 6 | 67% | 1 | 50% | - | - | 19 | 40,43% | 29 | 60,42% |
| Seguridad y Salud | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 1 | 2,13% | 2 | 4,17% |
| Servicios Tecnológicos | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 9 | 19,15% | 1 | 2,08% |
| Cartografía | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 1 | 2,13% | 0 | 0,00% |
| Expropiación | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 1 | 2,13% | 4 | 8,33% |
| Total | 9 | 100% | 2 | 100% | - | - | 47 | 100% | 48 | 100% |
| DISTRIBUCIÓN ECONÓMICA POR TIPO DE PROYECTO * | | | | | | | | | | |
| Estudios y Proyectos | 1.849 | 42% | 156 | 56% | - | - | 4.968 | 26,85% | 3.528 | 14,85% |
| Control y Vigilancia | 2.526 | 58% | 125 | 44% | - | - | 7.262 | 39,24% | 19.213 | 80,85% |
| Seguridad y Salud | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 65 | 0,35% | 382 | 1,61% |
| Servicios Tecnológicos | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 5.222 | 28,22% | 65 | 0,28% |
| Cartografía | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 92 | 0,50% | 0 | 0,00% |
| Expropiación | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | 897 | 4,85% | 574 | 2,42% |
| Total | 4.375 | 100% | 282 | 100% | - | - | 18.504 | 100% | 23.763 | 100% |

* En miles de Euros

La demanda de energía eléctrica desciende un 1,2% en 2011

La demanda bruta de energía eléctrica en la Península durante el 2011 fue de 255.179 GWh, un 2,1% inferior a la del 2010. Corregidos los efectos de la laboralidad y las temperaturas el consumo peninsular registró un descenso del 1,2%.

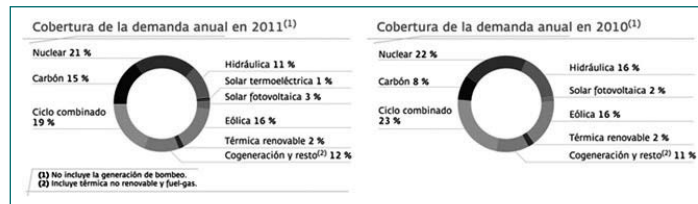
Los valores máximos de demanda de potencia media horaria y de energía diaria se alcanzaron, respectivamente, el 24 de enero, entre las 19.00 y 20.00 horas, y el 25 de enero, con 44.107 MW y 884 GWh.

Las energías renovables han cubierto, según datos provisionales, el 33% de la demanda del 2011, tres puntos menos que el año anterior, debido principalmente al descenso significativo de la generación hidráulica, que ha cubierto este año el 11% de la demanda, cinco puntos por debajo de la del 2010.

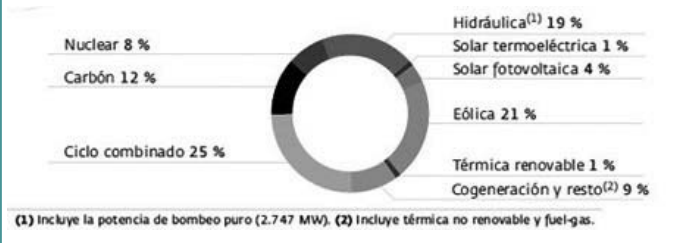
La eólica ha mantenido su participación en la cobertura de la demanda con un 16% del total, igual que el año anterior, a pesar de que la eolicidad ha sido notablemente inferior a la del 2010, situándose como la tercera fuente de energía eléctrica tras la nuclear y los ciclos combinados, mientras que la solar (fotovoltaica y termoeléctrica) ha representado el 4% de la cobertura de la demanda anual.

Máximo histórico de cobertura de la demanda con energía eólica

El 6 de noviembre del 2011, a las 2.00 horas, se registró un nuevo máximo de cobertura de la demanda con energía eólica, llegando al 59,6% (12.476 MW), y superando el máximo anterior del 54% regis-



Potencia instalada a 31 de diciembre del 2011*



*Datos correspondientes al sistema peninsular

trado el 9 de noviembre del 2010, a las 3.00 horas, lo que supuso un reto de gestión para el operador del sistema al incorporar esta cuota de energía eólica en la cobertura de una baja demanda a esa hora (20.922 MW) sin poner en riesgo la seguridad de suministro.

La producción de energía solar crece un 43%

La mayor parte de las tecnologías han registrado caídas de producción respecto al año anterior, como la hidráulica, que lo ha hecho en un 28%, y la de ciclo combinado en un 22%, mientras que las centrales de carbón han duplicado su producción respecto al 2010.

La generación con tecnología solar ha crecido este año un 43%, con un incremento del 26% en la fotovoltaica y un 193% en la termoeléctrica.

El aumento de generación con carbón y la menor producción de otras fuentes de energía limpias han dado lugar a un repunte de las emisiones de CO2 del sector eléctrico que se han estimado en 73 millones de toneladas, un 25% más que el año anterior.

La potencia instalada aumenta en 1.879 MW y las renovables alcanzan el 46 %

La potencia instalada en el parque generador aumentó en 1.879 MW durante el 2011,

alcanzando al finalizar el año un total de 100.576 MW, lo que supone un crecimiento del 1,9%.

El 93% de este crecimiento corresponde a nuevas infraestructuras de origen renovable, con 997 MW de eólica y 674 MW de solar (fotovoltaica y termoeléctrica).

Sistemas extrapeninsulares

La demanda anual de energía eléctrica en el conjunto de los sistemas extrapeninsulares creció un 0,1% respecto al año anterior. En Canarias la demanda aumentó un 1% y en Melilla un 0,5%, mientras que los sistemas de Baleares y Ceuta registraron un descenso del 1,1% y 5,9%, respectivamente.

Intercambios internacionales

Por octavo año consecutivo, el saldo de los intercambios internacionales ha resultado exportador con 6.105 GWh, aunque ha sido un 27% inferior al del 2010. Este descenso se debe al aumento de las importaciones a través de la interconexión con Francia, que ha dado lugar a un cambio de signo del saldo neto con esta interconexión respecto al año anterior.

Récord de nuevas líneas en la red de transporte

Durante el 2011 se han construido 1.705 Km. de nuevas líneas, cifra que constituye un récord de puestas en servicio para Red Eléctrica. De este modo, la red de transporte nacional al finalizar el año es de 40.233 Km. de circuitos. ♦

| Saldo de intercambios internacionales del 2011 | | | | | |
|--|--------------|---------------|-------------|---------------|---------------|
| | Francia | Portugal | Andorra | Marruecos | Total |
| 2007 | 5.467 | -7.497 | -261 | -3.479 | -5750 |
| 2008 | 2.889 | -9.439 | -278 | -4.212 | -11.040 |
| 2009 | 1.590 | -4.789 | -299 | -4.588 | -8.086 |
| 2010 | -1.531 | -2.634 | -264 | -3.903 | -8.333 |
| 2011 | 1.189 | -2.492 | -302 | -4.500 | -6.105 |

Saldo positivo: importador. Saldo negativo exportador

El consumo de cemento cae un 17,2% en 2011

El año 2011 se ha cerrado con un consumo total de 20,2 millones de toneladas, lo que supone un 17,2% de descenso respecto a 2010 que concluyó con 24,5 millones de toneladas. Por otra parte, la producción de cemento descendió un 16% hasta si-

tuarse en 22 millones de toneladas mientras que la de clínker, producto intermedio para la fabricación del cemento, fue de 18,2 millones de toneladas, un 14,2% menos que en 2010.

En relación al comercio exterior, se exportaron 3,8 millo-

nes de toneladas de cemento y clínker, cifra muy similar a la de 2010, mientras que las importaciones se redujeron un 39,2%.

Por regiones, la caída en el consumo de cemento ha sido mas acusada en Cataluña y en la zona Oeste, con

un descenso del 21,3% y del 21,5% respectivamente, mientras que la zona Norte (-12%), zona Central (-15,3%) y Andalucía (-15,7%) han experimentado también importantes caídas aunque algo menores que la media del país. ♦



| Principales Cifras del Sector Cementero (toneladas) (Datos mensuales diciembre 2011) | | | |
|--|-----------|-----------|-------------|
| | 2011 | 2010 | % Variación |
| Producción de cemento | 1.285.906 | 1.620.837 | -20,66% |
| Consumo nacional (cemento) | 1.177.163 | 1.506.451 | -21,86% |
| Exportaciones (cemento+clínker) | 237.107 | 234.474 | 1,12% |
| Importaciones (cemento+clínker) | 65.684 | 113.074 | -41,91% |

| Datos acumulados del año (Enero 2011 - diciembre 2011) | | | |
|--|------------|------------|-------------|
| | 2011 | 2010 | % Variación |
| Producción de cemento | 21.984.909 | 26.165.763 | -15,98% |
| Consumo nacional (cemento) | 20.243.584 | 24.456.014 | -17,22% |
| Exportaciones (cemento+clínker) | 3.849.963 | 3.892.790 | -1,10% |
| Importaciones (cemento+clínker) | 1.059.312 | 1.741.495 | -39,17% |

El Tribunal Constitucional anula de forma definitiva el título de Ingeniería de la Edificación

El Tribunal Constitucional se ha pronunciado sobre la sentencia del Supremo que anuló en su día la denominación de Ingeniería de Edificación "por inducir a confusión" y ha confirmado la misma denegando el recurso de amparo interpuesto por los colegios de arquitectos técnicos, que pretendían sustituir el nombre de

su titulación por el de "Ingeniería de Edificación".

Con este fallo finaliza el trayecto legal que se inició en 2007 con la intención de crear dicho título universitario con la aprobación del Gobierno en contra del criterio de ingenieros y arquitectos superiores. El Tribunal Supremo falló en marzo de 2010 en

contra de la denominación de Ingeniería de la Edificación, por considerarla contraria a las leyes pues "inducía a confusión" con las verdaderas ingenierías, ya que, a su juicio, podría hacer creer que los arquitectos técnicos o aparejadores tenían competencias exclusivas en materia de construcción.

Para el Tribunal Constitucional, la sentencia del Tribunal Supremo relativa a 2010 está elaborada conforme a las leyes y no vulnera los derechos de los profesionales que pretendían cambiar de nombre, ya que la decisión "no está basada en una interpretación arbitraria de la legalidad, es razonable y no incurre en errores". ♦

Impulso de la UE al medio ambiente y el clima a través del nuevo programa LIFE

La Comisión europea propone asignar 3.200 millones de euros en 2014-2020 a un nuevo Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima - LIFE. La propuesta de nuevo programa aprovechará el éxito del Programa LIFE+ actual, pero lo modificará para que tenga una incidencia mayor, sea más simple y más flexible y tenga un presupuesto mucho más alto.

“La Comisión propone triplicar los fondos para el clima en el nuevo programa, lo que permitirá aumentar el apoyo a las estrategias regionales hipocarbónicas y de resistencia al cambio climático, así como a proyectos climáticos a pequeña escala de PYME, ONG y autoridades locales”

Entre los nuevos aspectos del futuro Programa LIFE se cuentan:

- la creación de un nuevo subprograma de acción por el clima;
- una definición más clara de las prioridades, con programas de trabajo plurianuales adoptados en consulta con los Estados miembros;
- nuevas posibilidades de aplicar programas a mayor escala mediante «proyectos integrados» que contribuyan a movilizar otros fondos nacionales, privados y de la UE para objetivos medioambientales y climáticos.

El subprograma de Medio Ambiente prestará apoyo a los esfuerzos que se realicen en los ámbitos siguientes:

- «Medio ambiente y eficiencia del uso de los recursos» se centrará en soluciones más



innovadoras para aplicar mejor la política de medio ambiente e integrar los objetivos medioambientales en otros sectores.

- «Biodiversidad» fomentará las mejores prácticas dirigidas a atajar la pérdida de biodiversidad y recuperar los servicios ecosistémicos, sin dejar de mantener como objetivo principal el apoyo a los sitios de la red Natura 2000, sobre todo mediante proyectos integrados coherentes con los marcos de acción prioritaria de los Estados miembros, tal como se describen en el nuevo documento de la Co-

misión sobre la financiación de Natura 2000.

- «Gobernanza e información medioambientales» promoverá el intercambio de conocimientos, la difusión de buenas prácticas y un mejor cumplimiento, además de campañas de concienciación.

El subprograma de Acción por el Clima se refiere a los ámbitos siguientes:

- «Mitigación del cambio climático» se centrará en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.



- «Adaptación al cambio climático» se centrará en consolidar la capacidad de adaptación al cambio climático.
- «Gobernanza e información climáticas» se centrará en aumentar la concienciación, la comunicación, la cooperación y la difusión de las medidas de mitigación y adaptación en relación con el cambio climático.

Las subvenciones para financiar proyectos seguirán siendo el principal tipo de intervención. Las subvenciones de funcionamiento a ONG y otros organismos seguirán siendo posibles y también se podrá contribuir a instrumentos financieros innovadores.

LIFE adoptará procedimientos más ágiles y flexibles.

Próximas etapas

La Comisión espera que las propuestas completen su paso por el Parlamento Europeo y el Consejo a tiempo para el próximo período de programación (2014-2020).

Antecedentes

El programa LIFE forma parte de la propuesta de la Comisión sobre el marco financiero plurianual para 2014-2020, que establece el marco presupuestario y las principales orientaciones en la estrategia Europa 2020. La Comisión ha decidido considerar el medio ambiente y la acción por el clima partes integrantes de todos los principales instrumentos e intervenciones y, además del planteamiento de «integración», propone que se continúe el pro-

grama LIFE, regulado actualmente por el Reglamento LIFE+. La combinación de la integración con un instrumento específico tiene por objeto aumentar la coherencia y el valor añadido de la intervención de la UE.

Desde su puesta en marcha en 1992, el programa LIFE es uno de los ejes principales de la financiación medioambiental de la UE. Ha subvencionado más de 3.500 proyectos y destinado 2.500 millones de euros a la protección del medio ambiente. LIFE+, que se inició en 2007 y se mantendrá hasta 2013 con un presupuesto de 2.100 millones de euros, financia sobre todo subvenciones, las cuales cubren el 78 % del presupuesto de LIFE+.

LIFE ha desempeñado un papel importante en la aplicación de la principal legislación de la UE en materia de medio ambiente, como las Directivas sobre hábitats y sobre aves y la Directiva marco del agua. Las propuestas sobre el nuevo programa se basan en una evaluación de experiencias anteriores y en las conclusiones de consultas públicas recientes, todo lo cual indica que los proyectos ecoinnovadores en el ámbito del cambio climático, el agua y los residuos han tenido gran éxito a la hora de arrojar beneficios medioambientales directos.

Más información:

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el establecimiento de un Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima (LIFE). <http://ec.europa.eu/environment/life/index.htm> ♦

La comisión europea fomenta la interoperabilidad y la competitividad ferroviaria

La Comisión Europea ha adoptado una decisión que refuerza el proceso de certificación y autorización de las líneas y los trenes equipados con el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS). El sistema ETCS constituye la norma europea de señalización ferroviaria y control de velocidad de los trenes, y su despliegue en los principales corredores ferroviarios de mercancías y alta velocidad aumentará de forma importante la competitividad de los ferrocarriles europeos.

El concepto del ETCS es sencillo: los datos son transmitidos del suelo al tren, donde un ordenador a bordo los utiliza para calcular la velocidad máxima autorizada y ralentiza automáticamente el tren en caso necesario. El ETCS forma parte del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS)

Actualmente hay más de 20 sistemas de señalización diferentes en funcionamiento en Europa cuya incompatibilidad constituye un obstáculo técnico importante para el tráfico internacional. Por ejemplo, la incorporación de un sistema nacional de seguridad adicional a una locomotora existente ya homologada en varios países y la nueva solicitud de todas las homologaciones de seguridad pertinentes puede costar más de 2 millones de euros y llevar más de dos años. El ETCS eliminará estos costes.

No obstante, el ETCS solamente dará fruto si los productos son plenamente compati-

bles y conformes con las especificaciones europeas. La decisión adoptada hoy restringe los requisitos de ensayo, y en particular impone la obligación de llevar a cabo ensayos con los productos de a bordo en laboratorios acreditados.

El concepto del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) no es nuevo: existen más de 20 sistemas nacionales de control automático de la velocidad de los trenes. Lamentablemente, estos sistemas nacionales son incompatibles entre sí. Para poder circular en redes equipadas con sistemas diferentes, o bien hay que cambiar las locomotoras en las fronteras (lo que significa una pérdida considerable de tiempo), o bien dichas locomotoras tienen que ir equipadas con varios sistemas a bordo compatibles con los diferentes sistemas instalados en las vías de las distintas redes, lo que aumenta los costes y los riesgos de averías. De una u otra manera, la incompatibilidad abre brechas en el mercado único y constituye un obstáculo a la libre circulación.

Esta situación tiene un efecto especialmente adverso en el transporte de mercancías. A pesar de que el transporte ferroviario debería ser más competitivo en las distancias largas, cada frontera supone costes y retrasos adicionales en los trayectos, lo que se traduce en pérdidas para el mercado y en la saturación de la red de carreteras.

El Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) puede aumentar significativamente la competitividad del transporte ferroviario. Esto es lo que ocurre, en particular, con el transporte de mercancías cuando el sistema se despliega de manera coordinada a lo largo de un corredor y se acompaña de medidas pertinentes, como la armonización de las normas de explotación o la mejora de la infraestructura en caso necesario. En el corredor Rotterdam-Genova, por ejemplo, el volumen de mercancías transportadas se podría doblar de aquí a 2020, lo que equivaldría al paso de un vehículo pesado de transporte de mercancías por ese trayecto cada 37 segundos.

El ERTMS es un importante éxito industrial para Europa. Su rendimiento y coste le han hecho ganar rápidamente aceptación incluso más allá de las fronteras europeas de forma que actualmente es la norma de referencia mundial, utilizada en todas las nuevas líneas.

Hoy hay en Europa más de 4.000 km de líneas equipadas con el ETCS. Además, ya se han contratado equipos para más de 4.000 km adicionales, lo que indica que la extensión de las líneas equipadas con el ETCS aumentará más del doble en los próximos dos o tres años, y se espera que el índice de instalación del sistema aumente todavía más en los años siguientes. ♦

La Unión Europea y el tratamiento de las aguas residuales

Entre 2007 y 2013, se habrán gastado unos 14.000 millones de euros en toda la UE en infraestructura de recogida o tratamiento de aguas residuales en virtud de la Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas, cuyo objetivo es garantizar que los residuos industriales y humanos no afecten negativamente a la salud humana y al medio ambiente. El último informe sobre la aplicación de la Directiva, correspondiente al período de 2007/2008, indica que se está progresando adecuadamente, pero todavía pueden mejorar los índices de cumplimiento en materia de recogida y tratamiento. El informe revela que los Estados miembros más antiguos de la UE (UE-15)¹ han mantenido unas buenas normas de tratamiento de las aguas residuales y han mejorado el tratamiento de aguas sensibles, mientras que los nuevos Estados miembros (UE-12) han mejorado globalmente la recogida y el tratamiento.

Las principales conclusiones del informe son las siguientes:

- La mayoría de los sistemas de recogida de aguas residuales urbanas de la UE-15 es muy eficaz y capta el 99% de sus aguas objetivo.
- La superficie total designada como sensible (eutrófica o con riesgo de eutrofización) y que requiere un tratamiento más riguroso se ha incrementado del 68 % al 73 % desde el último informe. Esto podría indicar en parte un aumento de las aguas eutróficas, pero también que los Estados miembros reconocen y protegen mejor sus aguas sensibles.



- Sigue habiendo grandes diferencias en cuanto a la aplicación de un tratamiento más riguroso de las aguas, pero se han alcanzado unos índices de cumplimiento muy altos en Austria, los Países Bajos y Alemania; se registraron mejoras en Dinamarca, Finlandia, Francia, Luxemburgo y Suecia y, en la UE-12, en Lituania sobre todo.
- El tratamiento de las aguas residuales está muy avanzado en las grandes ciudades y existen instalaciones de tratamiento más riguroso del 77 % de esas aguas residuales. No obstante, algunas ciudades siguen sin tener un tratamiento adecuado, de las cuales cuatro se encuentran en la UE-15: Barreiro/Moita y Matosinhos (Portugal), Fréjus (Francia) y Trieste (Italia).

La Comisión asistirá a los Estados miembros mediante la financiación de proyectos recurriendo a los Fondos de cohesión; otras instituciones de la UE también desempeñan un papel importante en la financiación, como el Banco Europeo de Inversiones (BEI). En cuanto al cumplimiento, la Comisión

adoptará medidas dinámicas a efectos de la colaboración con los Estados miembros, cuando sea posible, y seguirá tomando medidas legales contra los países que se queden atrás en la aplicación, sobre todo cuando presenten graves retrasos y lagunas.

La Directiva sobre las aguas residuales urbanas dispone que las aguas residuales se recojan y traten en cualquier zona que genere una contaminación de las aguas equivalente a la de un población de más de dos mil personas. Hay casi 23 000 zonas de este tipo en la UE-27, que producen una carga contaminante de las aguas residuales total de aproximadamente 550 millones de equivalentes habitante. La Directiva dispone el tratamiento biológico de las aguas residuales («tratamiento secundario») y tiene que preverse a un tratamiento más riguroso en las zonas acuáticas especialmente sensibles, que exigen un grado de protección más alto.

En los Estados miembros de la UE-15, la Directiva tenía que aplicarse plenamente en el momento del informe, pero se concedieron prórrogas a los países

de la UE-12 en sus tratados de adhesión. En 2007/2008, el plazo para aplicar totalmente la Directiva aún no había concluido en Bulgaria, Chipre, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia y Rumania.

Un estudio de la Comisión realizado el año 2000 calculó que unos 152 000 millones de euros se invertirían en infraestructuras de tratamiento de las aguas residuales a lo largo del período 1990-2010. Los fondos de la UE son fundamentales para la financiación de las infraestructuras de recogida y tratamiento, especialmente en la UE-12. Los fondos han ayudado anteriormente a países como Irlanda, España, Italia y Grecia a conseguir enormes mejoras desde la década de 1990, llegándose a cuadruplicar las cifras de tratamiento secundario en algunos casos.

La UE mejora el grado de cumplimiento mediante medidas ejecutivas rigurosas. En 2007, por ejemplo, la Comisión presentó demandas contra Bélgica, España, Luxemburgo y el Reino Unido en relación con la Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas.

Este es el sexto de los informes de ejecución de esta Directiva. Transcurridos veinte años, la situación del tratamiento de las aguas residuales en Europa ha mejorado considerablemente.

Más información:

6º informe de la Comisión sobre la aplicación de la Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas. <http://ec.europa.eu/environment/water/water/Urbanwaste/index.en.html>. ♦

Nuevos proyectos de alta velocidad en Francia

El 18 de enero se firmó el protocolo de intención para la ejecución y financiación de la segunda fase de la rama oriental de la línea de alta velocidad Rin-Rodano en Francia. El cierre de esta rama permitirá conectar Genlis (Côte d'or) con Lutterbach (Haut Rhin). Si todo va bien las obras deberán comenzar en 2014.

Esta rama completará la red de alta velocidad en el oeste de Francia conectando Alsacia con el resto del país. La primera fase de la rama oriental que une Villers-les-Pots (Côte d'or) y Petit Croix (Belfort) se puso en servicio el 11 de diciembre pasado. Con una longitud de 140 km, deberá completarse antes de 2014. La segunda fase del proyecto completará los dos extremos de la primera, 15 km hacia el oeste (hasta Genlis) y 35 hacia el este (hasta Lutterbach)

El presupuesto es de 1.160 millones de euros. La financiación será a cargo de Réseau Ferré de France y las adminis-



traciones regionales primero con el estado, además de posibles ayudas de Europa, Suiza y Alemania.

La puesta en servicio de esta segunda fase está programada para el 2018. Para que la línea de alta velocidad Rin-Ródano este completamente acabada debería añadirse una rama sur, de Dijon a Lyon y una rama este, de Genlis hasta Dijon, que permitirá co-

nectar con la línea de alta velocidad Paris-Lyon.

Si bien los proyectos en la parte oriental progresan, no puede decirse lo mismo de las conexiones ferroviarias de alta velocidad con España, en efecto el Comité gestor del gran proyectos ferroviarios del sudeste (GPSO) ha decidido el 9 de enero acordar los trabajos del trazado de 410 km de alta velocidad que unirá

Burdeos con España y Burdeos con Toulouse. El trazado deberá ser aprobado por el Ministerio de transportes lo que se espera sea antes de las próximas elecciones legislativas de la primavera próxima.

Finalmente se ha tomado la decisión sobre cinco puntos controvertidos del trazado, tres de ellos en el país vasco francés, en Arcauque, Biriaton y San Jean de Luig, así como en el cruce mediante túnel de la A 62 en Armillas cruzándose el río Garona mediante otro túnel. Las dos ramas del proyecto aumentarán el 50% el número de viajeros lo que significa 6 millones de pasajeros suplementarios por año.

El proyecto ha encontrado oposición en varios partidos políticos del país vasco francés, que denuncian el coste del proyecto (2000 millones de euros en la zona vasca), para una ganancia de tiempo de 14 minutos según estimaciones.

Abogan por utilizar las líneas existentes, dudando de la pertinencia de una nueva línea. ♦

Paralización de nuevos proyectos de obras públicas en Alemania

Según el plan quinquenal elaborado por el Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Alemania, el Estado ha decidido congelar casi todos los grandes proyectos hasta nueva orden. Según esto no se comenzarán nuevas obras en los próximos años.

Según el Ministerio alemán, debido al aumento de los costes de construcción los

recursos disponibles solo permiten cubrir las necesidades más urgente de conservación y ampliación de la red (menos de 6.000 millones de euros para las infraestructuras de transporte son las inversiones previstas para el 2012)

Además muchos grandes proyectos han desaparecido de la lista de inversiones previstas. Por lo que respecta al

ferrocarril es el caso de la modernización de la red

Regional Rhein-Auhr-Express de la línea entre Ulm y Lindan, la Manheim-Francfort y la línea llamada 4, que debe unir Hannover a los puertos de Bremen y Hamburgo.

Por lo que respecta a carreteras el plan todavía no se ha decidido, pero ya se han anulado dos proyectos; el túnel de Dortmund sobre la B1

y la circunvalación norte de Varnstadt.

Para poder financiar el mantenimiento y la modernización de las infraestructuras, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ha propuesto estudiar la introducción de un peaje generalizado a todo tipo de vehículos, empleando el existente desde 2005 que afecta solamente a los camiones. ♦

Adif y ACCIONA impulsan la utilización de energías renovables en las redes ferroviarias españolas

Adif y ACCIONA impulsarán durante el año 2012 la utilización de energías de origen renovable en alta tensión para la gestión y desarrollo de las redes ferroviarias españolas.

De acuerdo con el contrato de suministro adjudicado a finales de 2010, ACCIONA Green Energy, filial de ACCIONA dedicada a la comercialización de energía, proporcionará durante el próximo año electricidad en alta tensión de origen renovable con destino a más del 70% del consumo eléctrico requerido por Adif para gestionar diversas líneas de alta velocidad y de ancho ibérico.

Se trata de las Líneas de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Barce-



lona, Madrid-Sevilla y Madrid-Valladolid; las redes de cercanías de Madrid y Barcelona; las líneas de ancho convencional Madrid-Galicia-Asturias-País Vasco, y Alcázar de San Juan-Andalucía, así como el suministro

a edificios, estaciones y otras instalaciones de la compañía.

De este modo Adif, como uno de los principales agentes del mercado de energía eléctrica de alta tensión en Espa-

ña, además de garantizar la transparencia y equidad con las empresas adjudicatarias a través del sistema elegido para la resolución del concurso y la selección de las mejores ofertas, apoya la eficiencia global del mercado de la energía y la máxima rentabilidad social y medioambiental del sistema ferroviario español.

De acuerdo con el compromiso de Adif de lograr la eficiencia energética y la gestión medioambiental responsable, la compañía contará con la energía limpia de ACCIONA Green Energy para un consumo estimado de 2.115 millones de kWh. ♦

Adjudicada a Acciona y Ferrovial la concesión de la Autovía de Alanzora

ACCIONA ha resultado adjudicataria del contrato para la construcción, conservación y explotación del tramo de la Autovía de Alanzora entre Purchena y la Autovía del Mediterráneo (A-7). El presupuesto de inversión de la obra asciende a 104,22 millones de euros y el plazo de ejecución será de 36 meses, con una previsión de empleo asociado de más de 2.000 puestos de trabajo.

Esta adjudicación, resuelta en el consejo rector de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, se encuadra dentro el plan de inversión que está acometiendo la Consejería de Obras Públicas y Vivienda mediante el sistema de colaboración público privada.

El período de la concesión para la conservación, mantenimiento y explotación de este tramo de autovía es de 30 años desde la puesta en servicio.



El tramo adjudicado, de 40,76 kilómetros de longitud más un ramal de conexión con el polígono industrial de Albox-Autovía del Alanzora,

de 0,7 kilómetros adicionales, facilitará el acceso de los municipios de Alanzora a la autovía del Mediterráneo a la altura de Huércal-Overa. La autovía beneficiará directamente a los ciudadanos de un total de 28 municipios, más de 70.000 personas. La actuación pretende convertir la comarca del Alanzora en un punto estratégico de comunicación entre el Levante y la zona norte de Granada y Almería, para su conexión con el corredor de la A-92 a Andalucía Occidental.

La UTE ganadora la integran, además de ACCIONA, Meridiam, Cintra (Ferrovial), Defea, Montedalto y Felipe Castellano. ♦

ECISA se adjudica el diseño y construcción de un hotel en Qatar

El Grupo ECISA ha conseguido adjudicarse el diseño y la construcción de un hotel de cinco estrellas en Qatar y la ejecución de una estructura de 90.000 metros cuadrados en Oran, dos obras cuyo presupuesto suma la cifra de 100 millones de euros.

Por un lado, y a través de su empresa qatarí, Harinsa Qatar, se ha adjudicado el desarrollo de un nuevo rascacielos, en esta ocasión un hotel de cinco estrellas gran lujo de 45 plantas. El proyecto, ubicado en el distrito financiero de Doha, cuenta con un presupuesto de 86 millones de euros y una superfi-

cie total construida de 68.000 metros cuadrados.

El contrato incluye el diseño y la construcción de este hotel, llamado Buzwair Tower, que dispondrá de 260 suites y 90 apartamentos, spa, salas de reuniones, restaurantes, club de clientes y una piscina en el último piso. ECISA liderará el equipo de diseño junto a la firma "La Casa Arquitectos", un despacho con nombre español aunque con capital y profesionales de los Emiratos Árabes que cuenta con amplia experiencia en el desarrollo de proyectos en Dubai. El plazo de ejecución para la fase de pla-

neamiento es de cuatro meses y de 24 para la construcción.

La empresa afianza con esta adjudicación su presencia en Qatar, donde ya dispone de amplia experiencia. Se trata del sexto proyecto que desarrolla en la zona después de haber construido un edificio residencial de lujo, la nueva Academia Militar de Qatar, el campo de entrenamiento y la zona deportiva anexa, otro hotel de cinco estrellas de 45 plantas y un centro tecnológico.

Por otro lado, ECISA continúa también su expansión por Argelia. En este caso, a través de su delegación en Oran, la em-

presa construirá la estructura de un complejo residencial formado por dos torres de 20 y 24 plantas cada una. El conjunto también incluirá zonas de aparcamiento, áreas comerciales y locales de restauración con una superficie total de 90.000 metros. La ejecución de esta estructura tiene un presupuesto de 13,5 millones de euros.

Esta obra en Oran se suma a otra que ya está ejecutando la empresa en la zona y que incluye la construcción de un edificio de 41 viviendas de lujo en el barrio de Canastel-La Corniche de la ciudad argelina. ♦

Nueva concesión viaria de Sacyr en Chile

Sacyr Concesiones, filial de concesiones del grupo Sacyr Vallehermoso, ha ganado el tercer contrato en 2011 para construir y gestionar una autopista en Chile: la vía que comunicará La Serena con Vallenar y en la que el grupo realizará una inversión de 425 millones de dólares (325 millones de euros) y el plazo concesional será por un máximo de 35 años.

El tramo entre La Serena y Vallenar de la Ruta 5 Norte consiste en una mejora integral del tramo desde la salida norte de la ciudad de La Serena hasta el acceso sur de Vallenar, con una longitud aproximada de 187 kilómetros.

La previsión del desarrollo de esta concesión es que tenga un IMD (Intensidad Media Diaria) de peaje para el año

2015 de unos 4.500 vehículos y la cartera estimada de ingresos para esta concesión es de aproximadamente 750 millones de euros.

El proyecto incluye la duplicación de la calzada existente, la construcción de vías de servicio, diversas estructuras a desnivel, varios retornos, áreas de atención de emergencia, plazas de pesaje, pasarelas peatonales, etcétera.

Con la adjudicación de este proyecto, Sacyr Concesiones consolidará un corredor en el norte de Chile de más de 400 Km entre las poblaciones de La Serena y Caldera ya que también cuenta con la concesión Valles del Desierto (autopista de 221 Km entre las localidades de Vallenar y Caldera) la cuál fue puesta en servicio en su to-

talidad el pasado mes de noviembre.

El Ministerio de Obras Públicas de Chile volvió a realizar este concurso después de que la empresa a la que el MOP había adjudicado el primer proceso de licitación no conformara la sociedad concesionaria dentro de los plazos establecidos.

La autopista Concepción-Cabrero (Valles del Bío Bío) de 103 kilómetros precisará de una inversión de 245,2 millones de euros y el plazo concesional será por un máximo de 35 años. Esta vía está ubicada en la Región de Bío Bío (octava región de Chile) que cruza la Ruta 5, vía que atraviesa el país de norte a sur. La financiación de esta concesión está cerrada con Corpbanca por 196 millones de euros.

La autopista de Accesos a Iquique (Rutas del Desierto) está ubicada en la Primera Región de Chile (región de Tarapacá) y tendrá 78,4 kilómetros. La inversión estimada es de 116,4 millones de euros y la concesión será por un plazo de 32 años. La financiación, también cerrada con Corpbanca, es por un importe 80 millones de euros.

Con estas adjudicaciones, Sacyr Concesiones prosigue su proceso de consolidación en Chile, país en el que Sacyr comenzó su internacionalización en 1996 con la concesión de Los Vilos-La Serena. Desde entonces ha ejecutado numerosos proyectos de obra civil e infraestructura minera con unas inversiones de más de 2.500 millones de euros. ♦

Décimo parque eólico de Iberdrola en Polonia



IBERDROLA INGENIERÍA se ha adjudicado la construcción de su décimo parque eólico en Polonia por un importe de 135 millones de euros. El nuevo complejo, que se situará en la localidad de Marszewo, contará con 82 megavatios (MW) de potencia instalada.

Con esta instalación, que llevará a cabo para la empresa polaca Tauron Ekoenergía, la filial de IBERDROLA afianza su liderazgo en el desarrollo de parques eólicos en este país, donde ya ha puesto en marcha hasta la fecha más de 280 MW de capacidad y está construyendo otros dos complejos que suman 94 MW: los de Korsze, de 70 MW, y Bystra, de 24 MW.

La Compañía, que prevé ejecutar las obras de este nuevo complejo en 20 meses, inició su actividad en el sector eólico polaco hace cinco años, con la construcción del parque de Kisielice, de 40,5 MW. Ya en 2010 finalizó el com-

plejo más grande de todos, el de Margonin, cuyas dos fases suman 120 MW de potencia.

IBERDROLA INGENIERÍA, desarrolla en la actualidad instalaciones eólicas en otros nueve países: España, México, Estados Unidos, Francia, Honduras, Brasil, Rumania, Kenia y Bulgaria.

Por ejemplo, en Estados Unidos, a través de su filial IBERDROLA Energy Project, se hizo, a lo largo de 2011, con la construcción de dos parques eólicos: el de Hoosac, de 28,5 MW, ubicado en el Estado de Massachusetts, y el de Groton, de 48 MW, sito en el Estado de New Hampshire.

Asimismo, recientemente ha iniciado las obras de su primer parque eólico en Francia, cerca de Poitiers, y ha finalizado en México, para IBERDROLA, el de La Venta III, situado en el Estado de Oaxaca y cuyos 102 MW de potencia lo convierten en uno de los más grandes de Latinoamérica. ♦

Primer contrato de OHL en Australia

El pasado 23 de diciembre el Departamento de Transporte y Carreteras (Department of Transport and Main Roads) del Gobierno de Queensland, en Australia, adjudicó a la joint venture formada por OHL y la empresa australiana Golding Pty el contrato para la reconstrucción de un sector de la carretera de Peak Downs, entre las ciudades de Moranbah y Mackay.

Este primer proyecto de OHL en Oceanía tiene un presupuesto de 72,5 millones de dólares australianos, unos 58 millones de euros. OHL participa con un 50% en la joint venture adjudicataria y el plazo estimado para la ejecución del proyecto es de 15 meses.

El contrato forma parte del programa que el Gobierno de Queensland ha puesto en marcha para la reconstrucción de las infraestructuras que resultaron afectadas por las inundaciones y ciclones que devastaron la zona a principios del 2011. Los fondos para el proyecto los aportan el Gobierno de Queensland y el Federal, en el marco de las ayudas aprobadas para la reconstrucción de Queensland.

Los trabajos de reconstrucción tienen por objeto conseguir una plataforma uniforme de 10 m de ancho, con dos

carriles de circulación de 3,50 m, y una mejora del pavimento mediante técnicas de reciclado del firme existente y extendido final de capas de mezcla asfáltica.

En el sector adjudicado, se contempla actuar en tres diferentes áreas (Walkerston-Nebo; Nebo-Coppabella; y Coppabella-Moranbah-Clermont), que totalizarán 44 km de reconstrucción.

OHL abrió sus primeras oficinas en Australia en la ciudad de Brisbane (Queensland), durante el pasado mes de junio de 2011. Desde ellas, la Dirección Asia-Pacífico de OHL Construcción está desarrollando sus actividades en Oceanía y la zona del Sudeste Asiático.

El objetivo del Grupo OHL es participar en esta área geográfica en proyectos de infraestructura vial y ferroviaria, así como en el campo hospitalario, en los que OHL Construcción dispone de una amplia experiencia internacional, alto nivel tecnológico, calidad e innovación.

De hecho, también en el Estado de Queensland, OHL ha sido seleccionada, junto a otras empresas, para optar a la reconstrucción de otros tramos de autopistas en las regiones de Fitzroy, South West, Central West y Mackay. ♦



■ **Juan-Miguel Villar Mir** ha sido condecorado con la Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica "en atención a los méritos y circunstancias que concurren en su persona", a propuesta de la Mi-



nistra de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Trinidad Jiménez, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de diciembre de 2011, según se recoge en Real Decreto 1806/2011, de 16 de diciembre. El presidente del Grupo Villar Mir posee numerosos reconocimientos. El pasado mes de febrero su Majestad el Rey Don Juan Carlos le otorgaba el título de Marqués de Villar Mir "por su destacada y dilatada trayectoria al servicio de España y de la Corona". Este reconocimiento se su-

ma otros como las Grandes Cruces del Mérito Civil, del Mérito Militar y de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III. Además, en septiembre de 2010, recibió las insignias de Caballero de

la Legión de Honor, la condecoración de mayor rango que se concede en Francia por su destacada labor por fortalecer los vínculos y las relaciones comerciales entre Francia y España.

■ **Javier González García**, hasta ahora Director General de Obras Públicas, nuevo Consejero Asesor de Presidencia de Melilla. Será el encargado del desarrollo de los distritos IV y V de la ciudad. Javier González. Nacido en Melilla hace 60 años, el nuevo Consejero Adjunto a la Presidencia es Ingeniero de Cami-

nos, Canales y Puertos por la Escuela Técnica Superior de ICCP de la Universidad Politécnica de Madrid y Doctor por la Universidad de Granada. Además, es Diplomado en Sanidad por la Escuela Nacional



de Sanidad en Junio de 1988 e Ingeniero Europeo en Mayo de 1993. En 1979 comenzó su relación profesional con el ayuntamiento de Melilla como ingeniero municipal y desde 1996 hasta hoy ha sido Director General de Obras Públicas de la Consejería de Fomento. Del mismo modo, desde Enero de 2003 hasta la actualidad es Representante Provincial en Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y actualmente es presidente de la Asociación de Antiguos Alumnos del Colegio

La Salle-El Carmen. Además, Javier González también posee una amplia experiencia como docente ya que es profesor-tutor de Matemáticas Especiales del Curso de Acceso de mayores

de 25 años de la UNED desde el año 1978-79 hasta la actualidad y ha sido profesor colaborador de la Escuela Nacional de Sanidad en los cursos académicos 1984-85, 1985-86, 1987-88 y 1991-92, además de ponente y profesor en numerosas jornadas y cursos. González también en su haber la Cruz de la Orden del Mérito Militar con Distintivo Blanco de Primera Clase, en Marzo de 1984 y la Medalla de Honor de la Asociación Española de la Carretera, con Mención Honorífica, en Junio de 2007.

libros

Atlas de caminería hispánica

Autor y director general del Atlas: Manuel Criado del Val
Editan: *Fundación de la Asociación Española de la Carretera (FAEC). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP).*

La caminería es una nueva disciplina, una perspectiva histórica y geográfica basada en la relación interdisciplinaria de historiadores, arqueólogos lingüistas, ingenieros y cartógrafos, esencialmente. Su propósito principal es seguir la evolución de las redes viarias, que equivale a dar protagonismo a un tema, la comunicación, que se sitúa como un importante

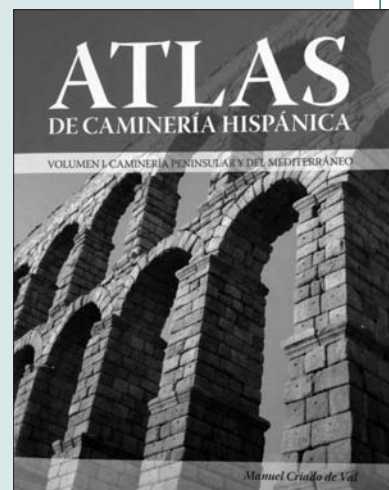
factor de la Historia, junto a las transformaciones ideológicas, a los cambios dinásticos y a los enfrentamientos militares. Se diferencia la ruta o camino físico del Itinerario, que incluye la biografía de los grandes viajeros, su finalidad y las consecuencias de su viajar. Todo ello sin olvidar el contorno ambiental y monumental, que rodean tanto a las rutas como a los itinerarios.

Las grandes rutas viarias se modifican y dejan enterrados y olvidados los viejos trazados, pero rara vez se pierde su estructura fundamental. Investigar la evolución de los caminos y comparar entre sí los itinerarios biográficos son objetivos prioritarios del Atlas. La caminería está menos interesada

en localizar el trazado sinuoso de una vía que en conocer su destino y toponimia concreta.

La interrelación entre los ingenieros de caminos, canales y puertos y los colaboradores histórico-literarios que caracteriza este Atlas ha sido extraordinariamente positiva. Son más de setenta los colaboradores que han participado en su composición, parte de ellos, ponentes en los diez Congresos Internacionales de Caminería Hispánica que ya se han realizado.

En su conjunto, el Atlas presenta una imagen muy diferente de la que es habitual en la historiografía de España. Se abren con él nuevos campos para la investigación y el mejor conocimiento de las culturas hispánicas.



A LA VENTA EN LA LIBRERÍA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
www.ciccp.es
(Servicios/ Librería)
TÉLEFONO: 91 308 19 88
(EXT. 272-298);
FAX: 91 319 95 56.
libreria@ciccp.es