

Los presupuestos del Grupo Fomento para 2012 ascienden a 20.104 millones de euros

El secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Rafael Catalá, ha presentado en la Comisión de Fomento del Congreso los presupuestos del Grupo Fomento para 2012 que ascienden a 20.104 millones de euros, de los que el 59% se destinará a inversión, lo que supone un total de 11.928 millones de euros.

El presupuesto del Ministerio de Fomento para el ejercicio 2012 asciende a 7.291 millones de euros, de los cuales la inversión real asciende a 3.412 millones lo que representa un incremento del 4,8% respecto al presupuesto inicial de 2011 y un 13,3% respecto del importe ejecutado en dicho ejercicio. Esto es posible por la contención del gasto de personal que desciende un 9,8%, y los gastos corrientes en bienes y servicios, que disminuyen un 7,3% respecto del presupuesto inicial de 2011.

En el año 2012, la inversión en carreteras supone el 26,5% del total, con 3.160 millones de euros (Cuadro 1).

En ferrocarriles, la inversión prevista asciende a 6.043 millones, lo que representa un 50,7% de la inversión total del Grupo Fomento, que será acometida por el Ministerio a través de la Dirección General de Ferrocarriles y ADIF, SEITSA, RENFE Operadora y FEVE (Cuadro 2).

En lo relativo a alta velocidad, las principales partidas previstas se destinarán a los siguientes corredores: Corredor Noroeste de Alta Velocidad (1.217,39 millones de euros); Corredor Norte de Alta Velocidad (1.080,45 millones), Corredor Mediterráneo (1.342,02 millones); Corredor Sur



Cuadro 1. Inversión en carreteras (En millones de euros)

| | | % |
|--------------------------------|-------|-------|
| Construcción: | 1.268 | (40%) |
| Conservación y seguridad vial: | 873 | (28%) |
| Expropiaciones: | 600 | (19%) |
| Concesiones: | 290 | (9%) |
| Convenios: | 129 | (4%) |

Cuadro 2. Inversión en Ferrocarriles (En millones de euros)

| | | % |
|-------------------|---------|---------|
| Alta Velocidad: | 4.187,7 | (69,3%) |
| Mantenimiento: | 740,0 | (12,3%) |
| Red convencional: | 370,1 | (6,1%) |
| Material móvil: | 221,8 | (3,7%) |
| Cercanías: | 28,5 | (0,5%) |



(72,40 millones); LAV Madrid-Extremadura-Frontera Portuguesa (135,84 millones de euros); LAV Madrid-Levante (36,33 millones); Conexión en ancho UIC Atocha-Chamartín (149,52 millones) y Corredor Navarro de Alta Velocidad (2,95 millones de euros).

Por otro lado, en Adif se va a realizar una inversión de 3.986 millones de euros en Alta Velocidad, así como actuaciones en la Red de titularidad del Estado por importe de 361 millones. Igualmente, como resultado de una política de racionalización de los gastos de personal y de los de funcionamiento, el presupuesto previsto para 2012 se reducirá a 560 millones, lo que supone una disminución del 10%. En cuanto a FEVE, el total de inversiones será de 65,07 millones, mientras que en lo que respecta a Renfe, la inversión asciende a 447,6 millones de euros.

En aeropuertos y seguridad aérea la inversión global asciende al 8,6%, con 1.026 millones de euros. Por lo que respecta a Aena, las prioridades pasan por racionalizar las inversiones y optimizar al máximo los recursos. En el presupuesto para 2012, Aena cuenta con una inversión total prevista de 1.015,8 millones de euros, de los cuales 893,2 millones se destinan a Aena Aeropuertos y 122,6 millones para la Unidad de Navegación Aérea.

La inversión en Puertos del Estado asciende a 784 millones de euros, un 6,6% del presupuesto total, lo que supone un ligero incremento sobre 2011.

En cuanto a las inversiones en Arquitectura, Vivienda y Suelo, éstas ascienden a 814 millones de euros, un 6,8% del total. ♦

La ingeniería española presenta el proyecto Madrid, Centro Mundial de Ingeniería

El día 27 de marzo fue presentado por Tecniberia el proyecto Madrid, Centro Mundial de Ingeniería, iniciativa pionera en el entorno de la Ingeniería mundial que permitirá poner en común todos los problemas que afectan al sector, promover la búsqueda de soluciones, y facilitar el seguimiento de su evolución. El objetivo es situar a España como lugar de encuentro privilegiado para el fomento empresarial, la promoción de alianzas estratégicas, y la generación de políticas y conocimientos para el desarrollo técnico y económico de las empresas de ingeniería en el ámbito internacional.

Madrid, Centro Mundial de Ingeniería es un ambicioso proyecto integrador del conjunto de las ingenierías que busca situar al sector en un escenario de protagonismo internacional en el que gozará de la máxima visibilidad, y para cuyo desarrollo demanda la ayuda de las instituciones, gobiernos, empresas y colegios profesionales. En este sentido se manifestó el co-presidente de la Asamblea Parlamentaria Euro-Latinoamericana (EUROLAT), para quien "uno de los asuntos más importantes hoy que debe enfrentar la Unión Europea son las infraestructuras, y por ello desde Eurolat vamos a intentar movilizar todos los esfuerzos para el proyecto Madrid, Centro Mundial de Ingeniería".

Por su parte, el Secretario General Iberoamericano, ha subrayó la relevancia del pro-



yecto "para España y para las relaciones con Latinoamérica". "La labor de ingeniería -remarcó- es fundamental para mejorar la eficiencia y la productividad. Ustedes pueden y deben cumplir un gran papel en este aspecto y en las relaciones con América Latina". Un papel de protagonismo para el que, según ha afirmado Pedro Canalejo, "se necesita la ayuda de todos. Por eso apelo a las instituciones,

gobiernos, empresas y colegios profesionales a que ayuden a contribuir en la mejora del desarrollo de los seres humanos y a la mejora del mundo del siglo XXI".

Entre los objetivos específicos de Madrid, Centro Mundial de Ingeniería se encuentran la creación de un Foro Internacional Permanente de investigación y seguimiento del desarrollo del ejercicio de la Ingeniería, Consultoría e Inno-

vación tecnológica en el mundo con sede en Madrid; la promoción de una Universidad Politécnica Internacional de formación excelente; y el impulso de actividades de desarrollo e innovación para la búsqueda de soluciones eficaces para el progreso técnico y humano.

La presentación del proyecto finalizó con las intervenciones del Secretario de Estado de Comercio y de la Presidenta de la Comunidad de Madrid. Para el primero "este proyecto significa muchísimo para Madrid, pero también para el resto de España porque lo situará como un país moderno, competitivo, con futuro y con gran capacidad de trabajo con excelentes profesionales del mundo de la ingeniería".

Por su parte, la Presidenta de la Comunidad se refirió a la iniciativa impulsada por el sector de la ingeniería española como "pionera no solo dentro sino también fuera de España". Según Aguirre, quien ha señalado la importancia de la marca España, "Madrid Centro Mundial de Ingeniería es un instrumento para apoyar la internacionalización del sector." "Tengo el convencimiento -dijo- de que Madrid es la sede idónea para este Centro Mundial de Ingeniería y que en un mundo globalizado las soluciones a nuestros problemas deben ser soluciones globales. Iniciativas como esta favorecen la actividad empresarial en Madrid, una de las regiones más competitivas no solo de Europa, sino del mundo". ♦



Real Decreto-Ley sobre medidas urgentes en materia de medio ambiente

El gobierno ha aprobado un real Decreto-Ley sobre medidas urgentes en materia de medio ambiente con el objetivo de lograr una simplificación y agilización administrativas de la gestión ambiental.

Con este Real Decreto-Ley, el Gobierno impulsa una legislación ambiental más sostenible, clara y sencilla para proteger el medio ambiente y fomentar un desarrollo compatible e integrado en él, eliminando aquellos mecanismos de intervención ineficaces por su propia complejidad y que imponen dificultades de gestión para las administraciones públicas y demoras en los ciudadanos.

Eficaz gestión del agua

En materia de gestión de agua, y en el marco de este contexto de sequía meteorológica, este Real Decreto-Ley introduce una serie de medidas para conseguir un uso más adecuado del agua a través de una gestión eficaz y coordinada en la que se preserve, como principio fundamental, la unidad de gestión de cuenca.

Así, con la finalidad de racionalizar la gestión y el uso del agua, y en línea con la Directiva de la Unión Europea "Marco del Agua", se regulan las masas de agua subterránea y el buen estado de las mismas. Así, se introduce un régimen que permita reaccionar con rapidez ante los problemas que se detecten en los acuíferos subterráneos, así como una mayor flexibilidad para gestionar sus disponibilidades de agua en las masas que cuenten con un plan de actuación.



Además, esta nueva normativa hoy aprobada refuerza la potestad sancionadora del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en materia de aguas, con el objetivo de garantizar una correcta aplicación de la legislación, y con sanciones que oscilan entre las leves (multa de hasta 10.000 euros) y las muy graves (de entre 500.000 y hasta 1 millón de euros).

El Real Decreto-Ley también refuerza el principio de unidad de gestión de las cuencas hidrográficas intercomunitarias, elevado a principio constitucional por el Tribunal Constitucional. Además, el nuevo texto normativo incorpora medidas que incentivan la transformación de los derechos de aprovechamiento privados de

aguas a derechos concesionales, para facilitar y mejorar la gestión de episodios meteorológicos e hidrológicos desfavorables.

Por último en materia de agua, se añaden condiciones específicas para mejorar la situación del Alto Guadiana evitando un deterioro del acuífero y permitiendo mantener la sostenibilidad de las instalaciones agrícolas derivadas.

Unificar la protección del Patrimonio Natural

Por otro lado, el RD-L modifica la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad para consolidar y unificar en un solo instrumento de protección las diversas figuras protectoras y mecanismos de planificación



que, en ocasiones, se solapan en la gestión de los espacios protegidos y de la Red Natura 2000, generando retrasos e inconvenientes entre la administración y los ciudadanos. Se quiere acabar así con situaciones en las que, en una misma hectárea, podían concurrir diferentes instrumentos de gestión.

Además, la normativa garantiza la compatibilidad de esta protección y conservación plenas con las necesidades de desarrollo propias de los núcleos urbanos allí ubicados, a través de la planificación de estos espacios naturales y los adecuados planes de e instrumentos de gestión y desarrollo.

Esta modificación instituye también un procedimiento para comunicar a la Comisión Europea las medidas compensatorias adoptadas en estos espacios protegidos.

Simplificación normativa en residuos y suelos contaminados

El nuevo texto, por último, introduce también modificaciones en la Ley de Residuos y Suelos Contaminados con el objetivo de simplificar y reducir las cargas administrativas que ocasionaban incertidumbre e inseguridad en la aplicación de ciertos aspectos de la norma.

Las principales modificaciones que se refieren a este ámbito son las relativas a los Sistemas de Depósito Devolución y Retorno (SDDR), con el objetivo de evitar imprecisiones, incoherencias e interpretaciones ambiguas de la normativa. Por ello se modifica su redacción y se precisa el alcance de la aplicación de los SDDR.

Así, a partir de la aprobación de este Real Decreto-Ley estos sistemas se establecerán en los casos en los que las características del residuo, sus dificultades de valorización o eliminación o el incumplimiento de los objetivos de gestión determinen que la aplicación de estos sistemas resulte la más adecuada.

Asimismo, se introducen modificaciones para disminuir cargas administrativas relacionadas con los traslados de residuos y con la obtención de las autorizaciones de los sistemas colectivos de responsabilidad ampliada del productor.

Adaptación normativa para la subasta de derechos de emisión

También se reforma la Ley del Mercado de Valores para adaptar la normativa española a la europea y permitirá así el nuevo sistema de subasta de derechos de emisión de CO₂.

De esta forma, con esta adaptación normativa el Gobierno impulsa el acceso de las empresas españolas al futuro sistema de reparto de emisiones de una manera competitiva e igualitaria con el resto de Europa, todo ello en el marco del objetivo general de lucha contra el cambio climático.

Las primeras subastas de derechos de emisión comenzarán durante el segundo semestre de 2012, aunque cobrarán mayor importancia a partir de 2013. La UE en su conjunto substará en 2012 un volumen de 120 millones de derechos de emisión, de los cuales a España le corresponde substar algo más de 10 millones. ♦

Desciende el caudal de los ríos ibéricos en los últimos 60 años

Un estudio elaborado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) ha analizado las tendencias en los caudales de 187 cuencas fluviales de la Península Ibérica entre 1945 y 2005. Los resultados obtenidos muestran un descenso generalizado de los caudales anuales, de invierno y de primavera en la mayor parte de las cuencas ibéricas. En algunos casos puntuales, el caudal ha disminuido en más de un 3% respecto a la media anual de los últimos 60 años. La investigación, publicada en la revista *Journal of Hydrology*, señala el cambio climático como una de las posibles causas del descenso.

“El descenso generalizado de los caudales podría asociarse a la disminución de las lluvias y al aumento térmico observados en las últimas décadas, ya que la tendencia negativa se ha observado tanto en los tramos de ríos regulados como en los no regulados. Es más, el proceso podría acelerarse durante el siglo XXI de acuerdo a las proyecciones climáticas de los actuales modelos de cambio climático para la Península Ibérica”, explica el investigador del CSIC Sergio Vicente, del Instituto Pirenaico de Ecología.

Además del cambio climático, existen otras posibles causas para este fenómeno. “Se apunta a que los cambios en los usos y cubiertas del suelo también están jugando un papel importante en la disminución del caudal de las

cuencas ibéricas. El abandono generalizado de campos de cultivo y de pastos en las zonas de montaña durante la segunda mitad del siglo XX, así como la colonización de estas áreas por parte de matorrales y bosques, hace que aumente la infiltración, intercepción y evapotranspiración directa por parte de la vegetación, lo que disminuye la generación de escorrentía y las aportaciones a los ríos”, añade Vicente.

La expansión de las superficies irrigadas, que implican un mayor consumo de agua en zonas donde la evaporación directa y la transpiración de los cultivos son altas, el aumento de la demanda de agua para el abastecimiento de poblaciones, el mayor gasto de agua por habitante y el incremento del consumo hídrico por parte de las actividades industriales y turísticas son otras de las posibles causas que a las que apunta el estudio.

La tónica negativa que describe el estudio no afecta a todos los ríos ibéricos por igual. Según los datos recogidos, en la cuenca del Segura y en un tramo de la del Guadiana el descenso anual del caudal ha sido superior al 3% anual respecto a la media de la segunda mitad del siglo XX. Por su parte, en el resto del Guadiana, el Júcar y la primera mirad del Tajo, el descenso anual se ha situado entre el 1% y el 3% anual respecto a la media.

De forma estacional, en primavera cerca de la mitad de

la cuenca del Guadalquivir y más de un cuarto de la del Guadiana han bajado su caudal en más de un 3% anual respecto al valor medio; mientras que en otoño y en invierno zonas de Galicia, Norte de Castilla y León, baja cuenca del Tajo, este de Andalucía y nordeste de Madrid aumentaron la cantidad de agua de sus ríos entre un 1% y un 3% respecto a la media hídrica durante dichas estaciones.

“Las zonas donde el caudal ha aumentado están influidas principalmente por dos factores: un cambio en el régimen de precipitaciones, traducido en un cierto aumento de las lluvias en Otoño, y cambios en el régimen fluvial como consecuencia de la regulación de las cuencas mediante embalses”, apunta el investigador del CSIC.

Según esta investigación, desde 1945 se han producido “importantes cambios” en los regímenes fluviales. “Se ha comprobado que la regulación hídrica, mediante presas y embalses, no afecta al signo de las tendencias encontradas, pues éstas son negativas de forma generalizada, pero sí a la magnitud de los cambios, dado que son las cuencas más reguladas las que presentan los descensos más marcados. Además, durante el invierno baja el caudal de los ríos porque los embalses almacenan agua para satisfacer las demandas estivales, lo que genera grandes diferencias estacionales”, concluye Vicente. ♦

El Gobierno impulsa la conexión ferroviaria de alta velocidad Madrid-Galicia al autorizar una inversión superior a 927 millones de euros

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Fomento la licitación, a través de Adif, de las obras de plataforma de cuatro tramos situados en las provincias de Zamora y Ourense, por importe de 927.407.469 euros (IVA Incluido).

Los tramos cuya inversión ha sido autorizada suman una longitud total de 53,5 km, de los que algo más de un 72% de su trazado discurre en túneles.

Los proyectos de construcción de plataforma ferroviaria de los tramos objeto de los 7 contratos en que subdividen los trabajos están diseñados para una velocidad de circulación máxima de 350 km/h en vía de alta velocidad de ancho internacional (1.435 mm). Además contemplan las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras de infraestructura, movimientos de tierra, obras de drenaje, estructuras, túnel, reposición de los servicios y servidumbres afectados, incluyendo las conexiones transversales que aseguran la permeabilidad viaria de la línea.

Túnel de la Canda

El tramo Túnel de La Canda discurre por los términos municipales de Lubián (Zamora) y A Mezquita (Ourense) y cuenta con una longitud de 16,6 km, de los cuales, 7,2 km pertenecen a la vía izquierda y 7,4 a la derecha.

La inversión aprobada asciende a un total de 254.889.016 euros, dividida en dos contratos de 124.066.928 euros (vía izquierda) y 130.822.088 euros (vía derecha).



Túnel del Espiño

El tramo Túnel del Espiño, discurre por los términos municipales de A Gudiña y Vilariño de Conso, en la provincia de Ourense y tiene una longitud de 16,3 km, 8,1 km en la vía derecha y 8,2 en la izquierda.

La inversión aprobada asciende a un total de 298.378.110 euros, dividida en dos contratos de 155.578.986 euros (vía izquierda) y 142.799.124 euros (vía derecha).

Tramo Vilariño-Campobeceros

El tramo Vilariño-Campobeceros cuenta con un presupuesto de licitación de 246.721.499 (IVA Incluido), dividido en dos contratos de 126.292.910 euros (vía izquier-

da, de 7,9 kilómetros de longitud) y 120.428.589 euros (vía derecha, de 7 kilómetros de longitud).

El trazado de este tramo discurre por los términos municipales de Castrelo do Val, A Gudiña y Vilariño de Conso, todos ellos situados en la provincia de Ourense.

Entre los elementos singulares de su trazado destaca el túnel de Bolaños, de 6.800 metros (vía derecha) y 6.780 metros (vía izquierda). Además, dicho trazado cuenta con dos viaductos, de 41 metros de longitud cada uno, sobre el Regato de Val de Parada.

Túnel de Prado

El contrato de licitación aprobado para la construc-

ción de plataforma ferroviaria de este túnel se centra en la vía izquierda, de 7,6 km de longitud, y cuenta con un presupuesto de 127.418.844 euros (IVA Incluido). El túnel proyectado discurre por los términos municipales de Vilar de Barrio y Sarreaus, ambos pertenecientes a la provincia de Ourense.

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia será cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Operativo de Galicia 2007-2013, con una ayuda estimada de 201,2 millones de euros, en el tramo Lubián-Ourense.

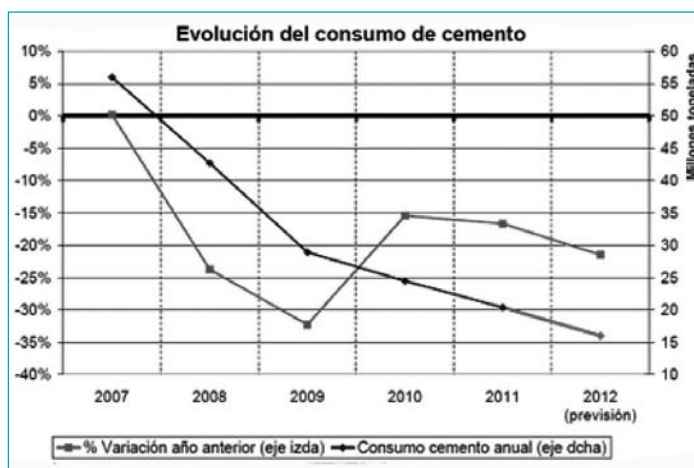
El Banco Europeo de Inversiones participa también en la financiación de las líneas de alta velocidad. ♦

Peligra la industria cementera

Según Oficemen los datos del primer trimestre del año, con un descenso del consumo de cemento del 31,3% respecto al mismo período de 2011, reflejan una segunda recesión, que puede ser peor que la anterior, con unas tasas de caída sin precedentes en España. Así, el consumo de cemento per cápita retrocede a niveles de 1966 debido a la casi total paralización de la edificación y la obra pública, que se verá todavía más mermada de aplicarse los recortes previstos en los Presupuestos Generales.

Por otro lado, las medidas adoptadas por el Gobierno en relación al sistema eléctrico crean una gran incertidumbre, ya que afectan a la competitividad de la industria cementera española, su capacidad exportadora y al mantenimiento de empleo en el sector. A pesar de la crisis, la industria cementera ha conseguido mantener en Es-

| Datos de coyuntura del sector cementero (toneladas) | | | | | | |
|-----------------------------------------------------|-------------------------|-----------|-------------|-----------------------------|-----------|-------------|
| | Datos mensuales (marzo) | | | Acumulado año (enero-marzo) | | |
| | 2012 | 2011 | % Variación | 2012 | 2011 | % Variación |
| Producción cemento | 1.523.458 | 2.164.376 | -29,6% | 4.290.138 | 5.682.859 | -24,5% |
| Consumo nacional (cemento) | 1.308.301 | 2.060.000 | -36,5% | 3.655.887 | 5.321.855 | -31,3% |



paña casi 6.000 empleos directos y unos 20.000 indirectos.

En palabras del presidente de Oficemen, Juan Béjar, "esperamos que el nuevo modelo energético incluya una optimización del sistema que elimine de los costes regulados conceptos no ligados al servicio eléctrico y permita un nuevo mercado donde las empresas puedan obtener a largo plazo precios de la electricidad previsibles y competitivos". ♦

Reducción de la facturación total del negocio de las ingenierías

Un estudio de Sectores publicado por DBK, empresa española filial de Informa D&B (Grupos CESCE) y líder en creación de análisis sectoriales, informa de que la facturación de las empresas de ingeniería españolas disminuyó un 13% durante el año 2011 tanto en mercado nacional como internacional.

El 54% del negocio generado a lo largo del pasado año correspondió al mercado nacional, aproximadamente unos 5.000 millones de euros, cifra que disminuyó un 15,3% frente al año 2010, debido a la

drástica caída del número de licitaciones en materia de infraestructuras y nuevos proyectos de ingeniería. Los intensos recortes presupuestarios por parte de la Administración tampoco han ayudado a la mejora de la situación, agravada también por el debilitamiento de las inversiones en los sectores de industria y energía. Aún así, el segmento energético se mantuvo como uno de los más importantes, ya que supuso más de la mitad de la facturación total.

Por su parte, la facturación en el extranjero descendió un

9,7% durante 2011, situando la facturación total en 4.200 millones de euros.

La ingeniería civil ha contabilizado la peor evolución, con un descenso del 16,3% y un valor estimado de 2.200 millones de euros; y la industrial se situó en 2011 en 1.210 millones, sufriendo un retroceso del 11%.

El volumen de negocio durante 2011 ha experimentado un descenso del 12,8% frente a la caída del 7,5% registrada en 2010. Lo que significa que la cifra de negocio total al cierre del año es de 9.200 millones de euros.

De cara a el año 2012 el sector experimentará un nuevo retroceso, ligado directamente a las restricciones presupuestarias de las Administraciones públicas y el creciente debilitamiento económico de España, de forma que la demanda seguirá siendo más acusada en el ámbito nacional, consiguiendo que el volumen de negocio pueda descender un 10%.

La actividad en mercados exteriores mantendrá un curso descendente, sufriendo una caída del 2,4%. ♦

Los ministros de Transportes de la UE respaldan la nueva red principal de transportes (RTE-T) de la UE

Los ministros de Transporte de la UE han alcanzado un acuerdo sobre las propuestas para transformar el actual mosaico de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y canales en una red de transportes europea unificada. El Reglamento propuesto de orientaciones sobre las redes transeuropeas (RTE-T) eliminará los cuellos de botella transfronterizos, modernizará la infraestructura transfronteriza y racionalizará las operaciones de transporte para los pasajeros y las empresas de toda la UE.

Los ministros han respaldado las propuestas de la Comisión sobre lo siguiente:

1. Una nueva red principal de transportes de la UE

Los ministros han respaldado las propuestas de una red principal de transportes que se complete para 2030. Esta red principal, construida mediante la ejecución de diez grandes corredores de transporte, establecerá las conexiones de transporte vitales necesarias para sostener el mercado único e impulsar el futuro crecimiento económico. Facilita una asignación más centrada y eficaz de las inversiones de la UE en materia de transportes.

La red principal se complementará con una red global conectada a esta, que deberá estar lista para 2050. Esta red global garantizará la plena cobertura de la UE y el acceso a todas las regiones. Ambos elementos incluyen todos los modos de transporte, es

decir, el transporte por carretera, el ferrocarril, el transporte aéreo, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, así como las plataformas intermodales. Mas información así como con los mapas acordados e el Consejo de Transportes, figuran en:

<http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cmsData/docs/pressData/en/trans/129Q8Q.pdf>
<http://www.consilium.europa.eu/press/council-meetings>

2. Normas técnicas rigurosas en la red principal

Las propuestas de la Comisión establecen prescripciones técnicas comunes aplicables a la infraestructura de la red transeuropea de transporte, las cuales son más rigurosas en la red principal de transporte a fin de garantizar la interoperabilidad de las conexiones de transporte, sin soluciones de continuidad, en toda la red.

Está claro que, en especial, las prescripciones técnicas de la red principal deberán ser interoperables en toda la red. Por ejemplo, el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (European Rail Traffic Management System, ERMTS), esto es, los sistemas básicos de transporte inteligente para controlar los trenes, debe aplicarse a la mayoría de la red RTE-T. Asimismo, las normas de seguridad vial en lo que respecta a las prescripciones de seguridad de los túneles y de seguridad de las carreteras se debe aplicar en toda la red y la tecnología de

los STI (sistemas de transporte inteligentes) tiene que adecuarse. Asimismo, si se construyen puntos de carga en la futura infraestructura para los vehículos eléctricos, es lógico que se ajusten a unas normas comunes para que los automóviles puedan usarlos en toda la red.

3. Diez corredores de transporte principales

Una innovación importante de las nuevas orientaciones sobre la RTE-T es la introducción de los diez corredores que componen la red principal. Esto es necesario para garantizar el desarrollo coordinado de la red. Los corredores reunirán a los Estados miembros de que se trate, así como a las partes interesadas pertinentes, por ejemplo, a los administradores de las infraestructuras y los usuarios. Coordinadores europeos presidirán las «plataformas de los corredores», que reunirán a todas las partes interesadas y constituirán un importante instrumento para garantizar la coordinación, la cooperación y la transparencia.

Antecedentes

Las propuestas de la Comisión en materia de RTE-T definen los mapas, las prescripciones técnicas y los plazos fijados para la realización de las redes principal y global.

Según las nuevas propuestas, la nueva red principal de transporte europea conectará para 2030:

- 86 grandes puertos europeos conectados por ferrocarril y carretera.
- 37 aeropuertos cruciales conectados por ferrocarril con las principales ciudades.
- 15.000 km de líneas ferroviarias acondicionadas para la alta velocidad.
- 35 grandes proyectos transfronterizos para reducir los cuellos de botella.

Véase http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm para consultar las propuestas de la Comisión de mapas de la red principal, los mapas nacionales y las listas de proyectos.

Las orientaciones sobre la RTE-T son un elemento importante del paquete de medidas de infraestructura presentado por la Comisión en octubre de 2011, que incluye también el mecanismo «Conectar Europa» y la iniciativa de bonos para proyectos.

El acuerdo alcanzado constituye una primera etapa del proceso legislativo. La propuesta de Reglamento debe ser aprobada por los diputados en el Parlamento Europeo en primera lectura. La votación por el Parlamento Europeo está prevista a principios de 2013. Con una fuerte voluntad política, el texto final podría adoptarse en el primer semestre de 2013.

Para más información sobre las propuestas de la Comisión en materia de RTE-T:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/revision-t_en.htm ♦

Un nuevo reglamento de la UE sobre contratación pública para abrir los mercados internacionales a las empresas europeas

La Comisión Europea propone mejorar las oportunidades de las empresas de la UE en los mercados de la contratación pública. Los objetivos principales de la iniciativa son contribuir a la liberalización de los mercados mundiales de la contratación pública y velar por que las empresas europeas tengan un acceso equitativo a los mismos. La propuesta también persigue garantizar que todas las empresas, europeas o no, compiten en igualdad de condiciones en el lucrativo mercado de la contratación pública de la UE.

La contratación pública afecta a un porcentaje considerable de los flujos comerciales mundiales y asciende a 1 000 millones de euros al año. En la UE, la contratación pública representa hasta un 19 % del PIB y constituye una herramienta esencial para relanzar el crecimiento, sobre todo en una coyuntura de crisis económica. El mercado de la contratación pública de la UE es tradicionalmente muy abierto. Sin embargo, sus socios comerciales no han respondido siempre con un grado similar de liberalización. Solo una cuarta parte del mercado de contratación pública mundial está abierta a la competencia internacional. Las restricciones aplicadas por otros países afectan a sectores en los que la UE es muy competitiva, tales como la construcción, el transporte público, la producción de electricidad, los dispositivos médicos y los productos farmacéuticos.



La nueva iniciativa propuesta por la Comisión incrementará los incentivos a los socios comerciales de la UE para que abran sus mercados de contratación pública a los licitadores de la UE. Velará por que las empresas de la UE puedan competir en el mercado exterior con empresas extranjeras en igualdad de condiciones. Esta iniciativa aumentará las oportunidades comerciales de las empresas de la UE tanto en la UE como internacionalmente, mejorará el potencial operativo de las pequeñas y medianas empresas en una economía mundializada, aumentará el empleo y fomentará la innovación en la UE.

Los compromisos asumidos por la UE en el marco del Acuerdo sobre Contratación Pública de la OMC y los acuerdos comerciales bilaterales se respetan plenamente con esta iniciativa. Esta aclara los compromisos internacionales de la UE para las entidades adjudicadoras europeas de forma jurídicamente vinculante.

Los aspectos fundamentales de la propuesta de Reglamento son los siguientes:

- Se confirma el amplio grado de liberalización del mercado de la contratación pública de la UE.
- En el caso de los contratos que superen los 5 millones de euros, la Comisión podrá aprobar que las entidades adjudicadoras de la UE descarten las ofertas que contengan una proporción importante de bienes y servicios extranjeros si esos contratos no están cubiertos por los acuerdos internacionales vigentes.
- En caso de discriminación reiterada y grave contra los proveedores europeos en países no pertenecientes a la UE, la Comisión tendrá a su disposición un mecanismo que le permita restringir el acceso al mercado de la UE si los países de fuera de la UE no entablan negociaciones dirigidas a abordar los desequilibrios en el ac-

ceso al mercado. Cualquier medida restrictiva tendrá una orientación precisa, por ejemplo, mediante la exclusión de ofertas originarias de un país no perteneciente a la UE o la imposición de sanciones de precios.

- Por último, la propuesta aumenta la transparencia sobre las ofertas anormalmente bajas, con el fin de luchar contra la competencia desleal de proveedores de terceros países en el mercado europeo.

Antecedentes

Tanto la Comunicación de la Comisión de 2011 sobre el «Acta del Mercado Único» como la de 2010 sobre el comercio, el crecimiento y los asuntos mundiales hacen hincapié en la competencia leal y el acceso a los mercados de contratación pública como instrumentos esenciales para el crecimiento económico y la creación de empleo, sobre todo en la coyuntura de la reciente crisis económica.

La UE ha sido tradicionalmente una economía abierta y ha defendido el libre comercio, lo que incluye la contratación pública. Sin embargo, este planteamiento de la UE no es plena y universalmente compartido. Casi todos los principales socios comerciales de la UE tienen prácticas restrictivas de contratación pública que discriminan a los proveedores de la UE. La actual crisis económica ha hecho que aumente el recurso a estas prácticas. ♦

Plan de mejora de los ferrocarriles de Marruecos

La ONCF, la Office National des Chemins de Fer (Oficina Nacional de Vías Férreas), es el organismo público que, bajo la tutela del Ministerio del Equipamiento y Transporte del Reino de Marruecos, tiene encomendadas las misiones de explotación de la red ferroviaria nacional, de construcción y explotación de nuevas líneas y de realización de las compras que surgen con las empresas proveedoras de productos o servicios en el ámbito ferroviario.

La ONCF administra y explota una red de 1.907 Km. de línea, de los cuales 1372 Km. son de vía única, 535 de vía doble y 1.014 están electrificados. Esta red comporta igualmente 528 Km. de vías de servicio y 201 Km. de ramificaciones particulares que enlazan con diversas empresas.

Así, la red ferroviaria marroquí, que permite velocidades de 160km/h en ciertos tramos, se presenta como un gran pasillo que une el Sur (Marrakech) con el Este (Oujda), y cuenta con diversas ramificaciones hacia Tánger, Safi, Oued Zem, El Jadida y Bouarfa. Comunica, por tanto, las principales ciudades y los principales puertos del Reino, a excepción de Agadir y Nador y entronca con las redes argelina y tunecina, que permiten garantizar la circulación ferroviaria interestatal.

En febrero de 2010 se firmó entre el gobierno marroquí y la ONCF (Oficina Nacional de Ferrocarriles) el programa general de la ONCF para el período 2010-2015. El programa contempla inversiones de 32,8 mil millones de dirhams, de los cuales 20 mil millones están destinados a la línea de alta velocidad



que prevé unir las ciudades de Casablanca y Tánger. Hasta la fecha solo se ha licitado la primera sección Kénitra-Tanger, que tiene como fecha prevista de funcionamiento en diciembre de 2015.

El programa de inversiones se divide en:

- 10.000 mil millones de dirhams para estudios e infraestructuras.
- 5.600 mil millones de dirhams de equipamiento ferroviario.
- 4.400 mil millones de dirhams para material rodante.

Junto la construcción de 200 Km. de línea de alta velocidad se acompañara con la construcción de otras instalaciones:

- Un puesto de mando en Rabat.
- El sistema de señalización ERTMS.
- Un sistema de telecomunicaciones GSM-R.
- Un taller de mantenimiento en Tánger con la capacidad de acoger 30 trenes.

Otras inversiones

El programa 2010-2015 contempla distintas inversiones en materia de rehabilitación:

- Aumento de la capacidad de la línea Casablanca-Kénitra: 4.500 millones de dirham.
- Rehabilitación de material rodante: 1.123 millones de dirhams.
- Rehabilitación de estaciones: 730 millones de dirhams.
- Rehabilitación de la línea Fés-Oujda: 900 millones de dirhams.
- Rehabilitación de la línea Settat- Marrakech: 600 millones de dirhams.
- Rehabilitación de la línea Sidi Kacem-Tanger: 500 millones de dirhams.

Tranvía de Casablanca

Tendrá una longitud de 30 km y 49 paradas. Ha contado con una inversión de 6.400 MDH (2.500 MDH para infraestructuras; 1.000 MDH para obras de

equipamiento; 2.400 MDH para material y 500 MDH para mantenimiento). De los 6.400 MDH destinados al proyecto, 4.000 MDH son fondos propios y 2.400 MDH son préstamos. Sus obras están previstas entre 2009 y 2015. Cuenta con 225 millones de euros de financiación del Estado francés.

Tren de mercancías de Mohammedia Nouasser

Con una longitud de 63 Km. su funcionamiento está previsto entre 2010 y 2014. Supondrá una inversión de 10.000 MDH (5.000 MDH para la realización del túnel; 3.400 MDH para la plataforma y el resto para material)

Otros proyectos

La ONCF ha aprobado planes de mejora de parte de las estaciones y vías de tren entre los que se encuentra:

- Un proyecto para suprimir todos los pasos a nivel del país antes del 2025.
- Subcontratación de las actividades de jardinería y cuidado de las vías.
- Aumento de los dispositivos de* vigilancia, registro y alerta.

En diciembre del año 2015 está previsto que entre en funcionamiento el nuevo tramo de la línea de Alta Velocidad Tánger-Kénitra. El tren alcanzará una velocidad de 320km/h y en el tramo Kénitra - Casablanca, 200km/h. La duración total del trayecto será de 2 horas y 10 minutos frente a las 5 horas actuales. ♦

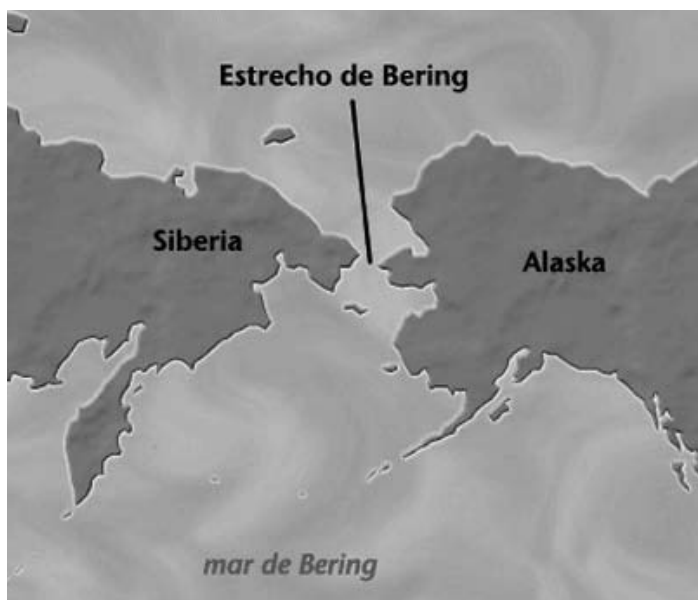
Un túnel ferroviario bajo el estrecho de Bering unirá Asia y América

La posibilidad de viajar por tren entre Europa, Asia y América puede ser realidad, a raíz de la reciente aprobación por el primer ministro ruso de un plan para construir una línea ferroviaria a través del estrecho de Bering, dentro de un plan de desarrollo que finaliza en 2030.

Para ello sería necesaria la construcción de un túnel de más de cien kilómetros bajo el estrecho citado, entre Chukotka en Rusia y Alaska en Norteamérica.

El plan incluye la prolongación del transiberiano hasta Chukotka, a cargo de Rusia, la línea en Alaska, a cargo de USA y finalmente la unión de ambas mediante un túnel. La línea siberiana precisa 3000 Km entre Yakutsk y Uelen (Chukotka), además de otros 500 km entre Skoborodino (en la línea Moscú-Vladivostok del transiberiano) y Yakutsk.

En la zona americana, se precisan 2000 km de línea adicional entre Cabo Príncipe de



Gales y Columbia Británica. Por lo que respecta al túnel bajo el estrecho de Bering, sería el más largo del mundo bajo el mar, tendría su punto central en la islas Diómedes que distan de Rusia 52 Km, y sería el tramo más largo aunque su longitud se ve superada por el túnel de San Gotar-

do en los Alpes, con 57 km de longitud.

En la actualidad los túneles submarinos más largos del mundo son el de Seikan entre las islas japonesas de Honshū y Hokkaido con 23,3 km y el túnel del Canal de la Mancha con 37,9 km. submarinos entre Francia y el Reino Unido.

El estrecho de Bering no es muy profundo (55m) y las mareas y corrientes en la zona no son muy intensas, aunque las temperaturas son muy bajas (20° C bajo cero en invierno, como media) y las obras se verían restringidas a cinco meses por año.

El tráfico que se prevé es de 100 millones de toneladas de carga. El coste se calcula en 60.000 millones de euros, de los que 12.000 millones corresponden al túnel. El Estado ruso según sus autoridades solo pueden aportar el 40 por 100 de las inversiones. La duración de las obras se estima entre 10 y 15 años y se calcula que la inversión podría amortizarse en 15 años.

La actuación tuvo un precedente en 1991 con la creación de una corporación internacional de empresarios radicada en Washington, la Inter Hemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad encargó un estudio sobre la viabilidad del proyecto. ♦

Las empresas extranjeras podrán construir carreteras en Rusia desde 2013

Las empresas extranjeras que tengan la experiencia y las tecnologías necesarias podrán presentarse a concursos y licitaciones para construir carreteras en Rusia a partir de 2013, según un decreto firmado el 7 de mayo por el nuevo presidente ruso, Vladimir Putin.

El jefe de Estado ruso firmó la orden que así lo dispone apenas unas horas después de jurar el cargo como presidente del país.



Putin ordenó al Gobierno, que cree antes del 1 de diciembre de este año los mecanismos oportunos para permitir a las compañías extranjeras optar a los contratos públicos en materia de carreteras.

Por otra parte, el presidente dispuso que el Gobierno modifique el plan de privatización de la propiedad federal para el trienio 2011-2013 y elabore cuanto antes el que corresponderá al trienio 2014-2016. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Ineco diseñará uno de los tramos de la línea de alta velocidad británica HS2

La española Ineco es la única ingeniería no inglesa que se ha adjudicado un proyecto de este ferrocarril de alta velocidad, gestionado por la compañía High Speed Two, cuyo primer tramo Londres-Birmingham de 190 kilómetros se cubrirá en 49 minutos, la mitad del tiempo del viaje actual. Las obras comenzarán en junio de 2012 y se prevé que finalicen en agosto de 2015.

HS2 será el primer tramo de una futura red de alta velocidad en forma de "Y" que enlazará con Leeds y otro con Manchester en 2033 y será capaz de transportar a 26.000 per-



sonas por hora en el horizonte de 2026, fecha prevista para la puesta en servicio. El destino final del proyecto será Escocia, aunque no hay fecha de llegada a este último destino.

La línea que estará diseñada para permitir velocidades de hasta 350 km/h, tendrá su cabecera en la estación londinense de Eus-

ton, que será reformada y ampliada, contará con diversas conexiones en el entorno de la capital inglesa, y atravesará las zonas rurales de los Chilterns hasta llegar a Birmingham, en donde conectará con la actual línea convencional a Manchester, además de estar planificada un ramal que enlazará con el aeropuerto de Heathrow. ♦

Nuevo complejo eólico de Iberdrola en Italia

La compañía española Iberdrola ha puesto en marcha en la isla de Sicilia el complejo de Messina-Agrigento, que, gracias a sus más de 178 MW de capacidad, se ha convertido en una de las instalaciones más grandes de Italia.

Este proyecto, desarrollado al 50% con la italiana API Nova Energía, perteneciente al Grupo Empresarial API, incluye cuatro parques eólicos: Nebrodi (64,6 MW), Alcántara (47,6 MW), Lago Arancio (44 MW) y Rocca Ficuzza (22,1 MW).

La potencia instalada en el complejo de Messina-Agrigento permitirá a la Empresa suministrar energía renovable a más de 150.000 hogares de Sicilia y evitar la emisión a la atmósfera de unas 430.000 toneladas anuales de CO₂.

Tras la puesta en marcha de esta nueva instalación, cuya construcción se inició en junio de 2010 y ha finalizado este mes, IBERDROLA ha elevado su potencia eólica en Italia hasta superar los 244 MW -al 50% con el grupo API-, afianzándose de este modo como una de las

empresas de referencia del sector en este país.

La Compañía ya tenía operativo otro importante complejo eólico en Italia, el de Sant'Agata, que, ubicado en la provincia de Foggia, está formado por otros cuatro parques que suman 66,35 MW.

La puesta en funcionamiento de este proyecto consolida a IBERDROLA como la empresa líder en energía eólica de Europa, con una potencia instalada en 11 países de 8.360 MW.

Todas las instalaciones que forman este nuevo enclave

eólico cuentan con tecnología de Gamesa, lo que consolida a esta empresa como el principal proveedor mundial de IBERDROLA. De los más de 14.000 MW que tiene instalados el Grupo, cerca de 9.000 MW están equipados con su tecnología. En concreto, los parques de Nebrodi, Rocca Ficuzza y Alcántara cuentan con aerogeneradores del modelo G52, de 55 metros de altura, y Lago Arancio dispone de turbinas del modelo G87, que tienen 78 metros de altura. ♦

Elecciones en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Juan Antonio Santamera y José Manuel Loureda, nueva presidencia

Juan Antonio Santamera y José Manuel Loureda han sido elegidos presidente y vicepresidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos sustituyendo en el cargo a Edelmiro Rúa y a Juan Francisco Lazcano, que estuvieron al frente de la institución durante los últimos ocho años. A la convocatoria de elecciones concurrieron cuatro candidaturas.

Juan Antonio Santamera es director y profesor titular de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales. Técnico Urbanista y Diplomado en Ordenación del Territorio, es autor de varios libros



sobre la materia. Ha sido reconocido con el Premio Fernández de los Ríos de Ensayo y el Premio de planeamiento del Ayuntamiento de Madrid por el P.A.U. Ensanche Este de Vallecas.

José Manuel Loureda es consejero de Sacyr Vallehermoso y de Repsol y presidente de ValORIZA. Desde 1986 en que constitu-



ye Sacyr hasta el año 2000 como consejero delegado y posteriormente como presidente hasta el año 2003. Tras la creación del grupo Sacyr Vallehermoso ejerció de presidente hasta noviembre de 2004 y participó activamente en las obras civiles y de edificación de Sacyr, con especial dedicación al desarrollo

internacional de la empresa. José Manuel Loureda comenzó su trayectoria profesional en Ferrovial y posee la Medalla de Honor del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

La nueva Junta Directiva destaca entre sus objetivos reducir las altas tasas de paro entre los más jóvenes, recuperar la influencia social y política de la entidad, situar a España como centro mundial de la Ingeniería y buscar nuevas vías de financiación. También le preocupa el reconocimiento de la profesión en el extranjero, recuperar el papel del visado como garantía de seguridad e idoneidad, la formación de los estudiantes de ingeniería y prestar mayor atención a los ingenieros funcionarios y a los jubilados. ♦

libros

Historia del aeropuerto de Gran Canaria

Desde los inicios de la aviación Canarias fue escala obligada en los vuelos que unían Europa con Sudamérica, ya que su escasa autonomía hacía que tuviesen que aterrizar en la misma para repostar. Por ello, desde muy pronto sus habitantes estuvieron familiarizados con este medio de transporte, aunque el marítimo constituyese aquel más habitual para sus traslados y comunicaciones con la Península o con tierras más lejanas.

Poco a poco Gando se fue transformando en una impor-

tante infraestructura para la aviación, en las rutas del Atlántico sur. En el transcurso del siglo XX, disponer de este enclave supuso un gran auge para el desarrollo del turismo en la región que los vuelos chárter procedentes de Europa se encargaron de transportar. El benigno clima y la belleza de estas islas convirtieron esta actividad turística, de la mano del transporte aéreo en el motor del crecimiento económico y social de las mismas. Aena, consciente de la importancia del Aeropuerto de

Gran Canaria tanto para el desarrollo insular como interinsular, ha apoyado siempre su modernización y la actualización de sus instalaciones.

Su historia, ahora recogida en este libro, es también una crónica de la vida de esta isla, de sus acontecimientos más destacados, de su transformación económica, y sobre todo del esfuerzo de este pueblo que, con su apoyo directo e indirecto ha conseguido que hoy su aeropuerto esté preparado para abordar los retos que le depara el futuro. ♦

