

Presentado el Plan de Infraestructuras. Transporte y vivienda

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha presentado en el Congreso las líneas generales del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que establecerá la hoja de ruta de la nueva política en estas materias y que tendrá como horizonte temporal 2024.

Entre las señas de identidad que definen el carácter innovador del PITVI hay que destacar que parte de un análisis y conocimiento riguroso de la realidad, lo que asegura la viabilidad de su ejecución. De este modo, cada euro que invierta el Ministerio de Fomento irá destinado a dar respuesta a estas necesidades de la forma más eficaz posible y con el mejor uso de los recursos disponibles.

El desarrollo del plan estará acompañado con los esfuerzos presupuestarios y será coherente con la política económica y de consolidación fiscal del Gobierno. El PITVI va a ser la contribución principal del Ministerio de Fomento al conjunto de reformas y políticas emprendidas por este Gobierno para superar la crisis económica y recuperar la senda de crecimiento.

El plan no se limita a enumerar y desarrollar un conjunto de proyectos o actuaciones para el desarrollo de infraestructuras, sino que va más allá al determinar las acciones que debe acometer el Ministerio en relación con la regulación, gestión y el funcionamiento de los distintos modos de transporte.

Diagnóstico previo

Del análisis previo realizado se desprende que la oferta media de infraestructuras en carreteras, ferrocarril de alta velocidad,



puertos y aeropuertos sería suficiente para atender la demanda a medio plazo, si no fuera porque adolece de problemas de planificación y de desequilibrios territoriales.

La planificación contenida en el PITVI busca además optimizar el uso de las infraestructuras con muy baja utilización. En la actualidad, un 68% de la totalidad de la red ferroviaria tiene un grado de ocupación bajo o muy bajo; el 60% de la red de alta capacidad de carreteras tiene una IMD (Intensidad Media Diaria) menor de 20.000 veh/día; 16 aeropuertos tienen menos de 100.000 pasajeros al año y 21 menos de 500.000 y el grado de ocupación medio de las terminales del sistema portuario español es del 40 por ciento.

Principios básicos del PITVI

A la vista del diagnóstico y de acuerdo con los objetivos estratégicos del plan, sus principios básicos son los siguientes:

- Postular un enfoque integrado que abarque el conjunto del sistema del transporte.

- Adecuar las infraestructuras y la prestación de servicios a la demanda real de la sociedad, garantizando la movilidad de todos los ciudadanos mediante las Obligaciones de Servicio Público (OSP).
- Desarrollar las redes de transporte españolas considerando su inclusión y funcionalidad dentro de las Redes Transeuropeas.
- Profundizar en la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en la financiación y desarrollo del sistema de transporte.
- Revisar y reforzar la evaluación de proyectos e inversiones, incorporando mecanismos de análisis coste-beneficio y previsiones de rentabilidad económica y financiera.

Programas de actuación

El PITVI se estructura en tres grandes programas de actua-

ción para cada uno de los modos de transporte: programa de regulación, control y supervisión, programa de gestión y prestación de servicios y programa de actuación inversora.

El programa de regulación, control y supervisión recoge el necesario desarrollo de la función reguladora que permite desarrollar y aplicar las políticas establecidas en cada uno de los modos de transporte.

Como actuaciones a destacar de este programa están las siguientes:

- Aprobación de una Ley de Financiación del Transporte Regulación del transporte terrestre, con la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)
- Definición de un nuevo modelo de la Red de Carreteras del Estado, con la revisión de la Ley de Carreteras y su Reglamento Regulación del sector ferroviario y liberalización efectiva del transporte de viajeros Integración de FEVE en ADIF y RENFE
- Intensificación de la seguridad aérea tanto operacional como de seguridad física, mediante un nuevo enfoque preventivo Potenciación de la competencia de los puertos Refuerzo de la presencia de España en organismos internacionales del sector transporte Creación de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre Uso eficiente del transporte

El programa de gestión y prestación de servicios persigue,

por su parte, promover un uso eficiente del transporte, con un mejor aprovechamiento de la red existente y una potenciación de la cadena intermodal o de la opción modal que proporcione mayor beneficio y rendimiento al sistema bajo el principio de sostenibilidad económica.

Las actuaciones a destacar de este programa son:

- Racionalización de la oferta de servicios ferroviarios y análisis de líneas deficitarias al objeto de optimizar los recursos
- Definición de un nuevo modelo de gestión de servicios ferroviarios de mercancías
- Nuevas condiciones para las concesiones de los servicios de transporte por carretera
- Nuevo modelo de gestión aeroportuaria y de navegación aérea
- Nueva cultura en el modelo de gestión portuaria
- Apoyo a la internacionalización de las empresas españolas
- Nuevo modelo de gestión de las terminales de mercancías ferroviarias e intermodales
- Creación del Observatorio del Transporte Creación del Portal del Transporte
- En consonancia con la cartera de servicios ofrecida desde los poderes públicos, se establecerá asimismo la carta de derechos de los usuarios del transporte

Actuación inversora

Las iniciativas de inversión en nuevos desarrollos y capacidades que el PITVI contempla tie-



nen por objeto, fundamentalmente, completar los grandes ejes estructurantes y los itinerarios de la red, el refuerzo de las conexiones intermodales y la dotación de determinadas infraestructuras estratégicas, como las conexiones transfronterizas.

En este ámbito de la planificación, se tendrá presente en las inversiones un enfoque intermodal y se incorporarán también, con la finalidad de priorizar y racionalizar las inversiones, mecanismos de análisis coste-beneficio y previsiones de rentabilidad económica, financiera y social.

En el transporte por carretera las actuaciones se centrarán en: conservación y mantenimiento viario, mejora de la seguridad vial, acondicionamientos, mejora de la capacidad y nuevas variantes de población.

Junto a todo ello, se establecerá un subprograma de nueva infraestructura, cuyas actuaciones, de acuerdo con los principios de austeridad y de máximo rigor económico, se centran en la finalización de los itinerarios ya empezados con el objetivo de cerrar o mejorar el mallado de la red tanto a nivel

radial como transversal y en la ejecución de los tramos incluidos en los corredores multimodales de la nueva Red Transeuropea de Transporte, incluyendo la ejecución de accesos viarios a puertos.

En transporte ferroviario, los objetivos específicos serán mejorar la red convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, completar la red ferroviaria de alta velocidad y mejorar la red de Cercanías.

En el caso de la red de alta velocidad, el principal objetivo que se plantea es la generalización de una efectiva reducción de los tiempos de viaje, integrándose y complementándose con la red convencional, de cara a conseguir un incremento del uso de la red y una mejor cohesión territorial.

Se definirá una estrategia para la incorporación de los tramos actualmente en construcción, para poner en valor las inversiones en ejecución y permitir una mejora progresiva de los tiempos de viaje.

En el transporte aéreo las iniciativas en materia de inversión en nuevas infraestructuras tendrán fundamentalmente por objeto el ajuste de las condiciones operativas y de capacidad derivadas de los nuevos retos y necesidades del sector.

Respecto a los aeropuertos, el objetivo fundamental será obtener el máximo rendimiento de la red actual, gestionándolos con criterios empresariales y potenciando la fortaleza de la red aeroportuaria española.

En el modo de transporte marítimo, los subprogramas de actuación inversora contemplados incluyen inversiones en el sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contami-

nación, y las inversiones en infraestructuras portuarias.

Plan de Vivienda

En materia de vivienda, el PITVI tiene por objeto potenciar la rehabilitación, a fin de mejorar y conservar el patrimonio residencial español, especialmente las viviendas con más antigüedad, y el alquiler, introduciendo, en este caso, medidas que permitan aumentar su participación en el conjunto del mercado.

El plan también persigue mejorar la calidad y sostenibilidad de la edificación y del urbanismo.

Junto a ello, el PITVI prevé colaborar con otras administraciones para la rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico e histórico-artístico mediante proyectos y obras que promuevan su puesta en valor.

Dentro de las actuaciones previstas en este ámbito destaca la elaboración de un proyecto de ley sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbanas que elimine las trabas actualmente existentes, fomentando la calidad y sostenibilidad de la edificación y del suelo, en consonancia con la regulación de la Unión Europea, y ofrezca un marco normativo seguro e idóneo para la reconversión y reactivación del sector de la construcción.

Otro de los planes de actuación es la Ley de medidas de flexibilización y fomento del mercado de alquiler de viviendas, cuyo proyecto fue aprobado en el Consejo de Ministros del pasado 24 de agosto. El texto refuerza la libertad de pactos entre las partes, garantizando un equilibrio de derechos y deberes entre arrendador y arren-

datario, reduce el tiempo de prórroga obligatoria y el de comunicación del desistimiento del arrendatario, al tiempo que mejora la seguridad jurídica y la regulación del proceso de desahucio e incorpora medidas de carácter fiscal para incentivar el mercado de alquiler.

También se incorporará la reforma de la Ley de Ordenación de la Edificación, la actualización del Código Técnico de Edificación y una actualización de la normativa técnica.

El segundo grupo de actuaciones se refiere a programas de gestión y de inversión. Así, se desarrollará el Observatorio de la Vivienda y el Suelo como herramienta para conocer de forma adecuada el mercado de la vivienda y la situación de suelos clasificados y en desarrollo.

Asimismo, se articularán medidas específicas para la rehabilitación del parque de viviendas usada vacía dentro del nuevo Plan de Estatal de Vivienda y el fomento de la regeneración urbana y del alquiler.

También se reforzará el Sistema de Información Urbana (SIU) como instrumento de elaboración de las nuevas políticas urbanas desde una perspectiva integrada. En concreto, se integrará en el SIU la información sobre riesgos naturales, infraestructuras, indicadores de sostenibilidad ambiental y territorial, evolución del mercado de vivienda y del suelo y datos sobre certificación energética.

En el ámbito de la conservación del patrimonio histórico-artístico, se mejorará el programa del 1% cultural, incrementando la dotación del mismo hasta el 1,5%, dentro de un criterio de corresponsabilidad entre administraciones y agentes, y se impulsará la rehabilitación, restau-



ración y recuperación del patrimonio arquitectónico utilizando aquellos instrumentos administrativos y financieros disponibles.

Dentro de los programas correspondientes a ayudas públicas y subvenciones, se incluye la gestión del Plan Estatal Vigente y de compromisos anteriores, así como un nuevo plan estatal de vivienda, que entrará en vigor en 2013.

Marco económico y financiero

La ministra ha afirmado que la inversión pública en infraestructuras es una prioridad del gasto público y un instrumento básico para dinamizar la economía y ha añadido que su departamento está firmemente decidido a llevar a cabo todas las actuaciones consideradas prioritarias.

En función de los escenarios de evolución macroeconómica en España hasta el año horizonte 2024, la suma total de inversiones contempladas en el PITVI, en relación al PIB, supone un porcentaje variable entre el 0,89% y el 0,94%.

Con pocas diferencias entre escenarios, a las políticas de

transporte se destina aproximadamente el 90% de estos recursos y el 10% aproximadamente a las de vivienda.

En el ámbito de infraestructuras y transporte, las inversiones se autofinanciarán de forma creciente mediante los recursos generados por las propias entidades por la prestación de sus servicios. Para ello, se reforzará su enfoque de mercado, de manera que puedan llegar a suponer hasta el 60% del esfuerzo inversor.

En el PITVI, la contribución del sector privado crecerá hasta representar el 16% de la inversión total en el período, lo que supondrá un incremento del 64% en relación con lo que se ha venido haciendo hasta ahora.

Se fomentará la aplicación de los modelos de colaboración Público-Privada (CPP) en proyectos que resulten atractivos por su rentabilidad y ampliando su aplicación a sectores donde no se han utilizado tradicionalmente.

Los fondos europeos constituirán también un elemento del modelo de financiación del plan. Tanto el FEDER como los recursos asociados con la Red Transeuropea de Transporte

(CEF) aportarán financiación junto a los recursos del BEI y los nuevos instrumentos de financiación de infraestructuras (Project Bonds).

Tramitación y aprobación del PITVI

Hasta su aprobación, el proceso de participación institucional y pública y tramitación del PITVI se desarrollará en dos cauces paralelos y complementarios.

El primero corresponde al cumplimiento de lo establecido en la Ley 9/2006, de 28 de abril, de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, lo que se denomina Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).

La misma ley define los pasos del procedimiento de tramitación formal que contempla la realización del informe de sostenibilidad ambiental (ISA), un período de consultas con la difusión pública del documento, valoración de las alegaciones y redacción del definitivo plan, incorporando los resultados de todas las etapas anteriores.

La realización de todas las actividades indicadas determina el marco temporal estimado para la aprobación definitiva del PITVI hacia el segundo trimestre de 2013.

El otro nivel de participación tiene una dimensión institucional. En primer lugar, en el ámbito parlamentario, donde se recabarán las valoraciones y propuestas de los grupos parlamentarios y, en un segundo lugar, en el ámbito autonómico y local. También se contará con la participación de los sectores económicos y empresariales, así como del ámbito técnico-científico y profesional. ♦

Inaugurada la mayor terminal semiautomatizada del mediterráneo en el puerto de Barcelona

Su majestad el rey de España, D. Juan Carlos I, inauguró el 27 de Septiembre la operativa de la nueva terminal Barcelona Europe South Terminal (BESTH) del puerto de Barcelona.

La nueva terminal de contenedores, será gestionada por el grupo chino Hutchison. Es la más avanzada de todo el Mediterráneo y será capaz de servir a varios grandes buques simultáneamente.

Tendrá 100 hectáreas, una línea de atraque de 1.500 metros de longitud, y una capacidad de manipulación de 2,65 millones de TEU (contenedores de 20 pies) anuales cuando esté a pleno rendimiento, lo que



permitirá al Puerto contar con una capacidad aproximada de 5,5 millones de TEU, frente a los 2,6 actuales.

Asimismo, la terminal contará con una estación ferroviaria de ocho vías, convirtiéndose así en la mayor terminal

ferroviaria de todos los puertos de España, con ancho de vía ibérico e internacional para conectar la capital catalana con la Península Ibérica y el resto del continente europeo.

La inauguración llega después de que las instalaciones portuarias estrenaran los accesos ferroviarios provisionales en el Moll Prat con la llegada del primer tren de mercancías a la terminal.

Estas instalaciones convertirán al puerto de Barcelona en plataforma logística líder y la puerta de entrada estratégica para el sur de Europa. ♦

Liberalización del transporte ferroviario de viajeros

Con fecha 20 de Julio se aprobó Real Decreto Ley 22/2012 por el que se adoptan una serie de medidas para liberalizar el transporte ferroviario nacional de viajeros. En concreto, se ha establecido un calendario en virtud del cual se fija la apertura del mercado del tráfico de viajeros nacional por ferrocarril a partir del 31 de julio de 2013, tanto para servicios que discurran sobre la red de Alta Velocidad como para los de red de ancho ibérico convencional y métrico.

De esta manera, Fomento inicia un proceso de transformación del sector ferroviario con el objetivo fundamental de ofrecer un mejor servicio a

los 500 millones de viajeros anuales, mejores precios –por la entrada de competencia– y una mayor y más eficiente oferta de movilidad.

La competencia en el transporte ferroviario redundará en beneficio de los usuarios y supondrá una dinamización del sector económico vinculado a esta actividad.

Para prepararse de cara a la liberalización del mercado, el Real Decreto Ley establece que Renfe quedará estructurada en cuatro sociedades, cuyo objeto social incluirá las funciones y obligaciones de la unidad de negocio de viajeros; de la unidad de negocio de mercancías y logística; de la unidad de negocio de fa-

bricación y mantenimiento; y de realización de operaciones de arrendamiento y otras vinculadas al activo ferroviario.

La oportunidad de constituir estas sociedades viene determinada por el diferente tratamiento que requiere cada área. Esta estructura, que mantiene la coherencia de las áreas de negocio de la empresa, permite una adaptación más flexible a las nuevas condiciones. Las sociedades estarán participadas al 100% por Renfe Operadora.

El Decreto establece también la integración de FEVE en Renfe y Adif, en el marco del Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Públi-

co Empresarial y Fundacional Estatal, del 17 de marzo de 2012.

De este modo, se segrega la parte de infraestructuras, que pasa a Adif, de la parte de operación, que pasa a Renfe, para ganar en eficiencia, racionalidad y economías de escala.

El Gobierno definirá qué servicios de media distancia someterá a Obligación de Servicio Público (OSP) atendiendo a criterios de eficiencia económica, medioambiental y social.

Por último, elevará al Consejo de ministros una propuesta de reestructuración de infraestructuras y servicios ferroviarios. ♦

Aprobado el Proyecto de Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley de Costas

El Consejo de Ministros ha aprobado, a propuesta del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), el Proyecto de Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley de Costas de 1988.

El nuevo texto normativo protegerá mejor el litoral frente a los excesos urbanísticos y generará confianza y mayor actividad económica, con el objetivo de ser un instrumento eficaz de protección y conservación del litoral, y proporcionará seguridad jurídica a los ciudadanos y empresas

Además, resolverá la situación de vencimiento de las concesiones previstas en la anterior norma (de 30 años desde la ley de 1988), es decir, en 2018 con la consiguiente pérdida de los derechos de sus titulares. Así, el Gobierno pretende acabar con la indeterminación y ambigüedad existente desde hace décadas y que ha permitido la proliferación de diversas ocupaciones irregulares.

Principales modificaciones

Se define mejor el alcance del dominio público marítimo-terrestre (DPMT) y se aplicarán criterios estrictamente técnicos para deslindar la costa con la consiguiente seguridad jurídica para propietarios, concesionarios y usuarios.

La reforma, introduce un régimen diferenciado para los tramos urbanos de las playas (las contiguas a suelos urbanizados) y para los tramos naturales de las playas (junto a espacios protegidos o suelo ru-

ral). Para éstas últimas, se impondrá un nivel de protección mayor aún al ya vigente.

Para reforzar los mecanismos de protección del litoral, la Administración General del Estado tendrá la facultad de suspender en vía administrativa los actos y acuerdos adoptados por las entidades locales que afecten a la integridad del dominio público marítimo-terrestre, o que supongan una infracción de las prohibiciones establecidas en la zona de servidumbre de protección, impugnando dichos acuerdos ante los tribunales; con ello se podrá evitar que se reproduzcan casos de construcciones ilegales.

Otra medida esencial para la protección del litoral es que se impiden nuevas edificaciones en el DPMT y se prohíbe que las necesarias obras de mejora en los edificios existentes supongan cualquier aumento de volumen, altura o superficie.

Para conseguir una completa seguridad jurídica, se garantiza la información a los ciudadanos sobre sus propiedades y otros derechos; para ello, los bienes de DPMT se deben inscribir en el Registro de

la Propiedad, y además la información sobre los deslindes se tendrá que se inicie un nuevo deslinde. Por último todos los ciudadanos accederán vía Internet a los deslindes.

Con objeto de facilitar la viabilidad y sostenibilidad de las actividades económicas, se amplían los plazos máximos de las concesiones hasta 75 años, como hacen otras leyes como la Ley de Aguas, siempre que se trate de actividades respetuosas con el DPMT. Con ello, se proporciona a dichas actividades un horizonte amplio de actividad e inversión, a la vez que se fomenta una mayor corresponsabilización de los concesionarios hacia la conservación del DPMT.

Ante la perspectiva del vencimiento de las concesiones vigentes a partir de 2018, se establece la posibilidad de una prórroga extraordinaria de las otorgadas antes de la entrada en vigor de la ley de reforma por un plazo máximo de 75 años.

No obstante, no se trata de una prórroga indiscriminada, sino que en aquellos casos en los que las concesiones amparen ocupaciones para usos destinados a la industria extrac-

tiva, energética, química, petroquímica, textil y papelería, será necesario un informe ambiental específico para otorgar la prórroga.

Apoyo de la Comisión Europea

La Comisión Europea, una vez conocido este nuevo texto, ha valorado muy positivamente su contenido porque considera que dará seguridad jurídica a los europeos con propiedades inmobiliarias en el litoral español.

La reforma tiene el objetivo primordial de proteger mejor nuestro litoral frente a excesos urbanísticos y beneficiar a quienes se encontraban legítimamente en la costa, pero no es una amnistía de situaciones ilegales. Porque hay 10.000 viviendas en Dominio público marítimo terrestre, la mayoría con un derecho anterior a la Ley de Costas de 1988. Además, solo en 2018 expiran unas 1.100 concesiones de viviendas, lo que obligaría a su demolición.

La nueva Ley generará confianza y certidumbre para las ocupaciones y la actividad económica. Existen unas 23.000 ocupaciones no residenciales, muchas de ellas generadoras de un elevado volumen de empleo.

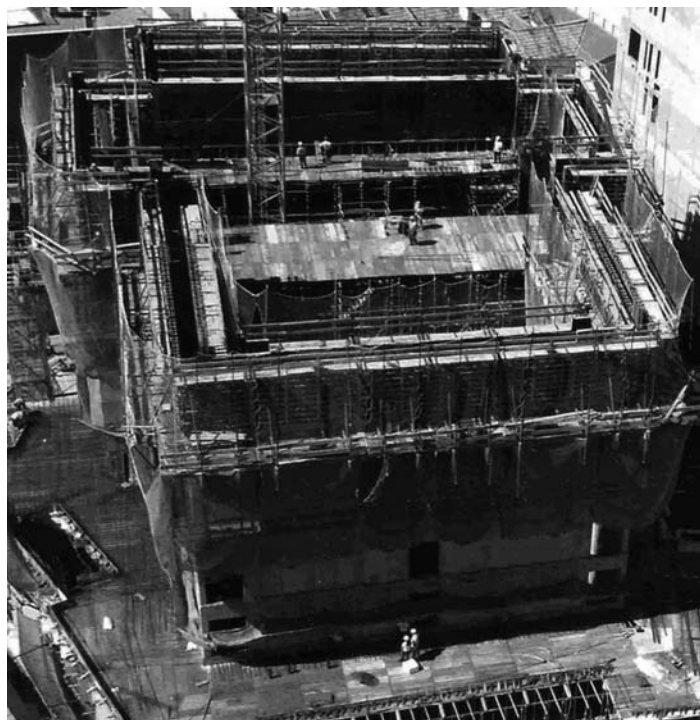
Así, más de 1.700 son ocupaciones industriales, más de 3.000 son "chiringuitos" (unos 1.300 restaurantes y 1.700 kioscos). Como ejemplo de la dimensión del empleo relacionado con este sector, se estima que solo en Andalucía suponen más de 40.000 empleos. ♦



Según Oficemen la caída del consumo de cemento en España pone en riesgo la supervivencia del sector

La caída libre en el consumo de cemento continua amenazando seriamente a la industria cementera. Las permanentes medidas de ajuste que paralizan la obra pública y civil se están convirtiendo en el verdugo del sector. Tanto es así que en agosto solo se vendieron 1.128.866 toneladas de cemento en nuestro país, un 34% menos que durante el mismo mes del año anterior. Países de nuestro entorno, como Marruecos, superan ya a España en el consumo de cemento.

El departamento de Estudios Económicos de Oficemen ha revisado a la baja las previsiones para el cierre del año y estima que el consumo total de cemento en España en todo 2012 apenas alcanzará los 14



millones de toneladas, unos niveles que no se veían en nuestro país desde la década de los años 60 del pasado siglo. "Nos estamos viendo superados por países de nuestro entorno como Marruecos, con un consumo de cemento tradicionalmente muy inferior al de España. Nuestro vecino del sur prevé un consumo de 18 millones de toneladas en 2012, lo que supone un consumo por habitante en torno a 460 kg, frente a escasamente 325 kg en España", explica Aniceto Zaragoza, director general de Oficemen. En años anteriores a la crisis, España era el 5º productor mundial de cemento. En tan solo cinco años hemos pasado al puesto 22 de dicho ranking, según Oficemen. ♦

PRINCIPALES CIFRAS DEL SECTOR CEMENTERO (toneladas)

	Datos mensuales (agosto)			Acumulado año (enero-agosto)		
	2012	2011	% Variación	2012	2011	% Variación
Producción cemento	1.320.972	1.837.635	-28,12%	11.343.403	15.815.921	-28,28%
Consumo nacional (cemento)	1.128.866	1.700.798	-33,63%	9.562.124	14.543.818	-34,25%

España es el quinto país de la UE con mayor número de científicos e ingenieros

España es el quinto de la UE con mayor disponibilidad de científicos e ingenieros, tal y como se desprende del informe de Competitividad Global 2012-2013 que ha publicado el Foro Económico Mundial de Davos. Además, España está en el puesto 18 del ranking mundial

en este aspecto, ranking formado por 144 países. Quien lidera ésta clasificación es Finlandia, tanto a nivel europeo como mundial, que ocupa el primer lugar. A Finlandia le siguen, por este orden y entre los países de la UE, Suecia, Grecia y el Reino Unido. Por detrás de España

hay países como Irlanda (7º puesto), Francia (8º), Alemania (13º) o Italia (15º) aunque, en el ranking mundial, estos países ostentan los puestos 21º, 22º y 40º, de ahí la necesidad del país germano de contratar ingenieros españoles. Los últimos cuatro puestos los ocupan

Rumania, Eslovenia, Bulgaria y Letonia. Para el Instituto de Estudios Económicos (IEE), "resulta indudable que España cuenta con una excelente cantera de ingenieros y científicos, que son profesionales muy demandados en otros países de la UE, sobre todo en Alemania". ♦

268,4 millones de euros para 202 nuevos proyectos de medio ambiente

La Comisión Europea ha aprobado la financiación de 202 nuevos proyectos al amparo del programa LIFE+, el fondo de medio ambiente de la Unión Europea. Los proyectos abarcan actuaciones en conservación de la naturaleza, política medioambiental, cambio climático y la información y la comunicación sobre temas medioambientales. Representando una inversión de 516,5 millones, de los que 268,4 serán fondos de la UE.

La Comisión recibió 1.078 solicitudes de los 27 Estados miembros en su última convocatoria de propuestas, que se cerró en julio de 2011. De esas propuestas, se seleccionaron 202 para su cofinanciación al amparo de los tres componentes del programa: LIFE+ Naturaleza y Biodiversidad, LIFE+ Política y Gobernanza Medioambiental y LIFE+ Información y Comunicación.

Los proyectos LIFE+ Naturaleza y Biodiversidad mejoran el estado de conservación de especies y hábitats amenazados. De las 268 propuestas recibidas, la Comisión ha seleccionado 76 proyectos de cooperación de organismos de conservación, autoridades públicas y otras partes. Situados en 22 Estados miembros, representan una inversión total de 241,8 millones de euros, de los que aproximadamente 136 millones serán fondos de la UE. 71 proyectos se refieren a la naturaleza y contribuyen a la aplicación de las Directivas de aves o de hábitats y de la red Natura 2000. Los otros cinco abordan temas de biodiversidad más amplios.

Los proyectos LIFE+ Política y Gobernanza Medioambiental son proyectos piloto que contribuyen al desarrollo de conceptos políticos, tecnologías, métodos e instrumentos innovado-

res. De las 607 propuestas, la Comisión ha seleccionado 113 proyectos de una amplia gama de organizaciones públicas y privadas. Los proyectos seleccionados representan una inversión total de 258,4 millones, de euros de los que la UE proporcionará unos 124,4 millones de euros.

Dentro de este apartado, la Comisión aportará más de 31,4 millones de euros a 23 proyectos que tratan directamente del cambio climático, con un presupuesto total de 67,8 millones. Además, muchos otros proyectos centrados en otros temas también tendrán repercusiones indirectas en las emisiones de gases de efecto invernadero. En relación con los residuos y el agua, se han seleccionado 29 proyectos, en el primer caso, y 19, en el segundo.

Los proyectos LIFE+ Información y Comunicación tienen por objeto poner de relieve las

cuestiones medioambientales y divulgar información al respecto, así como organizar campañas de concienciación y formación sobre prevención de incendios forestales. De las 203 propuestas, la Comisión ha seleccionado 13 proyectos de una serie de organizaciones públicas y privadas dedicadas. Los proyectos se sitúan en 9 Estados miembros y representan una inversión total de 16,2 millones de euros, de los que 7,2 millones serán fondos de la UE.

LIFE+ es el instrumento financiero europeo para el medio ambiente y dispone de un presupuesto total de 2.143 millones de euros para el período comprendido entre 2007 y 2013. La Comisión abre una convocatoria de proyectos LIFE+ cada año.

Para más información: <http://ec.europa.eu/environment/life/news/press/index.htm#annexes2011> ♦

La UE concede subvenciones de casi 200 millones de euros para proyectos de infraestructuras en el transporte

La Comisión Europea ha seleccionado 74 proyectos que recibirán 198,63 millones de euros del programa de la red transeuropea de transporte (RTE-T), en régimen de cofinanciación de la UE, para seguir mejorando la infraestructura de transportes. Estos proyectos, seleccionados en la convocatoria anual de 2011, aprovecharán la ayuda financiera para la construcción o mejora de las conexiones actuales, el apoyo a los corredores de transporte, las asociaciones entre los sectores público y privado e instru-

mentos financieros innovadores. En la convocatoria de 2011 las principales prioridades de la red RTE-T, son las siguientes:

Prioridad 1: Fomento del desarrollo de un sistema de transporte integrado y multimodal: 10 proyectos, por 25,92 millones de euros.

Prioridad 2 a: Estudios y preparación de proyectos de despliegue que contribuyan a la mitigación del cambio climático y a la adaptación al mismo (emisiones de gases de efecto invernadero): 4 proyectos, por 9,37 millones.

Prioridad 2 b: Estudios y obras en apoyo de la reducción de la incidencia de los transportes en el medio ambiente (contaminantes atmosféricos): 4 proyectos, por 3,76 millones.

Prioridad 3: Agilización o facilitación de la ejecución de los proyectos de la RTE-T; 44 proyectos, por un importe de 146,63 millones.

Prioridad 4: Apoyo a las asociaciones entre los sectores público y privado e instrumentos financieros innovadores: 6 proyectos, por un importe de 5,63 millones de euros.

Prioridad 5: Apoyo a la ejecución de la red RTE-T a largo plazo y, en particular, al fomento de los corredores que permitan una ejecución coordinada de la red: 6 proyectos, por 7,32 millones.

Gestionará los proyectos la Agencia Ejecutiva RTE-T, en colaboración con los beneficiarios de los proyectos y bajo los auspicios de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea. La lista completa de las propuestas puede consultarse en: <http://ec.europa.eu/tentea> ♦

El Consorcio La Meca-Medina consolida el mayor contrato internacional al cumplir las condiciones del Gobierno Saudí

El proyecto supondrá unos ingresos de más de 6.700 millones de euros para las empresas españolas

El Consorcio de empresas españolas y saudíes Al Shoula Group, adjudicatario de la segunda fase del proyecto de alta velocidad entre La Meca y Medina en Arabia Saudí, ha recibido autorización de la Saudi Railways Organization (SRO) para iniciar los trabajos en dicho país.

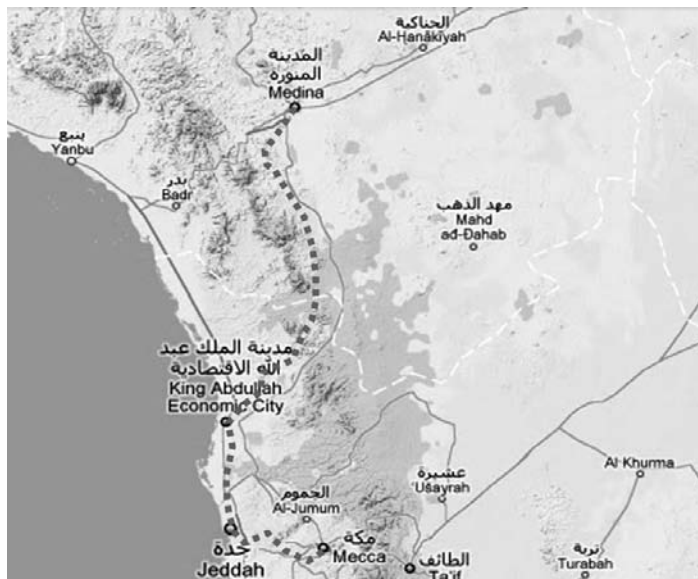
Esta notificación supone el paso previo al cumplimiento efectivo del pago avanzado a efectuar por SRO, que representa un 10% de la fase de construcción de la superestructura.

El Consorcio ha recibido esta autorización tras cumplir con éxito las exigentes condiciones de SRO para consolidar el contrato firmado el pasado mes de enero, y que han tomado forma en 15 puntos.

Entre estas condiciones se encuentra la provisión de bonos y avales necesarios para el arranque del proyecto. La emisión de estos avales ha puesto de manifiesto el apoyo del sistema financiero a las empresas españolas y a uno de los sectores industriales con mayor potencial de internacionalización de la economía española.

Otras condiciones exigidas por SRO y que el Consorcio ha logrado cumplir con éxito son:

Entrega de los certificados de seguros del transporte de materiales, daños y responsabilidad civil. Plan de incorporación de personal saudí, de acuerdo con la legislación vigente, y la planificación de los recursos humanos destinados al



proyecto. Verificación del diseño y seguridad de ingeniería del proyecto y acuerdos finales de Patentes, denominados Escrow Agreement. Reprogramación del proyecto. Novedades en el proyecto

Los progresos realizados en estos últimos meses por el Consorcio, bajo la supervisión del Ministerio de Fomento y las autoridades saudíes, han permitido consolidar definitivamente el contrato para la industria española, proyecto cuya complejidad y alcance sitúan a la alta velocidad española a la cabeza de la ingeniería ferroviaria más vanguardista.

Entre las novedades relevantes del proyecto en los últimos meses destaca la creación de la Sociedad encargada del desarrollo del proyecto en Arabia Saudí, que se denominará Saudi Spain Train Project Company Limited (SSTPC).

Igualmente, se ha avanzado en la ubicación de la sede so-

cial que compartirá dependencias con la SRO en Jeddah.

Línea de Alta Velocidad Meca-Jeddah-Medina

La Línea de Alta Velocidad Meca-Jeddah-Medina, de 450 km de doble vía electrificada, cuenta con un presupuesto global de 12.000 millones, de los que 6.736 millones de euros están destinados a la segunda fase adjudicada al Consorcio hispano saudí.

Este proyecto es el más importante de estas características acometido por este sector fuera de un país europeo y se trata del mayor contrato internacional conseguido por empresas españolas.

Esta segunda fase incluye el diseño y construcción de la superestructura e instalaciones ferroviarias (electrificación, señalización, comunicaciones, etc), el suministro de 35 trenes de alta velocidad diseñados para velocidades de más de 300 km/h y opción de compra de otros 20 trenes más durante

el período de operación, el mantenimiento de dicho material rodante y la explotación y conservación de la línea por un período de 12 años.

La línea de alta velocidad se proyecta con los parámetros de una línea de alta velocidad europea, con una velocidad de diseño de 320 km/h, y un tiempo de viaje inferior a dos horas y media entre las ciudades de La Meca y Medina.

La velocidad máxima de explotación será de 300 km/h, con doble vía en ancho UIC, electrificación a 25 kV 60 Hz, e implantación del sistema europeo ERTMS nivel 2, en lo que España es uno de los líderes mundiales. De esta manera se construirá uno de ferrocarriles de alta velocidad más seguro del mundo, con las últimas tecnologías ferroviarias, que junto con los más modernos equipamientos, permitirán un servicio de la máxima seguridad y calidad.

La demanda estimada de la línea es muy alta, alrededor de 160.000 viajeros al día. Para atenderla, se contemplan tres paradas intermedias en las estaciones de Jeddah Central, el aeropuerto internacional de Jeddah, y la Ciudad Económica del Rey Abdullah, a las que hay que añadir las cabeceras de La Meca Central y Medina Central.

Además de una importante inversión, se trata de un proyecto que transformará los hábitos de transporte en Arabia Saudí, aportando nuevas opciones de viaje a los millones de peregrinos que cada año visitan las ciudades santas situadas en el oeste del país. ♦

Un puente de 9,4 km unirá Hong-Kong con las ciudades vecinas

El Gobierno ha iniciado la construcción de un puente de 9,4 Km que unirá Hong Kong con las ciudades de Zhulai y Macaro. La primera fase del puente discurrirá entre la isla del aeropuerto internacional y el límite de las aguas territoriales de Hong Kong, el puente dará servicio a una autopista de tres carriles por cada sentido, más allá de las aguas profundas del resto de la ciudad china.

El proyecto es uno de los diez grandes proyectos de infraestructuras lanzados por el gobierno de Hong Kong desde el año 2007. Forma parte de un programa chino destinado a reforzar las comunicaciones entre las metrópolis de la región.

Las obras han sido adjudicadas a un consorcio integrado por las empresas aragonesas Hong Kong y VSL filiales de la francesa Borygug constructor y la empresa local china Harbour. El presupuesto es de 1250 millones de euros.

El contrato incluye los trabajos de ingeniería eléctrica y

mecánica así como la instalación de las ayudas a la navegación local, un sistema anti-colisión para los brazos, la conservación y el control de las estructuras del puente.

La mayor parte de los trabajos se desarrollarán a partir de equipos en el mar lo que requiere disposiciones logísticas específicas. Paralelamente deberán mantenerse abiertas las vías navegables durante la construcción, así como deberán respetarse las limitaciones de altura debidas a la proximidad del aeropuerto.

Las obras durarán cincuenta y cuatro meses, debiendo finalizar en el 2016.

El proyecto deberá respetar estrictas las normas medioambientales en todos los campos (calidad del aire y del agua, preservación de la presa, gestión de residuos, etc.). Atención particular deberá prestarse a la preservación del medio natural a fin de limitar la perturbación de los fondos marinos y proteger los delfines blancos de China, una especie local protegida. ♦



Sacyr construirá el tramo de autovía Amorebieta – Muxika



Interbiak, empresa pública de la Diputación Foral de Bizkaia, ha adjudicado a una UTE liderada por Sacyr, a través de sus filiales Sacyr Construcción, Febide y Cavosa, las obras correspondientes al tramo de autovía entre Amorebieta y Muxika. El importe del contrato asciende a 63,1 millones de euros y tiene un plazo de ejecución de 29 meses.

Las obras consisten básicamente en la mejora de la actual BI-635, entre los términos municipales de Amorebieta y Muxika, ac-

tuación que está incluida dentro del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia.

Este nuevo tramo de autovía comprende desde Amorebieta hasta la bajada del Alto de Autzgane, discurren por los términos municipales de Amorebieta – Etxano y Muxika, con una longitud total próxima a los cuatro kilómetros.

El elemento más singular del proyecto es el túnel de Urdinbide, de 703 metros de longitud, que estará formado por dos tubos. ♦



ACTIVIDAD EXTERIOR

ACS logra obras del metro de Nueva York y del tranvía de Doha por 580 millones de euros

ACS, a través de su participada alemana Hochtief, se ha hecho con obras de ampliación del metro de Nueva York y con la construcción de la primera línea del tranvía de Doha (Qatar) por un importe global de 580 millones de euros, según informó el grupo alemán.

Con estos proyectos, la compañía germana, que consolida en las cuentas de ACS, refuerza su internacionalización y amplía la presencia que ya tiene en estos mercados que considera estratégicos.



En Nueva York, Hochtief, a través de una filial y en consorcio con otra firma local, se encargará de acometer la obra que constituye la mayor ampliación de la red de me-

tro en más de 60 años. Se trata de la construcción de una estación en la Second Avenue/96th Street, al Este de Central Park, presupuestada en 252 millones de eu-

ros. Una vez que a finales de 2016 concluyan las obras, unos 250.000 pasajeros utilizarán diariamente esta instalación.

En Qatar, el grupo alemán, también a través de su filial en la zona, se encargará de diseñar, construir y posteriormente operar la primera línea del tranvía de Doha por un importe de 328 millones de euros. La línea conectará con la denominada Ciudad de la Educación y deberá estar operativa en septiembre de 2015. ♦

FCC construirá un puente en Los Ángeles (EE.UU.) por 540 millones de euros

El Departamento de Transportes de California ha adjudicado a FCC el proyecto para el diseño, sustitución y construcción del obsoleto puente Gerald Desmond en el Puerto de Long Beach, en Los Angeles.

El contrato cuenta con un presupuesto de 650 millones de dólares (alrededor de 540 millones de euros). El proyecto completo, que tendrá una duración de cinco años, se ha adjudicado a una UTE en la que participan junto a FCC, el grupo local Shimmick Construction Company Inc (40%), y la compañía italiana Impregilo S.p.A. (30%). Las autoridades del Puerto de Long Beach han calificado la oferta ganadora como "de primera clase mundial".

El histórico puente Gerald Desmond fue construido en los años 60 y prueba de su importancia es que en la actualidad permite el paso de más del 15% del tráfico portuario de Estados Unidos. Conecta el corazón del complejo portuario de Terminal Island con el puerto de Long Beach y es zona de paso hacia el centro de la ciudad y otras localidades californianas próximas.

La carretera que atraviesa el puente ha sido diseñada como un nexo de conexión dentro del Sistema Nacional de Autopistas y forma parte de la red estratégica Federal. El nuevo puente mejorará el flujo del tráfico, aumentará la seguridad, dará empleo a más de 3.000 personas al año

y tendrá un impacto muy positivo en la economía del Sur de California y en definitiva de Estados Unidos.

El nuevo puente presenta una tipología atirantada de 305 metros de longitud situado a 61 metros sobre el Back Channel del puerto de Long Beach. El puente dispondrá de tres carriles en cada sentido, carriles de emergencia a ambos lados para aumentar la seguridad, un carril bici y una vía para peatones.

Al Oeste del puente, el enlace en herradura 'Terminal Island East' conecta Ocean Boulevard con el muelle T del puerto. Al Este se remodelará el enlace que une Ocean Boulevard con la autopista 710, Pico Avenue y los muelles

E y D. Está previsto que la construcción del nuevo puente esté finalizada en 2016, un año antes del final del conjunto del proyecto.

FCC Construcción ha realizado el proyecto de la I95 Miami Express, con un presupuesto de 121,5 millones de dólares, ha supuesto la ampliación de las calzadas en ambos sentidos a lo largo de 17,7 kilómetros, de la autopista I-95, en la parte Norte de Miami. El proyecto recibió dos premios: el premio Best in Construction 2010, en la categoría Diseño y Construcción, de la Florida Transportation Builders Association, FTBA y el America's Transportation Awards 2009 de la AASHTO, en la categoría Gestión Innovadora. ♦

Técnicas Reunidas construirá en Omán una planta de gas

Técnicas Reunidas ha resultado adjudicataria, por parte de Petroleum Development Oman (PDO), de un proyecto EPC (Ingeniería, Provisión y Construcción) para una planta de gas en la región de Zauliyah (Omán).

El mencionado contrato tiene un valor de 80,69 millones de euros; se estima que el proyecto tendrá una duración de tres años, octubre de 2012.

La empresa española se presentó al proceso de licitación junto a la firma local Al Hassan Engineering Company, conformando una joint-venture con reparto accionario del 30% y el 70%, respectivamente.

Con esta planta, PDO pretende incrementar su producción de gas natural en un millón de metros cúbicos al día. El complejo procesará el gas de los yacimientos de Hasirah y Hawqa, que empezaron a explotarse en 1987 y 1997.

Una vez terminada, en 2015, el gas procesado se exportará a través del gasoducto sur de Omán, sin embargo, parte de la producción se destinará a la planta de procesamiento de petróleo adyacente como combustible para sus compresores. ♦

In Memoriam

“La amistad entre Agustín García Calvo y los ingenieros de caminos”

Es desconcertante para algunos que un Poeta, Dramaturgo, Filósofo, Gramático..., tuviera tanto apego y cariño a esta profesión. Evidentemente somos pocos conocidos en esta Sociedad como amantes del conocimiento y suele ignorarse la sensibilidad intelectual del Ingeniero de Caminos. ¿Sabéis que los proyectos de José Torán eran prologados por Rafael Sánchez Ferlosio y su mujer Carmen Martín Gaité o que los artículos y trabajos sobre el Territorio que nuestro gran Maestro, Clemente Sáenz Ridruejo eran unas maravillas del lenguaje...?

Pero esta vez debemos centrarnos en Agustín. En la última vez que conseguimos que participara en alguna de nuestras actividades, conferencia inaugural “Deporte, Juego y Competición” del XIX Curso de Verano de Ingeniería Civil (6-10 de julio de 2009) comentó el porqué de su cariño a la profesión:

“Ingenia quiere decir; ingenárselas para vencer los llamados obstáculos naturales. Qué tiempos aquellos en que un ingeniero se enfrentaba con un barranco o con un montón de rocas molesto para el ferrocarril o para la construcción de cualquier edificio y se las ingenaba de maneras tan maravillosas como todavía nos es dado recordar. El ingenio tratando de vencer cualesquiera obstácu-



Agustín García Calvo
© PACO MANZANO.

los que se le oponen a uno y encontrando los trucos más oportunos y más eficaces muchas veces. Eso era el Arte de la Ingeniería”.

Intentamos desde el regreso de su exilio parisino traerle a las actividades que organizábamos en la Escuela de Caminos de Madrid. Curiosamente mi memoria no recuerda acto alguno en el que interviniera hasta mediados de los ochenta (seguro que estaría pero...).

En este momento merece la pena recordar la conferencia: “El ferrocarril de Alta Velocidad” (año 1986). Aula 27 totalmente llena, más de 300 personas. En las primeras filas catedráticos y profesores de la Escuela. Alguno me preguntó que hacía Agustín en una mesa en la que estaban entre otros, Manuel Losada, catedrático de Ferro-

carriles de la Escuela y ferviente partidario del AVE. En ese instante Agustín era Presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril, por lo cual estaba claro que sí pintaba en la mesa, aparte de que nosotros teníamos por costumbre sentar a las máximas opiniones posibles y enfrentadas.

Recuerdo que tenía que coger el tren de Zamora, donde residía parte de la semana, y como su medio de transporte era el ferrocarril nos rogó que no fuera el último en intervenir. No quería perderse el último tren del día. Creo que intervino el tercero. Empezó su discurso defendiendo esos trenecitos lentos en los que el tiempo no pasaba y en que se iba disfrutando del paisaje... Como estaba de moderador en la mesa empecé a ver la cara y el nerviosismo de alguno de los componentes y pensé: ya la hemos vuelto a liar; pero no. Cuando se fue corriendo al taxi que le teníamos preparado en la puerta de la Escuela, se levantó la sala para despedirse y la ovación fue de minutos. Después de su intervención fue difícil la defensa del gasto que supone este medio de transporte (os suena esta crítica al día de hoy...)

Escucharle era un placer porque al principio siempre nos sorprendía para volver a intentar una y otra vez que entendiéramos su discurso entre “los de abajo y los de arriba; Pueblo- versus -Po-

der". Parecía que el disfrutaba con ese juego; nos seguía en el motivo de su participación para luego ir a lo suyo, como bien nos recordaba y se lo agradecíamos.

Cuando hacíamos los Cursos de Verano de Ingeniería Civil en Segovia, a las autoridades (daba igual el signo político del Ayuntamiento) y amistades les encantaban que le invitáramos. Era castellano viejo (Zamorano), y cuando el curso lo dirigía Clemente (Soriano), Agustín me preguntaba si iba a estar en el acto; le respondía que iría y no sé por qué nunca denegaba su participación en el Curso. Era muy edificante verles uno enfrente del otro ya fuera cenando o comiendo en "José María" donde este venía a saludarnos o en el salón de actos de Actos del Colegio Universitario de Segovia, Domingo de Soto escuchándole sus ocurrencias sobre "LO MEJOR ES EL AGUA" con el que inauguró el X Curso de Verano de In-

geniería Civil. Empezar la conferencia canturreando en su metro y en griego, el arranque de la Olímpica I de Píndaro; "LO MÁS BUENO: EL AGUA; MÁS TAMBIEN EL ORO COMO UN FUEGO ARDIENTE RESPLANDECE EN LA NOCHE POR ENCIMA DE LA RIQUEZA QUE ENGRANDECE AL HOMBRE, POR SI QUIERES ENSALZAR JUEGOS, CORAZÓN MÍO,..." Como estábamos en Segovia con esa maravilla de obra que dejaron los romanos, le vino de perlas para que nos contara su versión del Acueducto y la relación con el Poder. La población de Segovia Capital se piensa que no era más de 8.000 habitantes y ¿qué pinta al norte de los montes carpetanos? Evidentemente comentaba; era una forma de demostrar a los pueblos levantiscos que poblaban el río Duero que el poder estaba representado por Roma.

Dejemos para otro momento los recuerdos de

otros actos en los que intervinimos con Agustín e inclusive la ayuda de los camineros en el intento de formación de la Escuela de Lingüística, Lógica y Artes del Lenguaje de Madrid.

Para acabar: Agustín quería demostrar que el Sistema tenía contradicciones; hasta el final lo consiguió. Se murió el día del común de los muertos y la comitiva con sus restos dirigiéndose al cementerio municipal de Zamora la presidía "un coche de la policía municipal de Zamora" y en el coche donde yacían sus restos le acompañaban dos coronas, una a cada lado; la primera enviada por sus amigos y compañeros de la CNT y la segunda por "El presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid"

Agustín, SIT TIBI TERRA LEVIS

Ángel Guerrero Ballesteros
Secretario del Consejo del Patronato Fundación Ingeniería y Sociedad



■ **Valentín Estefanell Jara**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado director general de la consultora INYPSA.



■ **José Manuel Loureda**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido designado Director General de Expansión Internacional y Relaciones Institucionales de Sacyr, en la que desempeñaba funciones de director general internacional de Sacyr Construcción.



■ **Miguel Heras Dolder**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado Consejero Delegado de Sacyr Construcción. Desde 2007 era Consejero delegado de Somague empresa del grupo Sacyr.



■ **Daniel Loureda López**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido designado consejero delegado de Valle-

hermoso empresa del grupo Sacyr, así mismo desempeña el mismo cargo en Testa, ambas empresa dependientes del grupo Sacyr.

■ **Miguel Ángel Peña**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado consejero de Somague empresa portuguesa del grupo Sacyr.



■ **José Manuel Mas**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ha sido nombrado Director general de Experis en España.

Anteriormente trabajó en IOR Consulting.

NOTA ACLARATORIA SOBRE LA DUNA DE VALDEVAQUEROS

La *Revista de Obras Públicas* quiere dejar constancia del error producido al recoger en su número 3.450 (diciembre de 2004), en el artículo titulado "Ecosistemas dunares en la provincia de Cádiz. Estabilizaciones en Bolonia y Valdevaqueros, T.M. de Tarifa", diversos párrafos tomados, literalmente, de un artículo previo original del geólogo D. José Zendrera Marqués y publicado en el

periódico "Europa Sur", del Campo de Gibraltar, en 5 de octubre de 2003.

Con fecha 18 de agosto pasado, el Sr. Zendrera nos hace llegar su protesta por no haber incluido su nombre, al menos, entre las referencias del artículo recogido en la *ROP*.

Puestos en contacto con los autores del artículo lamentan éstos expresivamente la falta en que, por error,

han incurrido, reconociendo la aportación importante que ha realizado el Sr. Zendrera sobre la duna de Valdevaqueros, publicada además en diversos periódicos locales.

La *Revista de Obras Públicas* que, como expresa el Sr. Zendrera, no tiene culpa de estos hechos, lamenta el error producido, y reconoce la autoría del mismo sobre los diversos párrafos afectados. ♦