

Reforma de la ley del sector ferroviario

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha anunciado la reforma de la Ley del Sector Ferroviario, que busca incentivar el tráfico ferroviario e impulsar el transporte de mercancías. La reforma diseñará una nueva estructura de cánones que, a diferencia del modelo actual, ayude a la reactivación de los tráficos.

Según la ministra, la revisión de la normativa del sector ferroviario dotará de mayor independencia y flexibilidad a Adif para la fijación de dichos cánones por utilización de sus infraestructuras, con el fin de fomentar la competitividad del sector.

La reforma prestará especial atención a la regulación de las terminales ferroviarias y de los servicios que allí se prestan, incluyendo mejoras en la tarificación y el régimen de prestación de los servicios, para fomentar la intermodalidad e impulsar la eficiencia y la creación de valor en dichas terminales.

El Gobierno está adoptando una serie de medidas para mejorar la eficiencia del transporte de mercancías por ferrocarril y ha recordado que España es el país con menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías entre los países más significativos de la UE y el que mayores descensos ha experimentado en la última década (cuota del 4 % frente a una media europea del 17 %).

La ministra de Fomento ha enumerado las deficiencias que presentaban las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías, tales como la falta de un corredor ferroviario continuo en ancho UIC desde la frontera francesa o la inexistencia en la gran mayoría de las líneas férreas de apartaderos de 750 metros.

También ha señalado qué líneas importantes del tráfico de mercancías no estaban electrificadas, lo que impide la circulación de trenes largos y con más capacidad de carga, que son los habituales en el transporte de mercancías, y que tampoco se cuenta con adecuadas conexiones en ancho UIC de la red

ferroviaria a los centros de producción como los puertos o áreas logísticas. A ello se une la interferencia de los tráficos de mercancías y de viajeros en las grandes ciudades, lo que supone un aumento del tiempo de viaje de las mercancías.

Para dar respuesta a esta situación y mejorar la eficiencia del transporte de mercancías por ferrocarril, desde el Ministerio de Fomento se están impulsando una serie de medidas como la división de Renfe en cuatro sociedades, la creación de una Unidad Logística o la mejora de la gestión de las infraestructuras y de las prestaciones de las terminales logísticas de Adif. A ello se deben añadir las inversiones que se están impulsando en infraestructuras para el transporte de mercancías, tales como la implantación de ancho UIC en el Corredor Mediterráneo y, en relación a los puertos y sus accesos, el fomento de plataformas intermodales en las proximidades de la red ferroviaria y las zonas de actividad logística. **ROP**

El consumo de cemento sigue bajando: una caída del 40 % en marzo

El consumo de cemento en España continúa su descenso. Así, en marzo se ha hundido un 40 %, alcanzándose un consumo total de tan solo 778.568 toneladas, lo que supone una caída de más de medio millón de toneladas respecto a los datos de marzo de 2012. El acumulado en los tres primeros meses del año arroja cifras igualmente desalentadoras. El consumo se sitúa en 2.535.302 toneladas, un 29 % menos que en el mismo período de 2012. **ROP**

	Datos mensuales (marzo 2013)			Datos acumulados (enero-marzo 2013)		
	2013	2012	% Variación	2013	2012	% Variación
Producción cemento gris	1.034.202	1.465.400	-29,4 %	2.946.237	4.093.809	-28,0 %
Consumo nacional (cemento)	778.568	1.293.130	-39,8 %	2.535.302	3.583.815	-29,3 %

Comienza en Algeciras el envío por mar de las primeras macropiezas para la construcción del puerto de Açú (Brasil)



El pasado mes de abril, FCC comenzó en el puerto de Algeciras (Cádiz) la operación de carga y traslado de los primeros cinco cajones, que serán la base para la construcción del puerto de Açú, situado a unos 315 kilómetros al norte de Río de Janeiro (Brasil). Estos cajones rectangulares tienen un volumen de 3.722 metros cúbicos de hormigón, pesan 9.871 toneladas y serán la base para la ejecución de la nueva infraestructura portuaria brasileña.

La filial de construcción del grupo de Servicios Ciudadanos construye, en la bahía de Algeciras, nueve de los 49 cajones de hormigón armado que se fondearán en Açú. La compañía eligió este puerto para construir las primeras piezas del muelle por sus condiciones de calado, dado que las instalaciones de Açú no están preparadas aún para el atraque de los cajoneros.

Los cajones tienen una longitud de 45 metros, 24 de ancho y 18 de altura. Su operación de carga requiere una maniobra de elevada precisión debi-

do a estas dimensiones y a la escasa separación entre ellos, de unos cuatro metros aproximadamente. Además, solo pueden moverse con remolcadores, por lo que, según las condiciones del mar y del viento, pueden producirse desplazamientos que dificulten la colocación de los cajones sobre la cubierta.

La carga se realizará en el barco semisumergible del tipo *Black Marlin* con una eslora de 217,50 metros y una manga de 42 metros, el doble de longitud de un campo de fútbol. Este barco se sumergirá parcialmente unos 12 metros para realizar la operación de carga y una vez colocados todos los cajones sobre la cubierta, el barco volverá a emerger. Después se fijarán los cajones a la cubierta del barco mediante unas placas de acero soldadas para impedir sus desplazamientos durante la travesía.

La construcción de estos cajones en el Puerto de Algeciras ha generado más de 700 empleos directos e indirectos. **ROP**

Entre los ejercicios 2012 y 2013 se ha dotado con 2.433M€ al Corredor Mediterráneo

Entre los ejercicios presupuestarios de 2012 y 2013 el Gobierno ha dotado con 2.433 millones de euros al Corredor Mediterráneo para conseguir la implantación del ancho UIC en el mismo.

Actualmente están en marcha las siguientes actuaciones:

-Entre Castellbisbal y Tarragona, los proyectos finalizaron a finales de 2012 y el pasado 14 de febrero Adif licitó las obras. La inversión total que van a suponer estas actuaciones asciende a cerca de 390 millones de euros.

-Entre Vandellós y Almussafes (Valencia), se están redactando los proyectos y ya se han licitado las obras del tramo Sagunto-Castellón (32 km), con una inversión de 63,4 millones de euros.

Además, en breve Adif acordará la licitación de los proyectos de la conexión entre Valencia San Isidre y Valencia Font de Sant Lluís.

Como adelanto a estos proyectos, Adif licitó a finales de 2012 las obras de renovación de vía y catenaria y las de las instalaciones de seguridad y comunicaciones entre Moncofar y Castellón (20 km), que suponen una inversión de más de 58 millones de euros.

Se trabaja en los proyectos entre La Encina y Murcia/Cartagena. **ROP**

Finaliza la perforación del túnel de la interconexión eléctrica España-Francia

El 22 de abril finalizó la perforación del túnel de la interconexión eléctrica entre España y Francia, con la llegada de la tuneladora Albero al punto de encuentro con su homóloga francesa Canigó. El túnel, de 3,5 m de diámetro, transcurre paralelo al de la línea del tren de alta velocidad y enlaza los municipios de la Jonquera en España y de Montesquieu-des-Albères en Francia, en un trazado de 8,5 km que permite a la línea de 320 kV en corriente continua unir eléctricamente España con Francia a través de los Pirineos con el mínimo impacto medioambiental.

El túnel constituye una parte importante del proyecto de interconexión eléctrica entre Francia y España que promueve la empresa Inelfe, integrada en un 50 % por Red Eléctrica de España (REE) y en otro 50 % por Réseau de Transport d'Electricité (RTE) y que une los municipios de Santa Llogaia, situado al lado de Figueres y de Baixàs, población cercana a Perpiñán, mediante una línea soterrada en corriente continua de 65 km.

La interconexión entre España y Francia aumentará la capacidad de intercambio de electricidad entre ambos países de 1.400 a 2.800 MW y ahorrará la emisión de 2,3 millones de toneladas de CO₂ al año. Además, reforzará la seguridad del suministro eléctrico en los ámbitos regional y nacional y permitirá utilizar al máximo la producción de las centrales de generación e integrar una mayor cantidad de energía renovable en la red. **ROP**

Seguridad vial: La UE constata la reducción en la cifra de muertos en carretera



El número de muertos en carretera en la Unión Europea registró en 2012 un descenso de un 9 %. Según los datos publicados por la Comisión Europea, 2012 ha sido el año en que se ha registrado el menor número de muertos en carretera en los países de la UE desde que se inició la recopilación de datos.

Una disminución del 9 % significa que se han salvado 3.000 vidas el año pasado. Este tipo de resultados es muy alentador. Pese a todo, son 75 las personas que mueren a diario en las carreteras europeas, por lo que no hay motivos para congratularse en exceso. La Comisión mantiene el ambicioso objetivo de reducir a la mitad el número de muertos en carretera en la UE de aquí a 2020, por lo que es necesario proseguir por este camino.

Las estadísticas desglosadas por países ponen de manifiesto que el número de muertos en carretera varía notablemente en toda la UE. Los países que arrojan el menor número de muertos en carretera siguen siendo el Reino Unido, Suecia, los Países

Bajos y Dinamarca, con aproximadamente treinta muertos por cada millón de habitantes.

En comparación con las decepcionantes cifras de 2011, año en el que la mortalidad en carretera solo descendió un 2 %, la reducción del 9 % registrada en 2012 significa que los Estados miembros han vuelto a la senda que les permitirá alcanzar el citado objetivo de reducir a la mitad el número de muertos en carretera entre 2010 y 2020. Para lograr dicho objetivo, es necesaria una reducción media anual de aproximadamente el 7 %.

La cifra más preocupante que se desprende de las estadísticas sobre seguridad vial correspondientes al año 2011 fue el notable aumento del número de usuarios vulnerables fallecidos tales como peatones, motociclistas y personas de avanzada edad, pese a la disminución global del número de muertos en carretera. Según los datos provisionales correspondientes a 2012, el número de usuarios vulnerables fallecidos descendió notablemente en 2012. **ROP**

desarrollo sostenible



Más que agua

Talento, conocimiento y compromiso.
Aportamos respuestas adecuadas
para una gestión más eficiente.
Compartimos conocimiento
y generamos innovación.
Trabajamos por un futuro basado
en el compromiso y la cooperación.

www.aqualogy.net



AQVALOGY

Where water lives

SOLUCIONES INTEGRADAS
DEL AGUA PARA UN
DESARROLLO SOSTENIBLE



“101 anécdotas de mi vida profesional”. José Calavera. Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Intemac Ediciones. 2013. 124 páginas

Una anécdota, conforme a la Real Academia de la Lengua, es un relato breve de un hecho conocido que se hace como entretenimiento, o se define también como un suceso curioso y poco conocido, que se cuenta en dicho relato. Dicho de otra forma una anécdota relata un chiste, una coincidencia, una rareza, o una sorpresa o cualquiera de esas otras cosas que nos hace sonreír.

En este libro de anécdotas el Prof. José Calavera nos deleita con anécdotas de su vida de estudiante, de su vida como ingeniero estructural, de su hacer como directivo, de su larga experiencia docente y sobre todo de su contacto con algunos de los más célebres ingenieros españoles, europeos y americanos.

El libro tiene la fortuna de ser fiel al carácter del autor, que posee una muy fina ironía y relata con mucho humor todas esas curiosidades por él vividas.

También cuenta con ilustraciones (en algunos casos publicadas por primera vez) que permiten profundizar en alguno de los aspectos reseñados por la propia anécdota, haciendo ésta especialmente interesante.

Después de escribir más de una docena de libros técnicos (que suman más de 90.000 libros vendidos en 25 años), los que hemos gozado de su compañía, primero como alumnos, más tarde como compañeros de trabajo y, por último, como receptores de sus sabios consejos, nos deleitaremos leyendo estas anécdotas.

Aquellos que no hayan tenido la suerte de compartir experiencias con él, encontrarán en el libro anécdotas realmente curiosas y divertidas de todas las facetas que un hombre políedrico e infatigable trabajador como José Calavera posee, conociendo además opiniones de ilustres ingenieros sobre los temas más diversos.

Como muy bien sabrán todas aquellas personas que le conocen, su extraordinaria facilidad de palabra se conjuga también con una gran facilidad para escribir, por ello los textos fluyen, los flecos no existen y las páginas vuelan, por lo que se lamenta que sean 101 y no 500 las anécdotas que recoge el libro.

En fin, recomendamos imperiosamente la lectura del libro para que además de pasar un muy agradable rato, ampliemos nuestra cultura. **Jorge Ley. Doctor Ingeniero de Caminos.**

Interpretación de los Ensayos Geotécnicos en Suelos. Ignacio Morilla Abad. 2012. 21x30. 627 p.

La finalidad de este libro es la de ayudar a los técnicos que se inician en la ciencia de la Geotecnia a interpretar los resultados de pruebas, ensayos y datos obtenidos en los trabajos de campo y laboratorio.

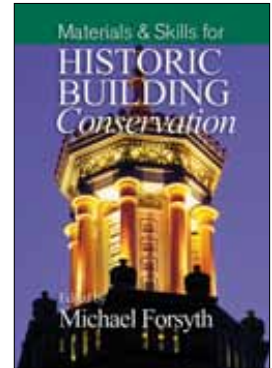
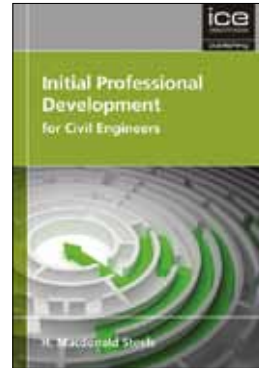
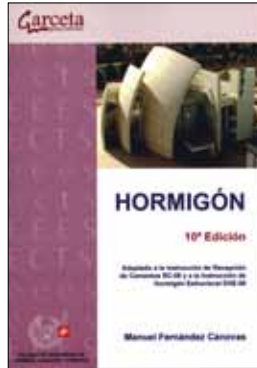
La idea es exponer una serie de criterios más o menos generales para ayudar a establecer una buena base de partida para la fijación de parámetros de cálculo y criterios de diseño para los elementos estructurales particulares de cada caso.

Aunque la Geotecnia trata de las características cuantitativas del terreno, no hay que perder de vista que éste y la estructura forman un conjunto, que tiene que funcionar adecuadamente, y por lo tanto la interacción terreno-estructura es fundamental para establecer el sistema de cálculo. Dada la importancia de la parametrización del terreno basada en una adecuada interpretación de los datos, el autor aporta su experiencia en este campo a los que se inician en la Geotecnia.

ACI 3182-11. Requisitos de Reglamento para Concreto Estructural (Versión en español y en sistema métrico) Es un Estándar del ACI y Comentario. American Concrete Institute. 2011. CD

Los “Requisitos de Reglamento para concreto estructural” (“Reglamento”) cubre el diseño y construcción de concreto estructural en edificaciones y donde sea aplicable en otras construcciones. El Reglamento también cubre la evaluación de resistencia de estructuras existentes de concreto reforzado.

Todos los libros están a la venta en la Librería
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y
Puentes. T. 91 308 34 09 F. 91 319 95 56
libreria@ciccp.es



Dentro de los temas tratados se encuentran: documentos contractuales, inspección, materiales, requisitos de durabilidad, calidad del concreto, mezclado y colocación, encofrados y cimbras, tuberías embebidas, juntas de construcción, detalles del refuerzo, análisis y diseño, resistencia y funcionamiento, flexión y fuerza axial, cortante y torsión, desarrollo y empalmes del refuerzo, sistemas de losa, muros, zapatas, concreto prefabricado, elementos compuestos a flexión, concreto preesforzado, cascarones y placas plegadas, evaluación de la resistencia de estructuras existentes, requisitos especiales para diseño sísmico, concreto simple estructural, modelos puntal-tensor en el Apéndice A, requisitos alternos de diseño en el Apéndice B, factores de carga y de reducción de resistencia alternos en el Apéndice C, y anclaje al concreto en el Apéndice D.

Hormigón. 10ª ed. Adaptado a la Instrucción para la Recepción de Cementos y a la Instrucción de Hormigón Estructural EHE. Manuel Fernández Cánovas. CICCPC / Garceta, 2013. 667 p. 17x24 cm.

Se ha estructurado el libro en trece capítulos en los que se tratan todos los aspectos que son necesarios para conseguir un conocimiento amplio de

este material y que comprenden: su historia, los materiales componentes del mismo, su dosificación, fabricación, transporte, puesta en obra, curado, propiedades del hormigón fresco y del hormigón endurecido, durabilidad, hormigones especiales y finalmente, su control de calidad.

Ha sido preocupación del autor la puesta al día de las diferentes ediciones adaptándolas a las instrucciones o códigos vigentes del momento, así como a los cambios en la normativa de ensayos.

El libro de hormigón ha tenido desde su primera edición una amplia acogida por los profesionales del sector que lo han considerado de utilidad para la actualización de sus conocimientos; sin embargo, su destino fundamental está dirigido, a los alumnos de las asignaturas relacionadas con materiales de construcción tanto en ingeniería civil como en arquitectura.

Initial professional development for civil engineers. H. MacDonal Steels. 2011, Thomas Telford Ltd. by The Institution of Civil Engineers (ICE). 120 p. 23x16 cm. (bajo pedido)

Initial Professional Development for Civil Engineers provides a core 'founda-

tion' of information, on skills, knowledge and understanding, on which the development of every civil engineer, and their preparation for professional reviews, is based.

The chapters provide guidance for any candidate and their mentors to make sense of the IPD process, providing a valuable insight into how to review their experience and the learning they must take from it. The book offers every review candidate the vision to select the key, important elements of experience to demonstrate their understanding, skills, knowledge and insight.

Materials and skills for historic building conservation. Michael Forsyth (editor). WILEY, 2013. 232 p.

This book describes the characteristics and process of decay of traditional materials which inform the selection of appropriate repair techniques.

It provides essential information on the properties of the principal traditional external building materials. Their availability, sourcing and environmental impact is covered, as well as the causes of erosion and decay, and the skills required for their application on conservation projects. **ROP**

Universidades participantes:



El curso está dividido en dos periodos: uno de docencia y otro de prácticas.
El primero tiene una duración de seis meses (dos trimestres) y el segundo de cinco meses.

El primer trimestre de docencia, de septiembre a diciembre, se imparte en la Universidad de Cantabria y el segundo trimestre de docencia se imparte en la universidad danesa de VIA University College, en la ciudad de Horsens. Dadas las características del programa, las clases, trabajos y exámenes son en inglés.

Las prácticas y el proyecto final de máster del segundo semestre pueden realizarse en cualquiera de las universidades y/o empresas patrocinadoras, dependiendo de la elección del alumno y la disponibilidad de las empresas.

Los módulos del curso 2013/2014 son los siguientes:

A) Periodo de docencia (primer semestre, dos trimestres)

- Group Project
- Design and Sustainability
- Construction and Procurement
- Management Systems
- Research Methods

B) Periodo de prácticas (segundo semestre)

- Practice
- Final Dissertation

*The European Construction
Master Agency*



MASTER EUROPEO en de la INGENIERIA CONSTRUCCION

Programa Oficial de Postgrado de la Universidad de Cantabria

Entidades Colaboradoras:



THE EUROPEAN CONSTRUCTION MASTER AGENCY- UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Avda. de los Castros s/ n, 39005 Santander . Tel: +34 942 20 67 52
e-mail: Msc.Santander@unican.es / web: www.msc-construction.com

FONDOS DE INVERSIÓN

La solución para que usted no tenga que ocuparse de gestionar sus inversiones.

SICAV'S

GERLOCAPITAL SICAV S.A.
Invierte en Renta Variable con una vocación global y exposición en distintas divisas.
(Nº REG. CNMV 211)

CENTAURUS 2002 SICAV S.A.
Con una cartera de Renta Fija con objetivo de estabilidad, invierte en Renta Variable global.
(Nº REG. CNMV 2819)

RENTA VARIABLE

CARTERA VARIABLE F.I.
Fondo 100% Renta Variable con exposición en Ibex35 fundamentalmente.
(Nº REG. CNMV 1678)

CAMINOS BOLSA EURO F.I.
Fondo 100% Renta Variable con exposición en Eurostoxx 50 fundamentalmente.
(Nº REG. CNMV 2327)

CAMINOS BOLSA OPORTUNIDADES F.I.
Fondo 100% Renta Variable. Busca oportunidades en empresas con potencial de revalorización.
(Nº REG. CNMV 660)

MIXTO

RV 30 FOND F.I.
Fondo mixto de Renta Fija con una exposición máxima en Renta Variable del 30% y una cartera de RF que busca valor añadido.
(Nº REG. CNMV 498)

DINFONDO F.I.
Fondo mixto de Renta Fija que invierte en una seleccionada cartera de RF y un máximo del 10% en Renta Variable.
(Nº REG. CNMV 261)

RENTA FIJA

FONCAM F.I.
Nuestro Fondo de Renta Fija más galardonado.
(Nº REG. CNMV 659)

FONDO SENIORS F.I.
Fondo de Renta Fija por el que Gestifonsa SGIIC ha sido galardonada como mejor Gestora de RF en varios ejercicios. (Nº REG. CNMV 2622)

DINVALOR GLOBAL F.I.
Fondo de Renta Fija Global con reducida exposición en España, invierte en distintas estrategias con bonos internacionales.
(Nº REG. CNMV 1477)

MONETARIO

DINERCAM F.I.
Nuestro Fondo Monetario.
(Nº REG. CNMV 3449)

F **Foncam FI Premio Mejor Fondo RF a LP Año 2000** Otorgado por Expansión y Standard&Poor's. / **Foncam FI Premio Mejor Fondo RF a LP 3 años Año 2001** Otorgado por Expansión y Standard&Poor's. / **Foncam FI Premio Mejor Fondo RF a LP Año 2004** Otorgado por Lipper Fund Awards y Cinco Días. / **Dinvalor Global FI Tercer Premio Mixtos defensivos Año 2005** Otorgado por Intereconomía, Morningstar, Tressis y JP Morgan. / **Foncam FI Premio Mejor Fondo RF Bonos Euro Año 2008** Otorgado por Morningstar y La Gaceta. / **Foncam FI Premio Mejor Fondo RF LP zona Euro Año 2008** Otorgado por Interactive Data y Expansión. / **Foncam FI Premio Mejor Fondo de RF Año 2008** Otorgado por Lipper Fund Awards. / **Gestifonsa SGIIC Premio Mejor Gestora de RF Año 2008** Otorgado por Interactive Data y Expansión. / **Foncam FI Best Fund over three years bond Euro Año 2009** Otorgado por Lipper Fund Awards. / **Foncam FI Best Fund over five years bond Euro Año 2009** Otorgado por Lipper Fund Awards. / **Foncam FI Best Fund over ten years bond Euro Año 2009** Otorgado por Lipper Fund Awards. / **Dinercam FI Premio Mejor Fondo Monetario Nacional Año 2010** Otorgado por BME, Interactive Data y Expansión. / **Gestifonsa SGIIC Premio Mejor Gestora de RF Nacional Año 2010** Otorgado por BME, Interactive Data y Expansión.

Disclaimer: IMPORTANTE: para invertir en estos productos es necesario tener conocimientos y experiencia en los Mercados conforme a la Normativa MiFID. Existe riesgo de pérdida de capital invertido. Rentabilidades pasadas no aseguran rentabilidades futuras. Las cifras y datos contenidos en este anuncio no constituyen recomendación de compra o venta de una inversión y tienen estricto contenido publicitario. Los Fondos de Inversión disponen de un folleto informativo y documento con los datos fundamentales para el inversor (DFI) que pueden consultarse en las oficinas de GESTIFONSA SGIIC, S.A.U., Nº Registro Administrativo CNMV-123, C/ Almagro 8 planta 5ª, 28010 Madrid, en la página web de la Entidad (www.gestifonsa.es) y en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (www.cnmv.es). La Entidad Depositaria de los Fondos de Inversión es Banco Caminos S.A., Entidad de Crédito registrada en el Banco de España con el código de Entidad 0234.