

Informe de UNESA 1998-2010

Situación económico-financiera de la actividad eléctrica en España

Las empresas de UNESA han experimentado, desde la liberalización del sector en 1998, una muy notable evolución en la organización de sus actividades. De dedicarse exclusivamente a la operación de actividades eléctricas en España, han llegado a ser empresas globales, con intereses en muchos países, y diversificadas, con negocios distintos a escala nacional e internacional. Mientras que en el año 1998 las actividades en España aportaban el 93% de la cifra de negocios de las empresas de UNESA, en el año 2010 éstas apenas representan el 35% de la cifra de negocios consolidada de los grupos eléctricos integrados en UNESA.

Por ello, además del análisis de la situación económico-financiera de los grupos empresariales eléctricos en su conjunto, cobra especial interés el estudio de los resultados económicos y de la posición financiera de las actividades eléctricas en España, a fin de determinar la capacidad de las empresas de atraer los recursos necesarios para asegurar el suministro eléctrico a mínimo coste y en las condiciones de calidad que desean los consumidores.

En este sentido, debe destacarse que, en los últimos años, y también en 2010, la rentabilidad de las actividades Eléctricas en España ha sido inferior tanto a la de las actividades internacionales como a la de las actividades no eléctricas en España.

La rentabilidad obtenida por las empresas de UNESA por la explotación de sus activos en España ha sido en 2010 del 4,5%, cifra inferior a la tasa de coste

promedio de los capitales utilizados en su financiación, que ha sido del 6,3%. Se produce así una destrucción de valor, que dificulta seriamente su capacidad de atracción de los recursos necesarios para la financiación de sus actividades.

Además, parte de esos recursos han debido emplearse obligatoriamente en la financiación de una operación ajena al normal tráfico empresarial, el déficit de tarifa generado por la diferencia negativa entre lo recaudado por éstas y los costes reconocidos del sistema eléctrico. A 31 de diciembre de 2010, el déficit acumulado desde 2000 superaba los 25.000 millones de euros, un 2% del PIB, y las empresas retenían en sus balances y financiaban con su endeudamiento un importe de 15.982 millones de euros.

La producción en régimen ordinario se vende en un mercado mayorista cuyo precio se sitúa habitualmente entre los más bajos de los países de nuestro entorno. Además, el precio de la energía supone cada vez menos en la factura de los consumidores. Si el precio final de suministro a los consumidores ha aumentado en los últimos años no es por una supuesta falta de competencia o por mal funcionamiento del mercado eléctrico, pues, de cada 100 euros gastados en energía eléctrica por un consumidor final, tan sólo 22,7 corresponden a la energía adquirida en el mercado.

El déficit tarifario tiene su origen en la renuncia de los sucesivos gobiernos a incrementar las tarifas eléctricas en cuantía suficiente para dar respuesta a la



evolución de los costes regulados, cuyo monto se ha multiplicado por tres y medio en los últimos diez años.

Este aumento de los costes regulados se debe, fundamentalmente, al incremento del coste de las primas y tarifas del régimen especial, que constituyen, con gran diferencia, el más importante de los componentes de coste de la tarifa (superan al transporte y la distribución juntos) y el que crece más deprisa.

La producción de régimen especial tiene un peso creciente, en el mix, y alcanzó el 35% de la demanda en 2010, pero su naturaleza intermitente obliga a la instalación de potencia de respaldo para la cobertura de situaciones de punta de demanda. El aumento de la potencia de alta disponibilidad, no adecuadamente retribuida, repercute sobre la rentabilidad de la actividad de generación, que, con un 3,4%, dista mucho de ser suficiente para la retribución de los capitales en ella invertidos, que tienen un coste medio del 6,4%.

El mercado minorista está completamente liberalizado, pero la existencia de tarifas de último recurso continúa obsta-

culizando el desarrollo de la competencia en comercialización.

En relación con la distribución, ésta ha sido tradicionalmente la gran olvidada, con una retribución insuficiente y que no daba las señales económicas adecuadas para las inversiones. Con la aplicación del RD 222 se han dado pasos hacia la normalización desde esta actividad, pero su retribución sigue estando entre las más bajas de Europa.

La distribución tiene potencial para convertirse en un motor de la actividad económica, pues exigirá en el futuro inversiones muy significativas, no sólo para adaptar las redes a los requerimientos de la incorporación de nuevas energías, sino también para controlar la demanda y favorecer la eficiencia energética y para contribuir al desarrollo de vehículos eléctricos. Pero para ello se requiere una importante mejora del modelo retributivo de esta actividad.

La descripción de la situación económico-financiera de la actividad eléctrica en España permite, por lo tanto, poner de manifiesto los perjuicios que para los consumidores y la competitividad de la economía española (y su capacidad de creación de empleo) tendría un sector eléctrico incapaz de atraer el capital necesario para seguir invirtiendo y proporcionando el suministro eléctrico de forma eficiente y en las condiciones de calidad que la sociedad española exige.

(Extractado del Informe editado por UNESA del mismo título en 2012). ♦

El sistema de gestión de trenes ERTMS implantado por primera vez en Europa en una red de cercanías española

El Ministerio de Fomento ha implantado, por primera vez en Europa, en la red de cercanías española el sistema de señalización de trenes que se utiliza en las líneas de alta velocidad ERTMS (European Rail Traffic Management System), lo que redundará en una mejora de la seguridad.

El sistema se ha puesto en marcha en la línea C4 de cercanías de Madrid (Parla-Colmenar Viejo) y su ramal a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. A partir de esta experiencia, se irá implementando, gradualmente, en las líneas de cercanías con mayor tráfico de viajeros de la red ferroviaria.

Para su implantación ha sido necesario equipar con las instalaciones de ERTMS precisas tanto la vía como los trenes de cercanías que circulan por la C4, en una nueva apuesta por la interoperabilidad de la red ferroviaria española.

El sistema ERTMS equipado en la línea corresponde al Nivel 1 definido por la Unión Europea, que consiste en realizar una supervisión continua del movimiento y la velocidad del tren.



El número de trenes con el sistema ERTMS irá aumentando progresivamente en la línea C4, así como la adecuación de los medios humanos y materiales a los requerimientos del sistema, sin afectar a los servicios existentes. Está prevista también la instalación ERTMS nivel 2 en la red de cercanías de Madrid, lo que contribuirá a un incremento de la capacidad.

El sistema equipado nivel 1 dispone de equipos de tierra y de equipos embarcados.

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General



de Ferrocarriles, ha equipado la línea C4, desde Parla hasta Colmenar Viejo y su ramal hasta Alcobendas - San Sebastián de los Reyes.

Una parte importante del trabajo ha consistido en dotar las vías correspondientes de Atocha y Chamartín, dos de las es-

taciones con mayor volumen de tráfico de cercanías de España. En total se han equipado 190 km de vía.

El sistema ERTMS, a través de las balizas que se han instalado en el campo, recibe por cable los datos de los itinerarios autorizados a cada tren desde el Puesto de Mando de Chamartín y envía a cada tren los datos de la línea por la que circula, longitudes, velocidades, pendientes, aparatos de vía y estado de señales.

Por su parte, Renfe ha equipado 112 unidades CIVIA para circular en ERTMS, niveles 1 y 2, por la Línea C4 de Cercanías de Madrid. La inversión en estos equipos supone más de 23 millones de euros.

El equipo embarcado recibe los datos del equipo de tierra y, considerando las características del tren, trasmite al maquinista los límites de velocidad correspondientes a cada tramo, las limitaciones de velocidad impuestas por obras, el estado de las señales e incluso las reducciones de velocidad precisas para detener el tren ante las señales. ♦

Enresa da el primer paso para construir el almacén nuclear

La construcción del Almacén Temporal de Centralizado en la localidad conguense de Villar de Cañas ya se ha puesto en marcha con el primer paso de licitar la contratación de estudios de caracterización de los tres terrenos propuestos para su emplazamiento. Esto supone el punto

de partida de un proceso administrativo que continuará con la realización del proyecto detallado de las instalaciones y la solicitud ante el Ministerio de Industria, Energía y Turismo de las autorizaciones de emplazamiento y de construcción del silo. Posteriormente, se solicitará el informe favorable del Consejo de Seguridad Nuclear y de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA). La construcción de la instalación se realizará en tres fases y la primera estará operativa en un plazo aproximado de cinco años, con una inversión estimada por parte de Enresa de 900 millones y con picos de empleo de has-

ta 500 trabajadores. Las obras comenzarán en un plazo de dos años, según han informado técnicos de Enresa en Cuenca en el marco de las I Jornadas informativas sobre el ATC y su centro tecnológico asociado, organizadas por Enresa y la Asociación de la Prensa de Cuenca. ♦

Un nuevo tramo del AVE Madrid-Galicia en la provincia de Zamora con un túnel de 64 Km



El Ministerio de Fomento ha aprobado la adjudicación, a través de Adif, de las obras de construcción de plataforma del tramo Túnel de Padornelo-Lubián por importe de 108.875.849 euros (IVA incluido).

El tramo Túnel del Padornelo-Lubián, de 7,6 kilómetros de longitud, discurre por los términos municipales de Requejo y Lubián, ambos en la provincia de Zamora, y consta de una plataforma de vía única (vía derecha) de 8,5 m de anchura.

Las actuaciones en este tramo de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Galicia se complementan, para la vía izquierda, con el acondicionamiento del túnel de Padornelo ya existente en la línea convencional Medina del Campo-

Zamora-A Coruña, que es objeto de otro proyecto.

El contrato comprende la construcción del túnel de Padornelo para la vía derecha, de 6.407 m de longitud, incluyendo las galerías completas de conexión con el túnel existente. Asimismo, incluye el viaducto de Leira (vía derecha), de 168 m, y el viaducto de Pedro (vía derecha), de 295 m de longitud.

Hay que señalar que el tramo objeto de adjudicación se integra en el trazado comprendido entre Puebla de Sanabria (Zamora) y Ourense, de 99 km de longitud total, uno de los tramos más complejos técnicamente de la LAV Madrid-Galicia debido a la accidentada orografía que atraviesa.

Las obras han sido adjudicadas a la UTE formada por las empresas Ferrovial Agromán y Compañía de Obras Castillejos, y cuentan con un plazo de ejecución de 40 meses.

La LAV Madrid-Galicia, en la que se integra el tramo Zamora-Ourense, será cofinanciada en el período 2007-2013 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.

El tercer protocolo firmado el 26 de octubre de 2009 por el Ministerio de Fomento, el BEI y Adif contempla entre las posibles actuaciones a financiar por el BEI la LAV Valladolid-Galicia. ♦

Esperanza Aguirre mantendrá la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de Madrid

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre se ha mostrado "dispuesta a aprobar lo que haga falta" para mantener la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Madrid, y que no desaparezca con la implantación del Espacio Europeo de Educación Superior, más conocido como Plan Bolonia.

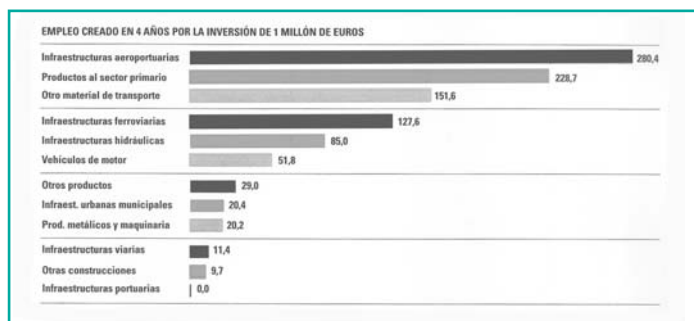
"Lamentaría que el proceso de Bolonia diera al traste con una institución de excelencia tan importante en la formación, y sobre todo en los resultados como es la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid", ha declarado. Para la presidenta, "no es casual que las empresas españolas más importantes de construcción, e incluso en Europa y en el Mundo, estén lideradas por ingenieros de la escuela de Madrid".

En este sentido, ha anunciado su "intención de luchar por que se mantenga una escuela de excelencia como la que en estos momentos ha formado a ingenieros de caminos, canales y puertos", y ha afirmado que, una vez realizado el "ofrecimiento", ahora "hace falta una entidad promotora de esta escuela". ♦

Inversión en infraestructuras y creación de empleo

La tesis doctoral “Efectos del stock de capital en la producción y el empleo de la economía española”, ha sido galardonada recientemente con el Premio Enrique Funetes Quintana (Funcas). En ella, la autora, Carolina Cosculluela, evalúa para el período 1977-2005, la capacidad de trece tipos distintos de capital para generar crecimiento y empleo en la economía española.

Algunos de los resultados más importantes sobre la generación de empleo directo e indirecto, generado al cabo de cuatro años, por millón de eu-



ros invertido, son: En el primer puesto se encuentra la inversión en infraestructuras aeroportuarias, que al cabo de cuatro años es capaz de generar 280,4 empleos por millón de euros. Cerca de las infraestruc-

turas aeroportuarias se sitúan las inversiones en capital del sector primario: la agricultura, la ganadería y la pesca, con 228,7 empleos por millón. Y detrás de ellas, las infraestructuras ferroviarias e hidráulicas, con 127,6 y

85 empleos, respectivamente. En el otro extremo, junto a «Otras construcciones» (9,7 empleos) la inversión en vivienda resulta ser una de las menos productivas, apenas 10,6 empleos por millón de euros. Las infraestructuras viarias con 11,4 empleos y las de corporaciones locales con 20,4 también figuran en la parte baja de la tabla. En resumen, todos los tipos de capital estudiados aumentan de forma permanente el nivel de empleo, y lo que es más importante, todos lo consiguen de forma significativa en tan solo cuatro años. ♦

Absueltos los 11 procesados por el accidente mortal en las obras de la A7 en Almuñécar

El Juzgado de lo Penal número 1 de Motril ha absuelto de todos los cargos a los 11 imputados por el accidente mortal durante la construcción de la A-7, que en noviembre de 2005 costó la vida a seis obreros mientras construían un viaducto a la altura de Almuñécar, en Granada.

Ha resultado decisivo que en la última sesión del juicio el fiscal, ante los testimonios de los peritos, decidiese retirar los cargos. Las acusaciones populares, CCOO y UGT, sí mantuvieron sus peticiones de cárcel y es previsible que recurran la sentencia.

Diez de los once acusados, entre ellos el ingeniero director del proyecto o el coordinador de seguridad de la obra, se enfrentaban a una condena por la posible comisión de un

delito contra los derechos de los trabajadores, seis de homicidio imprudente, y otros tres de lesiones imprudentes, por los que, además de la pena de prisión, se les pedía a inhabilitación para el ejercicio de sus respectivas profesiones si están relacionadas con la construcción.

El juicio arrancó el pasado 1 de febrero y se prolongó hasta el día 29 del mismo mes. En la primera sesión, los acusados ya pasaron de 12 a 11 después de que el juez Sergio Romero aceptase la petición de sacar de los imputados a Francisco Marfín Enciso, Jefe de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Oriental en el momento de los hechos, al considerar nulas las acusaciones contra él, que sólo sostenía el abogado de CCOO.

Todos los acusados declararon ante el juez que el accidente era “imprevisible” y que se habían tomado las debidas precauciones respecto a la cimbra, la maquinaria de estructura metálica que utilizaban los albañiles y encofradores para trabajar a la altura del viaducto en construcción.

Igualmente uno de los heridos en el accidente, que además era el electricista encargado de reparar dicha maquinaria, insistió al declarar como testigo que se encontraba “bien revisada”. Con todos, los testimonios decisivos han sido los de los expertos, tanto peritos judiciales como los llamados por las diferentes partes, incluidos los guardias civiles que levantaron el atestado del accidente. Incluso los téc-

nicos de prevención de riesgos laborales de la Junta de Andalucía apuntaron que las medidas de seguridad en la obra eran las correctas durante sus declaraciones.

Tan sólo los expertos del Instituto Torroja Ciencias de la Construcción del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada (UGR), apuntaron que no se pudo comprobar que se hubieran apretado los tornillos de la cimbra, por lo que pudo producirse un fallo en las uniones, aunque aseguraron la estructura era “fiable” y la adecuada para sostener el viaducto de la autovía que se construía. ♦

Movilidad Inteligente en la UE

Dentro de la iniciativa de la Comisión Europea dirigida a fomentar el desarrollo de los planificadores de viajes universales que superen las fronteras nacionales y ofrezcan opciones de viaje que combinen diversos modos de transporte, se han anunciado los ganadores del primer reto de Movilidad Inteligente sobre los planificadores de viaje multimodales europeos. En la categoría de "planificadores de viajes operativos" los dos ganadores son Idos y Trenitalia y, en la categoría de "ideas innovadoras", han ganado Penelope Ventures GmbH y SNCF.

El número y la calidad de los proyectos e ideas presentados han sido impresionantes, igual que la participación en la votación electrónica que ha ayudado a seleccionar los ganadores de la categoría de «planificadores de viajes operativos». Las dos mejores candidaturas en esta categoría han sido Idos (de Chequia, prestado por Chaps spol. s r.o.) y el planificador de viajes Trenitalia (de Italia, prestado por Ferrovie dello Stato Italiane SpA). En la categoría de «ideas innovadoras», los ganadores han sido Penelope Ventures GmbH, por su idea de planificador de viajes Byebyehello, y SNCF, por su idea de planificador de viajes Mytripset.

Los ganadores de la categoría de «planificadores de viajes operativos» recibieron el mayor número de votos de los doce planificadores participantes en la votación electrónica.

Idos es un planificador de viajes puerta a puerta para



Chequia y Eslovaquia. También proporciona otros enlaces de viaje transfronterizos en toda Europa en autobús o en tren. Recibe 66 millones de visitas en línea al mes.

El planificador de viajes de Trenitalia (SIPAX) facilita enlaces de tren, autobús y transbordadores en Italia y los países limítrofes. La herramienta Viaggiatreno lo complementa para el seguimiento del tráfico en tiempo real. Recibe 3 millones de visitas cada día.

Los ganadores de la categoría de «ideas innovadoras» demostraron al jurado su perfecto entendimiento del carácter del reto y por la creación de proyectos que cubren todas las necesidades previsibles de los viajeros, también en servicios tales como la expedición de billetes. La idea de planificador de viajes Byebyehello, presentada por Penelope Ventures GmbH, convenció al jurado gracias a sus numerosos elementos innovado-



res y a un equipo sólido de interesados que pueden hacer realidad esta idea. La empresa tiene previsto lanzar el planificador en mayo de 2012, en Alemania.

La idea de planificador de viajes Mytripset, presentada por la SNCF, recabó el interés del jurado gracias a su uso innovador de las redes sociales para aportar contenidos y actualizaciones sobre el tráfico. También se asienta en un equipo sólido de socios. Su puesta en marcha está prevista en el otoño de 2012, primero en Francia.

La promoción de los planificadores de viajes multimodales innovadores constituye una prioridad. En 2011, la Comisión realizó un estudio de cara a un planificador de viajes multimodal europeo, cuyo informe final también se ha hecho público: http://ec.europa.eu/transport/its/studies/index_en.htm.

El reto, puesto en marcha por la UE invitaba a las partes interesadas de la industria y a los ciudadanos europeos a presentar planificadores de viajes multimodales europeos (o, al menos, transfronterizos) o ideas innovadoras que facilitaran la creación de esas herramientas multimodales verdaderamente europeas.

En la primera categoría, se propusieron 28 planificadores de viajes, entre los cuales los 12 más prometedores fueron objeto de una votación pública electrónica entre el 5 de diciembre de 2011 y el 13 de enero de 2012. Paralelamente, un jurado de expertos evaluó las 22 «ideas innovadoras» presentadas. ♦

Importantes proyectos ferroviarios en Ecuador

El Gobierno de Ecuador tiene previstos varios importantes proyectos de ámbito ferroviario. Por una parte un plan de rehabilitación integral del sistema ferroviario ecuatoriano y por otra parte dos actuaciones singulares de gran relevancia; la construcción del metro de Quito y del tranvía de la ciudad de Cuenca.

El Plan representa una vertebración de las políticas estimuladoras del turismo que fomentará el desarrollo económico del país esperándose que en 2020 usen el ferrocarril más de 394.000 turistas.

Respecto al metro de Quito y el tranvía de Cuenca, cabe resaltar que el primero es el más ambicioso de todos los proyectos promovidos por el gobierno ecuatoriano pues con el se prevé transportar en 2016 (fecha de su inauguración) a más de 375.000 pasajeros diarios, contando con 1.386 millones de dólares para su construcción. El segundo proyecto marca también un hito, ya que será el primer tranvía moderno del país siendo su coste estimado de 200 millones de dólares. Según las conclusiones de los estudios de movilidad del metro de Quito elaborado por metro de Madrid.

La construcción de una línea de metro que recorra la capital ecuatoriana de norte a sur es factible, tanto técnica como económicamente. El trazado será de 22 kilómetros subterráneos, que se recorrerán en unos 34 minutos y tendrá 15 paradas. El material móvil se compondrá de 18 trenes, con seis vagones cada uno, con un intervalo entre ellos de entre dos a cuatro minutos. Además el diseño del proyecto contempla la integración con los otros sistemas de trans-



porte de la ciudad. El costo estimado del pasaje será de 0,40 dólares. Se espera que en el año 2014 haya ya un tramo concluido.

La ciudad tiene una extensión de 40 kilómetros y 15 kilómetros de ancho. Por tanto, es un lugar ideal para construir un metro. Entre los beneficios que se esperan del mismo están la reducción de tiempos de desplazamiento (de las 2 horas actuales a los 34 minutos que tardará en ir de punta a punta), los 3.500 empleos que generará (2.500 puestos de trabajo para la edificación y 1.000 para la operación) o el permitir que, en un futuro, el Centro Histórico se convierta de zona peatonal al impedir la entrada de vehículos (lo que ayudará a transformar la ciudad y fomentar el turismo).



En Quito el 80% de la contaminación del aire y el 75% del ruido es provocado por automóviles, de los que 400.000, en promedio, circulan a diario por las calles de vacuidad, ocupando el 80% del espacio público y ocupados, en promedio, por solamente 1,4 personas, de los que se deduce que quienes conducen representan sólo el 20% de la población quiteña. Así mismo, se calcula que las pérdidas

anuales en tiempo-trabajo provocadas por el tráfico ascienden a 300 millones de dólares.

Por lo que respecta al proyecto tranvía de Cuenca, responde a que esta ciudad que es la tercera mayor del país con algo más de 400.000 habitantes en el área urbana, se ha decidido por el tranvía para superar su problema de transporte público, especialmente en el casco histórico. Esta ciudad ha experimentado un notable desarrollo gracias a la migración de su gente hacia otros países que, con el plan retorno de las familias migrantes, ha impulsado su proceso de industrialización. La idea es transformar el sistema de transporte convencional a un sistema de transporte público moderno, ecológico de calidad y calidez, así como impulsar formas alternativas de movilidad. ♦

Metro de Madrid en Sudamérica

Metro de Madrid ha despertado la atención de las autoridades de Brasil. Ha recibido a técnicos del metro de la ciudad de Río de Janeiro interesados en conocer especialmente las novedosas técnicas de mantenimiento en algunas de sus instalaciones más emblemáticas. Conocimientos que, entre otros, el suburbano madrileño ya transmitió la semana pasada en una reunión mantenida con diferentes representantes brasileños, aunque esta vez de Sao Paulo. La delegación brasileña ha visitado el centro neurálgico y punto de referencia de Metro, el Puesto de Mando. Después de comprobar su compleja gestión, se ha dirigido a los talleres centrales para ver el diferente tipo de material móvil y los procesos de mantenimiento y reparación que existen.

Durante estas dos semanas las delegaciones brasileñas han querido conocer más de cerca diferentes aspectos de Metro de Madrid, aunque no han sido los únicos, anteriormente el suburbano también recibía a las autoridades de Quito (Ecuador) para revisar la marcha de los diferentes convenios que tiene firmados para el desarrollo y la construcción de la primera línea de Metro que atravesará la capital. En cuanto a la reunión con la delegación de Sao Paulo ha supuesto una primera toma de contacto con una ciudad interesada en crear una gran infraestructura pero sin ninguna experiencia; por ello, mostraron especial interés en el modo de construcción del Plan de

Ampliación 2003-2007 y su posterior gestión.

La delegación brasileña quiso conocer de primera mano las posibilidades y capacidades que tendría Metro para dar asistencia en diferentes aspectos, teniendo en cuenta la lejanía, dudas que quedaron disipadas al mostrar el ejemplo de Metro de Madrid en Santo Domingo, ciudad a la que ha dado asistencia en todos los sentidos; de construcción de gestión y de formación, resultando ser un éxito. Metro colabora ya en al redacción de proyectos de instalaciones y material móvil para la segunda línea de metro de Santo Domingo. También colabora en Buenos Aires con un contrato de venta de 24 coches de la serie 5000 y un segundo contrato de servicios para el suministro de los repuestos, así como la asistencia técnica necesaria para su puesta en servicio en la red del SUBTE.

Además, ha colaborado con México, Chile y Colombia. Las diferentes visitas extranjeras, además de los diferentes trabajos de colaboración pueden llegar a convertir a Metro en un líder internacional en la integración de soluciones de transporte ferroviario metropolitano, creando una línea de negocio rentable y relevante para el mismo, desarrollando oportunidades para las empresas madrileñas y del resto de España, e impulsando el crecimiento de la riqueza en la región, además de convertirle en un referente en la promoción internacional de la región de Madrid. ♦

Crecimiento del tráfico portuario de pasajeros en todo el Mundo

Los 50 primeros puertos del mundo recibieron más de 60 millones de pasajeros en 2011, un 4,3% más que el 2010. Veintiuno de esos puertos, se encuentran ubicados en el Caribe, y movieron 31 millones de pasajeros, es decir el 51,5% del total, aunque su crecimiento con respecto a 2010 apenas llegó al 1,1%. Los puertos europeos sumaron 23,9 millones de pasajeros, el segundo puesto en el mercado mun-

dial, con el 39,7% del total pero, a diferencia del Caribe, el crecimiento fue mucho mayor, el 9,8%. En el Mediterráneo destacan Barcelona, primero de Europa y quinto del mundo; Baleares, duodécimo y cuarto, respectivamente; S. C. de Tenerife, 24º y undécimo; Las Palmas, 28º y duodécimo, y Málaga, 44º y 21º. Más de 20 millones de cruceristas, hicieron recorridos por el Mediterráneo. ♦

TOP 50 DEL MUNDO 2011

Nº	PUERTO	REGION	2010	2011	%
1	Miami	EEUU-Caribe	4.150.000	3.716.800	-10,44%
2	Port Everglades	EEUU-Caribe	3.674.230	3.506.240	-4,57%
3	Port Canaveral	EEUU-Caribe	2.825.450	3.131.940	10,85%
4	Cozumel	México-Caribe	2.908.420	2.651.600	-8,83%
5	Barcelona	España-Mediterráneo	2.344.925	2.642.493	12,69%
6	Nassau	Bahamas-Caribe	2.403.710	2.590.140	7,76%
7	Civitavecchia	Italia-Mediterráneo	1.920.000	2.402.900	25,15%
8	St.Thomas	Barbados-Caribe	1.858.950	1.949.000	4,84%
9	Venecia	Italia-Mediterráneo	1.617.010	1.806.000	11,69%
10	San Juan	Puerto Rico-Caribe	955.330	1.623.700	69,96%
11	St. Maarten	Países Bajos-Caribe	1.512.620	1.619.250	7,05%
12	Baleares	España-Mediterráneo	1.540.866	1.614.499	4,78%
13	El Pireo	Grecia-Mediterráneo	1.200.000	1.566.500	30,54%
14	Southampton	Atlántico -N. Europa	1.243.460	1.445.130	16,22%
15	Grand Cayman	Reino Unido-Caribe	1.597.180	1.444.000	-9,59%
16	Napoles	Italia-Mediterráneo	1.139.320	1.154.750	1,35%
17	New York	EEUU-Costa Este	582.980	1.112.500	90,83%
18	Livorno	Italia-Mediterráneo	822.550	970.550	17,99%
19	Galveston	EEUU-Caribe	850.000	916.000	7,76%
20	Dubrovnik	Croacia-Mediterráneo	970.000	899.660	-7,25%
21	Barbados	Caribe	745.180	853.000	14,47%
22	Santorini	Grecia-Mediterráneo	758.000	842.000	11,08%
23	Tampa	EEUU-Caribe	802.780	840.000	4,64%
24	S.C. Tenerife	España-Atlántico- N. Europa	740.022	828.590	11,97%
25	Roatan I	Honduras-Caribe	795.000	820.000	3,14%
26	Seattle	EEUU-Costa Oeste	931.700	807.300	-13,35%
27	Juneau	EEUU-Costa Este	817.200	778.020	-4,79%
28	Las Palmas	España-Atlántico- N. Europa	638.860	760.896	19,10%
29	New Orleans	EEUU-Caribe	530.000	758.200	43,06%
30	Savona	Italia-Mediterráneo	820.000	757.140	-7,67%
31	Copenhague	Dinamarca-Atlántico -N. Europa	662.000	750.000	13,29%
32	Katalolon	Grecia-Mediterráneo	663.000	744.350	12,27%
33	Ketchikan	EEUU-Costa Oeste	828.930	742.740	-10,40%
34	Mykonos	Grecia-Mediterráneo	644.000	737.000	14,44%
35	La Goulette	Túnez-Mediterráneo	850.000	720.000	-15,29%
36	Genova	Italia-Mediterráneo	860.290	714.100	-16,99%
37	Grand Turk	Reino Unido-Caribe	660.000	703.000	6,52%
38	Belize	Caribe	764.630	701.990	-8,19%
39	Freeport	Bahamas-Caribe	1.190.280	688.000	-42,20%
40	Costa Maya	Méjico-Caribe	625.000	684.000	9,44%
41	Marsella	Francia-Mediterráneo	699.890	681.550	-2,62%
42	Kudasai	Turquía-Mediterráneo	500.000	648.200	29,64%
43	Long Beach	EEUU-Costa Oeste	830.000	647.840	-21,95%
44	Málaga	España-Mediterráneo	659.123	638.845	-3,08%
45	Key West	EEUU-Caribe	650.000	625.000	-3,85%
46	St. Lucia	Caribe	670.040	622.800	-7,05%
47	Antigua	Caribe	557.640	620.900	11,34%
48	Vancouver	Canadá-Costa Oeste	578.990	619.260	6,96%
49	Los Angeles	EEUU-Costa Oeste	731.950	615.000	-15,98%
50	Estambul	Turquía-Mediterráneo	508.250	608.800	19,78%
TOTAL			57.829.756	60.322.173	4,31%

Estimaciones y datos: D. P. Wild y Puertos del Estado

Ferrovial Servicios gestionará dos centros de residuos en Gran Canaria

El Cabildo Insular de Gran Canaria ha adjudicado a la UTE formada por Cespa, filial de servicios urbanos y medioambientales de Ferrovial Servicios, y Ayaguares la gestión de los centros de tratamiento de residuos de Salto del Negro y Juan Grande. La suma de los dos contratos supera los 500 millones de euros.

Dentro de su compromiso de reducción de emisiones de CO₂ y mínimo impacto en el entorno, Cespa desarrollará procesos de valorización energética del biogás generado por los residuos acumulados en los depósitos. En el último año, la compañía ha evitado la emisión de 900.000 toneladas de CO₂ gracias a la captación y valorización eléctrica y térmica del biogás. Además, en ambos complejos se implantarán aerogeneradores y placas solares fotovoltaicas en las cubiertas de naves, entre otras tecnologías.



Cespa se encargará de la construcción, explotación y mantenimiento de las obras existentes y previstas de Salto del Negro, que dará servicio a más de 500.000 habitantes de 13 municipios. La compañía gestionará en esta planta cerca de 390.000 toneladas de residuos anuales. La cuantía de este proyecto, que tendrá una duración de 17,5 años, asciende a los 240,5 millones de euros.

La UTE formada por Cespa y Ayaguares se ha adjudicado

la construcción, explotación y el mantenimiento del centro de tratamiento de residuos de Juan Grande durante los próximos 19,5 años, por una cuantía que asciende a los 261,7 millones de euros. Cuando las obras finalicen en 2013, este centro dará servicio a 8 municipios, que representan una población de más de 319.000 habitantes, y gestionará un volumen de residuos cercano a las 300.000 toneladas anuales.

Las 6 plantas de biometanización de Cespa generan 12 millones de kilowatios hora de electricidad, lo que equivale al consumo de 2.700 hogares por año promedio. La compañía produce 100.000 MWh de electricidad gracias a la valorización energética del biogás de depósito controlado, 12.500 MWh gracias a los procesos de biometanización y 16.000 MWh gracias a la valorización energética de la planta de Andorra. En total, Cespa capta más de 94 millones de Nm³ de biogás en España, evitando la emisión de más de 900.000 toneladas de CO₂ a la atmósfera (cifra que equivaldría a retirar de la circulación 650.000 coches durante 1 año). Con presencia en España, Portugal, Reino Unido y Andorra, da servicio a más de 800 municipios que representan una población cercana a los seis millones de habitantes. ♦

Nueva terminal de contenedores de la dársena del este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife concedida a OHL

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha adjudicado al consorcio OHL Concesiones - Marítima Davila la concesión de la nueva terminal pública de contenedores de la dársena del Este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El plazo de la concesión es de 30 años y el consorcio adjudicatario, que OHL Concesiones lidera con una participación del 65%, debe realizar una inversión de 60,55 millones de euros, aproximadamente, de los que 42,08 se destinarán a maquinaria y 18,47 millones a obra civil.

La nueva terminal, cuya puesta en operación está prevista para los primeros meses de 2013, está diseñada para atender tráfico de importación, exportación y transbordo y tendrá capacidad para operar al menos dos barcos Super-Post Panamax simultáneamente.

Las características más relevantes de la infraestructura son las siguientes:

- Línea de atraque: 696 m
- Calado: 16 m
- Superficie: 15,3 hectáreas

- Capacidad para atender un tráfico anual aproximado de 600.000 TEU

Estas características y su localización estratégica permitirán a la nueva terminal incorporar los tráfico de transbordo internacional de contenedores con origen o destino Europa y América, y de éstos continentes con los mercados emergentes de la costa atlántica de África, así como atender los tráfico locales y soportar el crecimiento esperado de los mismos en los próximos 30 años, posicionando al Puerto de Santa Cruz de Te-

nerife como la plataforma logística de referencia en el Atlántico. Las nuevas instalaciones y equipamientos están diseñados para dar servicio a los buques de última generación, con una capacidad de hasta 13.500 TEU.

Esta terminal es la tercera concesión de la compañía en el sector de puertos comerciales, en el cual opera la Ampliación Sur del Puerto de Alicante en España y participa en el consorcio para la construcción y posterior explotación de la terminal de contenedores del Puerto de Ennore en la India. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

Aqualia ha presentado el Proyecto All-gas para obtener biocombustibles con la depuración de aguas residuales

Aqualia, filial para la gestión integral del agua de FCC, ha presentado en Londres el proyecto All-gas que permitirá la obtención de biocombustibles a partir de la depuración de aguas residuales. Este proyecto cuenta con un presupuesto de 12 millones de euros y se enmarca dentro de las iniciativas de I+D+i de la Unión Europea -UE-. Bajo el liderazgo de Aqualia participan otras seis empresas investigadoras de Alemania, Reino Unido, Holanda, Austria y Turquía.

El proyecto All-gas se enmarca dentro de la apuesta de la UE por la investigación para la consecución de nuevas fuentes de energías limpias, por lo que el presupuesto comunitario

aportará fondos por valor de más de 7 millones de euros. Esta financiación refleja el esfuerzo que Europa dirige hacia la reducción de la dependencia energética de los combustibles fósiles. El objetivo es que en 2020 un 20% de la energía producida en Europa provenga de energías renovables.

En la práctica, el proyecto tiene como base el aprovechamiento de las aguas residuales para el cultivo de microalgas y su posterior conversión en productos energéticos como el biodiésel. Su desarrollo en cinco años: una primera fase de dos años dedicada principalmente a la investigación y una segunda fase, que comprende los otros tres restantes, para la pro-

ducción propiamente dicha. La Estación Depuradora de Aguas Residuales -EDAR- de El Torno en Chiclana -Cádiz- acogerá las instalaciones esenciales para la primera fase. En las salinas municipales anexas se habilitarán, en esta primera fase, dos lagunas, un sistema de recolección de algas e instalaciones auxiliares. En la segunda, la planta industrial de 10 hectáreas para el cultivo de algas.

Entre las ventajas e innovaciones del proyecto All-gas están la mejora de la eficiencia, ya que se trata de un cultivo de rápido crecimiento como las microalgas, así como la eliminación simultánea de nutrientes de las aguas residuales y la recolección y procesamiento de

la biomasa para el aceite y otras extracciones químicas. Además, se trata de la primera vez que se desarrolla un proyecto de estas características a gran escala (10 hectáreas de cultivo). Se prevé que con los biocombustibles producidos en esta extensión se pueda cubrir el consumo anual de una flota de 400 vehículos.

Por otro lado, esta tecnología hace posible la obtención de forma eficiente de biocombustibles como el biodiésel, el biogás o a la biomasa y sin necesidad de plantaciones de grandes extensiones de materias primas alimentarias, con lo que además se evita el consiguiente aumento de precios de los alimentos. ♦

Obra de urbanización en Namibia del Grupo Puentes

El Namibia Development Corporation (NDC), organismo dependiente del Ministerio de Comercio e Industria Namibia, adjudicó a Tecnomam, empresa de nacionalidad Namibia perteneciente al GRUPO PUENTES, las obras de urbanización de un polígono industrial en Walvis Bay. El importe de la adjudicación de este proyecto, denominado "Nara Namib Industrial Estate, Walvis Bay Electrical & Building Works", asciende a 26.521.511, 49 NAD (2,4 millones de euros) IVA incluido, y su plazo de ejecución es de

18 meses. Las obras consisten en la urbanización de un nuevo polígono industrial en Walvis Bay, una de las zonas de mayor proyección del país, incluyendo el movimiento de tierras, la carretera de acceso, la red de abastecimiento y saneamiento, la instalación eléctrica y los centros de transformación. Esta adjudicación es la primera obra que GRUPO PUENTES consigue en Namibia, con la que inicia su expansión en el suroeste de África y da un nuevo impulso a la expansión internacional de la compañía.

Obra de urbanización adjudicada a FCC en Qatar

El organismo gubernamental de Qatar Private Engineering Office (PEO), ha adjudicado a FCC Construcción, en UTE con Petroserv Ltd., la fase II de los trabajos de urbanización de Barzán en Al Wajba, a 15 kilómetros de la capital catari, por un importe cercano a los 39 millones de euros y un plazo de ejecución de 20 meses.

El desarrollo urbanístico, próximo a la autopista de Doha-Dukhan, comprende las demoliciones de los edificios y pavimentos existentes, así como la retirada de los antiguos

servicios y, la ejecución del movimiento de tierras, los trabajos de aglomerado asfáltico, la restitución de los servicios afectados, sistemas de alumbrado, redes de distribución en alta y baja tensión y la canalización del agua.

El contrato también incluye 16 subestaciones eléctricas de 5 tipos diferentes, según su ocupación en planta, entre 160 y 400 m². Todas las edificaciones son de una sola planta con cubierta plana y estructura de hormigón con cerramiento de bloque de hormigón revestido. ♦

ACTIVIDAD EXTERIOR

ACCIONA construirá una depuradora en Colombia

Acciona Agua ha resultado ganadora del concurso para la construcción, diseño, operación y mantenimiento de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Bello en Medellín (Colombia). La licitación fue convocada por Aguas Nacionales EPM de Medellín y el volumen total del negocio, entre construcción y operación, supondrá unos 347 millones de dólares, más de 260 millones de euros. La planta beneficiará inicialmente a más de tres millones de habitantes.

Mediante el proyecto Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Bello serán depuradas las aguas residuales de los municipios de Medellín y Bello que llegan hasta la planta a través del Interceptor Bello, antes de ser vertidas al río Medellín.

En sus instalaciones se espera recibir diariamente unas 120 toneladas de materia orgánica proveniente de las aguas residuales producidas por la industria, el comercio y las viviendas, para someterlas después a procesos biológicos, químicos y físi-



cos y devolverlas tratadas al río Medellín. El objetivo es lograr que el río supere los niveles de oxígeno disuelto que son aceptados mundialmente como indicadores de ríos descontaminados. Al reducir la carga orgánica que recibe el río se logrará el objetivo de calidad del agua, establecido por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, de elevar el contenido de oxígeno disuelto hasta un nivel mínimo de 5 mg/l en promedio. Esto permitirá la recuperación de espacios en las riberas que podrán ser dedicados a la recreación y a desarrollos urbanísticos y paisajísticos.

ACCIONA Agua prevé construir la infraestructura necesaria en un plazo de 36 meses y realizará la operación y mantenimiento por un período de 1 año.

Durante su fase plena de construcción, la planta de Bello generará cerca de 1.200 empleos, entre directos e indirectos.

Además de ACCIONA Agua en el consorcio ganador - Aguas de Aburrá HHA- están presentes las firmas coreanas Hyundai Engineering and Construction Co. Ltd. y Hyundai Engineering Co. Ltd. Su oferta fue seleccionada entre 11 pro-

puestas provenientes de Colombia, Corea, Brasil, Uruguay, España y México, que se analizaron teniendo en cuenta rigurosos criterios técnicos, de experiencia, económicos, legales y contractuales.

Con el nuevo contrato se sigue reforzando la presencia de la compañía en Latinoamérica donde está desarrollando actividades en desalación y tratamiento de agua y, desde 2008, ha conseguido destacados proyectos. Entre ellos, la construcción de la primera desaladora por ósmosis inversa de Venezuela; la asistencia técnica y mantenimiento de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Arrudas, en Brasil; la construcción de la planta potabilizadora y el acueducto de Peravia en República Dominicana y, más recientemente, entre 2010 y 2011, la adjudicación de la que será la planta depuradora más grande del mundo en Atotonilco, México o la desaladora del Valle de Atacama en Chile, así como dos depuradoras en Perú. ♦

SANJOSE construye en Perú de una Planta Fotovoltaica de 20 MW

SANJOSE ha comenzado la ejecución en el Alto de la Alianza (Tacna) de un parque fotovoltaico de 20 MW, que será el primero que entrega a red de Perú.

La planta con seguidor a un eje polar se conectará a final de 2012 y producirá 45 Gwh/año gracias a su privilegiada ubicación en una zona de intensa radiación, inyectan-

do al sistema nacional SEIN sus 80.000 paneles solares fotovoltaicos que darán una potencia total de 22 Mwp.

Entre las obras a realizar en el proyecto, cuya superficie construida superará los 60.000m², destacan la ejecución de:

- 10.440 metros lineales de caminos principales y secundarios.

- La instalación de 4.430 metros lineales de vallado perimetral con malla recubierta PVC y 2 metros altura.

- La realización de 18.000 micro-pilotes de 350 mm. de diámetro y 3.100 mm. de profundidad.

- El montaje de 1.850.000 Kg. de estructura metálica entre pilares, vigas principales, secundarias y eje de transmisión.

Este proyecto se suma al portfolio de plantas de energías renovables construidos y desarrollados por SANJOSE en los últimos años en España, Italia y República Checa.

Actualmente cuenta en la región con más proyectos renovables en cartera en Chile, Uruguay y Argentina. ♦

ACCIONA inaugura en México el mayor complejo eólico Iberoamericano

El Presidente de ACCIONA, José Manuel Entrecañales, destaca en el acto de inauguración el compromiso de la Compañía con el desarrollo sostenible de México.

ACCIONA consolida con estos parques su liderazgo eólico en el país, con un 65% de la potencia operativa.

El Presidente de México, Felipe Calderón Hinojosa, inauguró los parques eólicos Oaxaca II, III y IV, propiedad de ACCIONA, que constituyen el mayor complejo eólico de Iberoamérica, con 306 MW de potencia operativa.

ACCIONA es líder en energía eólica en México, con 556,5 MW distribuidos en cuatro parques - los tres citados y Eurus (250,5 MW)-, lo que representa el 65% de la potencia operativa en el



país. Todos ellos están situados en el Istmo de Tehuantepec (Oaxaca), zona de muy destacado recurso eólico.

ACCIONA finalizó el montaje de los 204 aerogeneradores que completan estas instalaciones, todos ellos de 1,5 MW de tecnología ACCIONA Windpower, en septiembre de 2011; entre octu-

bre y diciembre del pasado año se llevó a cabo su energización y progresiva conexión a red, y en los primeros meses de 2012 se ha producido su entrada en operación comercial.

La Comisión Federal de Electricidad (CFE), que adjudicó a ACCIONA la construcción y explotación de estos tres parques

en marzo de 2010, estima que la producción media anual de los mismos será de 1.129 millones de kilovatios hora. Representa el consumo energético de 700.000 hogares mexicanos, y evitará la emisión anual a la atmósfera de 670 millones de toneladas de CO₂, equivalentes al esfuerzo de depuración de 33,5 millones de árboles en el proceso de fotosíntesis.

ACCIONA Energía cuenta ya en México con un parque eólico de 250,5 MW -Eurus, operativo desde 2009-, que suministra electricidad a plantas de la empresa cementera Cemex en México. La Compañía trabaja asimismo en otros desarrollos en renovables para sí y para clientes externos, con los que espera reforzar su ya destacada presencia en el país. ♦

Iberdrola concluye en Estados Unidos un parque eólico de más de 300 MW

IBERDROLA, líder global en energías renovables, ha culminado la construcción en Estados Unidos uno de los parques eólicos más grandes del mundo, el de Blue Creek, de 304 megavatios (MW) de potencia instalada.

Blue Creek está situado en seis municipalidades en los condados de Van Wert y Paulding (estado de Ohio) y ha sido construido con tecnología de Gamesa, al incorporar 152 aerogeneradores del modelo G90? de 2 MW de potencia unitaria y 100 metros de altura.

Este parque eólico ha supuesto la creación de 20 nuevos puestos de trabajo locales

permanentes y, durante la fase de construcción, ha dado empleo a más de 500 personas, habiendo colaborado más de 20 empresas de su área de influencia en el desarrollo.

IBERDROLA ya ha firmado un contrato de venta de 100 MW producidos por este parque eólico durante los próximos 20 años con la empresa americana First Energy Solutions, filial de First Energy Corp.

Los contratos como el de Blue Creek, denominados en Estados Unidos Power Purchase Agreements (PPA), garantizan la rentabilidad de las instalaciones energéticas a largo plazo y son uno de los pilares de la es-

trategia de la Empresa en este país.

Por otro lado, IBERDROLA ha iniciado este mes el desarrollo de otro importante proyecto eólico en Estados Unidos, el de Manzana, que se ubica junto a la localidad de Rosamond (estado de California) y contará con 189 MW de potencia.

La Compañía también ha firmado recientemente sendos acuerdos para la venta de la electricidad que se genere en esta instalación. En concreto, ha suscrito uno con la empresa San Diego Gas & Electric, a la que le suministrará la energía de 100 MW a lo largo de los próximos 20 años, y otro

con Silicon Valley Power, de la ciudad de Santa Clara a la que le aportará la electricidad producida por otros 50 MW durante el mismo período de tiempo.

IBERDROLA, que dispone de 850 empleados en Estados Unidos y está presente en 18 estados, dirige sus operaciones en el ámbito de las energías renovables desde Portland (Oregón). Es la segunda compañía eólica del país por capacidad, con más de 5.200 MW instalados, y ha sido la referencia del sector en los últimos tres años, habiendo puesto en marcha en 2011 un total de 732 MW. ♦

Presencia de la Asociación Española de Túneles y Obras Subterráneas (AETOS) en los foros internacionales



Los días 8 y 9 de Febrero 2012 tuvo lugar en la Ciudad de México el "2º Simposio internacional sobre túneles y lumbreras en suelos y roca", organizado por la Sociedad Mexicana de Ingeniería Geotécnica (SMIG) y la Asociación Mexicana de Túneles y Obras Subterráneas (AMITOS), Simposio al que había sido especialmente invitada la Asociación Española AETOS, y en el que participaron varios Ingenieros de Caminos españoles.

Con este motivo, AETOS envió una Comunicación, publicada en la documentación del citado Simposio, titulada "1996-2011: El período cumbre de la construcción de túneles con

TBM en España. Últimos avances en tuneladoras" relativa a los túneles construidos en España para las Infraestructuras del Transporte en los últimos 15 años, así como a los últimos avances en el diseño de tuneladoras, algunos de los cuales fueron probados con éxito, por primera vez, en obras españolas.

La Comunicación, que recoge los datos generales de los proyectos correspondientes a los 405 km de túneles construidos con tuneladora en España desde 1996 hasta el presente año (una media de 27 km de túnel por año en cada uno de los años del citado período), fue presentada por su autor, el Ingeniero

de Caminos C. y P. F. MENDAÑA, en la intervención magistral con que se abrió la Sesión 8ª del Simposio (CASOS DE HISTORIA), despertando un enorme interés entre los asistentes.

Por otra parte, se facilitó también amplia información relativa a las obras de Pozos verticales construidos en España en suelos y roca para los proyectos del ADIF de la L.A.V. Barcelona-Frontera francesa con las nuevas Máquinas integrales VSM de Pozos. Esta información había sido publicada en la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS en los números de Febrero y Marzo de 2011 y completada en el número de Febrero del presente año 2012. ♦



Baldomero Falcones accede a la presidencia de Seopan

Seopan, la patronal de las grandes constructoras, inicia una nueva etapa con Falcones como nuevo presidente, en lugar de David Taguas. A partir de ahora, la presidencia será rotatoria anualmente.

Baldomero Falcones, presidente y consejero de FCC, será el nuevo presidente de la asociación que agrupa a las grandes constructoras Seopan en sustitución de David Taguas.

A partir de ahora los presidentes de las principales empresas que integran la asociación se turnarán anualmente en la presidencia y contarán con el apoyo del vicepresidente, Julián Núñez, quien ha sido reforzado en su papel ejecutivo.

La junta directiva decidió también el nombramiento como vicepresidente de Manuel Manrique en representación del Grupo Sacyr Vallehermoso.

En esta nueva etapa de la patronal, el desempeño del cargo de presidente dejará de estar remunerado.

Asimismo, las empresas asociadas tienen como objetivo racionalizar y simplificar la estructura y costes operativos de la patronal, al tiempo que mantienen y refuerzan su representatividad e interlocución institucional como asociación sectorial, con una implicación directa de sus miembros en la gestión.

Falcones llega al cargo tras haber aceptado la Junta Directiva de la patronal la renuncia del anterior presidente, David Taguas. ♦