

boletín

Nº29 año VIII enero 2008

# aerco

Asociación Nacional de Empresas Constructoras de Obra Pública



**Entrevista con la Directora General  
de la Oficina Española de Cambio Climático**

Teresa Ribera Rodríguez

**Perspectivas para la investigación en transportes**

Por Angel Aparicio Mourelo Director General del CEDEX

**Un nuevo marco legal  
para el sector de la obra pública**

Cuando aparezca el próximo número de nuestro boletín, España tendrá un nuevo Gobierno emanado de las urnas que deberá afrontar, entre los múltiples asuntos que conforman la realidad social y económica española, el de las infraestructuras.

Las encuestas, cada cuatro años, se muestran tozudas en señalar la existencia de una inmensa mayoría de ciudadanos españoles cuya elección se reparte entre las siglas del PP y del PSOE y que, en su condición de ciudadanos que miran al progreso, están básicamente de acuerdo en atribuir a las infraestructuras un papel clave para el logro del bienestar común.

Creemos, pues, que las infraestructuras tienen poco que ver con las ideologías; su concepción y diseño responden a la necesidad de acortar tiempos, de incrementar la seguridad y la comodidad de los usuarios, de aumentar la eficiencia de los recursos, de facilitar el desarrollo y crecimiento presente y futuro de los territorios... Todo ello con un condicionamiento cierto: el de la orografía, probablemente la realidad más rotunda y aplastante a la que se enfrenta cualquier plan de infraestructuras.

Prácticamente no hay una obra de envergadura cuya construcción se ciña en el plano temporal a la duración de una legislatura. Lo normal es que cada Gobierno culmine en una legislatura obras que se proyectaron y, en ocasiones, comenzaron su preparación, no

durante el mandato del anterior Gobierno, sino incluso del que le precedió. Sirva de ejemplo el Plan de Conservación de Autovías de Primera Generación, cuyo planteamiento se produjo nada menos que ¡hace más de diez años!, durante la etapa de Rafael Arias-Salgado al frente de Fomento en el primer gobierno del PP.

Es difícil que los Gobiernos, sean del signo que sean, se sustraigan al afán legítimo de transformar la realidad social con el fin de mejorarla, elaborando en cada legislatura más de quinientas leyes. Sin embargo, la esencia de la obra pública es diferente. Gane el partido que gane, gobierne quien gobierne, los re-

## AL MARGEN DE IDEOLOGÍAS

tos de ampliación y mejora de las infraestructuras seguirán sobre la mesa. Por eso, ¡cuánto más no se ganaría con una planificación a largo plazo de los proyectos! ¿Por qué no pues un pacto de infraestructuras que ponga esta importante cuestión al margen de la lucha política? Hace cuatro años ya solicitamos de la CEOE que propiciase un pacto de Estado sobre la materia. Hoy, en vísperas de elecciones, volvemos a solicitarlo. •

### Junta Directiva

#### Presidente

Jesús Sancho Rof

#### Vicepresidentes

Alejandro Llorente Muñoz

José Luis de Quesada Ibáñez

Adolfo Sánchez García

#### Secretaría

Pilar Alonso Hervás

#### Tesorero

Antón Arias Díaz-Eimil

#### Vocales

Domingo Aguerri San Rafael

Fernando Alba Martín

Carlos Álvarez Penalva

Honorio Ballester Ortega

Juan Castells Farras

Eduardo Fernández Bustillo

José Luis Martín de Santos

Jose Antonio Pardo González

Enrique Román Corzo

José María Royo Gabás

Fernando Sotos Nicolas

#### Gerente

José María Izard Galindo

#### Redacción

#### Director

Enrique Armendáriz

C/Lombía, 8. Bajo 6. 28009 Madrid

Tel. 91 431 73 25

[enrique@enriquearmendariz.es](mailto:enrique@enriquearmendariz.es)

### Diseño, Maquetación

Susana Cid

[www.susanacid.es](http://www.susanacid.es)

[contacto@susanacid.es](mailto:contacto@susanacid.es)

#### Impresión

Servipres

#### Edita

AERCO

Raimundo Fernández Villaverde, 61,  
6º Dcha.

28003 Madrid

Tel. 91 456 06 46

Fax: 91 456 06 47

[www.aerco.es](http://www.aerco.es)

[aerco@erco.es](mailto:aerco@erco.es)

## Un nuevo marco legal para el sector de la obra pública

En mayo de este año entra en vigor la Ley de Contratos del Sector Público, que incorpora la normativa europea sobre la materia



► Autovía N-340, tramo Chiclana de la Frontera-Conil de la Frontera. Constructora: RUS

EL AÑO QUE SE INICIA ESTARÁ MARCADO POR LA ENTRADA EN VIGOR DE UN NUEVO MARCO JURÍDICO QUE REGULARÁ LAS RELACIONES CONTRACTUALES ENTRE LA ADMINISTRACIÓN Y LAS EMPRESAS, UNA NORMA QUE, ADEMÁS DE ADAPTAR LA ACTUAL LEGISLACIÓN COMUNITARIA EN MATERIA DE CONTRATOS A LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA, CONTEMPLA NUEVAS FIGURAS LEGALES EN EL SECTOR DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA.

La Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, fue publicada en el Boletín Oficial del Estado número 261, de 31 de octubre de 2007, y sustituye al conocido Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La entrada en vigor de la nueva ley se producirá a partir de mayo de 2008, después de haberse cumplido los seis meses de vacatio legis que marca su propio articulado. Sin embargo, su aplicación efectiva se demorará todavía algún tiempo, en tanto no expiren los contratos administrativos que se hayan adjudicado con anterioridad a su entrada en vigor.

La trascendencia del nuevo marco legal queda justificada por el enorme peso que la contratación pública sigue teniendo en la economía. Los expertos consideran que la participación del Sector Público como poder adjudicador, ya sea a través de la Administración Central, las Administraciones territoriales o las empresas públicas, se erige en el sector económico de mayor aportación al PIB nacional. Incluso, insisten esos mismos expertos, en caso de sumarse a la contratación pública tradicional la correspondiente a los sectores regulados (energía, agua, transportes...), su aportación, en porcentaje, no sería inferior al 20% del PIB.

Son muchos los cambios que introduce la nueva Ley de Contratos del Sector Público en lo referente al contrato de obras, comenzando por la propia calificación de este contrato, que tendrá la consideración de contrato administrativo (si lo adjudica una Administración

Pública), o privado (si el poder adjudicador es una entidad del sector público que no sea Administración Pública). Además, según la naturaleza del adjudicatario y del importe del contrato, estos podrán estar sujetos o no a la regulación armonizada, lo que condicionará las normas aplicables a su preparación y adjudicación.

En todo caso, los contratos licitados por organismos autónomos o sociedades públicas como el ADIF, RENFE o AENA quedarán afectados por la nueva ley.

En su día, durante el periodo de información pública de esta nueva norma, AERCO ya planteó una serie de objeciones al texto (véase cuadro adjunto) por considerar que suponía un cambio sustancial con respecto a la norma que viene a sustituir, cuya vigencia no supera aún los cinco años y que ha demostrado su plena eficacia en lo que atañe al desarrollo de las relaciones contractuales entre las administraciones públicas y las empresas. La Asociación confía ahora en que a través del correspondiente reglamento, que deberá desarrollar y detallar la ley, se incorporen aclaraciones sustanciales que hagan mas favorable su interpretación.

A su juicio, los principales puntos a cuidar serían aquellos que se refieren a la clasificación de empresas, a los concursos a precio cerrado y a la contratación electrónica, cuya aplicación en el sector de la obra pública puede revestir una enorme complejidad.

#### CRITERIOS SOCIALES Y DE SOSTENIBILIDAD

Ciñéndonos al contrato de obras, el que de forma más directa afecta a los contratistas de obras públicas, y siguiendo en aras de la claridad expositiva la secuencia cronológica que sigue a todo proceso de licitación, cabe señalar que en lo referido a la determinación del procedimiento contractual y a la difusión del mismo, los pliegos de prescripciones técnicas introducen por vez primera en el ordenamiento jurídico español criterios sociales y de sostenibilidad a los efectos de que sean tomados en cuenta en el proceso de valoración de ofertas.

Asimismo, se ha llevado a cabo una elevación de los umbrales para los procedimientos de contratación tra-



► Obras de la Línea AVE Madrid-Valencia. Tramo Aldaya - Picanya. Término municipal de Torrent. Constructora: CONSTRUCCIONES VERA.

dicionales (contrato menor de obras, hasta 50.000 euros; exigencia de clasificación a partir de 350.000 euros; informe preceptivo de supervisión desde los 350.000 euros, art. 109), y se ha introducido el procedimiento de diálogo competitivo con diferentes contratistas en el caso de contratos complejos. Mediante este procedimiento, los licitadores podrán dar diferentes soluciones técnicas, jurídicas y económicas a las necesidades públicas.

Otra de las novedades de la Ley en la fase de procedimiento y difusión es la creación de la plataforma de contratación electrónica, lo que sintoniza con el proyecto impulsado dentro del espacio europeo de fomentar y normalizar los procesos de contratación mediante estos medios. A este respecto, el plan de la Unión es lograr que alrededor del año 2010, el 50% de toda la contratación pública se lleve a cabo mediante la e-contratación, lo que permitiría al sector público lograr unos ahorros superiores a los 40.000 millones de euros.

#### REGISTRO DE LICITADORES

En lo que afecta a la selección de los contratistas, aparte de la modificación del régimen de clasificación, la ley incorpora la creación del registro de licitadores y empresas clasificadas, lo que facilitará la acreditación de

la personalidad y solvencia técnica de los contratistas (basta un certificado para dar por suficiente la documentación administrativa), y amplía el porcentaje que hay que depositar como garantías provisionales y definitivas (que pasarán a ser del 2 % actual, al 3 % en las provisionales, y del 4 % actual, al 5 % en las definitivas), aunque eximiendo en algunos casos a los contratistas de la presentación de garantía definitiva. Del mismo modo, a estos se les podrá exigir la incorporación a sus ofertas de sistemas de gestión ambiental.

La Ley consagra la desaparición de los términos concurso y subasta, tradicionales hasta hoy en la legislación española sobre la materia, e impone en su lugar el concepto de adjudicación a la oferta económicamente más ventajosa, teniendo en cuenta, en unos casos, criterios únicamente económicos y, en otros, no solo económicos, sino también de otra índole. En relación con este punto, introduce la figura de la adjudicación provisional, con la posibilidad de presentar recurso a la misma en el periodo de los 15 días siguientes a hacerse pública aquélla, y de la adjudicación definitiva, después de presentada la correspondiente garantía financiera.

En relación con la ejecución del contrato, el nuevo texto legal endurece el régimen de revisión de precios, garantiza un mayor control de la subcontratación, y fija una

serie de condiciones para su ejecución, entre las que destacan las derivadas de las convenciones de la Organización Internacional del Trabajo en relación con el dumping laboral o salarial.

#### CONCESIÓN Y CONTRATOS DE COLABORACIÓN

Por primera vez, también, la ley otorga carta de naturaleza a dos modalidades de contratación ya usadas en la anterior Ley para la ejecución de obras: la concesión de obras públicas y los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado. Con ellas, la legislación española en materia de contratos se dota de un instrumento jurídico que facilita la financiación de las grandes obras de infraestructuras y de servicios y prestaciones de naturaleza compleja.

Desde el punto de vista económico y financiero, este mecanismo de financiación recibe el nombre de colaboración o asociación público-privada (PPP) para la realización y ejecución de las grandes obras y servicios. Los antecedentes de este fenómeno datan de la década de los ochenta tanto en el ámbito anglosajón como en el de los principales organismos de financiación internacional.

Este sistema, fundamentalmente a través del contrato de concesión, confiere al sector público plena capacidad para gestionar los términos y la calidad del servicio y le permite disponer de recursos adicionales para impulsar

## AERCO propone mejoras al texto

**A**ERCO considera ineludible la mejora de algunos aspectos de la Ley aprovechando la redacción de su correspondiente reglamento. En concreto, suscita preocupación para la Asociación la modificación que lleva a cabo la nueva norma en materia de clasificación de empresas contratistas, en el sentido de no condicionarla a la cuantía del contrato y proceder a establecer la clasificación como modo de acreditar la solvencia económica y financiera y profesional y técnica de los contratistas.

Del mismo modo, AERCO considera que la nueva ley constituye una oportunidad para articular de manera definitiva el registro central de contratistas, que deberá evitar a las empresas cuantiosas horas de trabajo y gastos innecesarios a la hora de preparar la documentación administrativa que se les exige en los concursos; un avance que, sin duda, redundará en general en una mayor agilidad y eficiencia de los procesos de licitación.

AERCO confía en que, a través del correspondiente reglamento, se incorporen aclaraciones sustanciales a la Ley que faciliten su interpretación

la inversión en infraestructuras. Básicamente, las razones que justifican su incorporación a las legislaciones occidentales, ahora también a la española, son la mejora de la eficacia y la eficiencia en la prestación de los servicios públicos; la intensificación de la captación del crédito privado; la disminución del déficit público y de la presión presupuestaria del Estado, y la localización de activos fuera de balance de las entidades y empresas.●

Otro aspecto mejorable para AERCO es el que se refiere al procedimiento de licitación o contratación electrónica que, a su juicio, no debería aplicarse al contrato de obras, por la complejidad que subyace a este tipo de proyectos, tanto en su fase de elaboración como de ejecución, y por considerar que la fórmula fomentaría la presentación de ofertas anormalmente bajas.●

**Angel Aparicio Mourelo**  
Director General del CEDEX

## Perspectivas para la investigación en transporte

**E**l Plan Nacional de I+D+i es el instrumento de la Administración General del Estado que establece los objetivos y prioridades de la política de investigación e innovación a medio plazo, y que define los instrumentos que aseguran su consecución. La Ley de la Ciencia (Ley 13/1986) se refiere a él como Plan de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, y desde 2000 se denomina Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica.

La preparación del Sexto Plan Nacional de I+D+i, para el cuatrienio 2008-2011, vino precedida por una reflexión con todos los actores clave, de la que surgió la Estrategia Nacional de Ciencia y Tecnología (ENCYT). De esa reflexión resultó la conveniencia de superar un modelo de Plan Nacional estructurado en torno a áreas temáticas (útil en los años anteriores) para pasar a un modelo de Plan construido a partir de la definición de los instrumentos.

El nuevo Plan 2008-2011 se estructura en torno a unas seis líneas instrumentales de actuación, de las que derivan un total de 13 programas nacionales. Esta estructura instrumental del Plan Nacional facilita a todos los actores del sistema el alinearse con los objetivos nacionales que se persiguen. Por otro lado, esta nueva estructura posibilita la simplificación de la gestión y la homogeneización y estandarización de los conceptos y términos utilizados: cada uno de los actores- con independencia de su área temática de actividad- puede encontrar en el Plan los instrumentos más acordes a sus necesidades.

Esta simplificación permitirá aumentar y mejorar los niveles de eficacia de la gestión de los recursos públicos y una notable disminución de los tiempos empleados por

los beneficiarios a la gestión administrativa de las actuaciones financiadas, permitiendo optimizar sus esfuerzos y centrar la atención en las propias tareas de investigación.

Finalmente, el Sexto Plan Nacional pretende dar cobertura a las más decididas apuestas del Gobierno en ciencia y tecnología a través de la identificación de cinco acciones estratégicas, incluyendo un compromiso presupuestario específico para toda la vigencia del Plan en cada una de las cinco acciones identificadas: salud; biotecnología; energía y cambio climático; telecomunicaciones y sociedad de la información; nanociencia, y nanotecnología, nuevos materiales y nuevos procesos industriales.

nuevos procesos industriales.

El cambio de estructura del Plan Nacional se complementa con variaciones importantes en la gestión, como son la creación de una "ventanilla única" a través de un único portal web que estará operativo a partir de 2009, como sistema de acceso a todas las ayudas públicas de la AGE de apoyo a la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica, un sistema informático único de gestión y la utilización de un formulario normalizado para las convocatorias de todos los Programas Nacionales. Con

todo ello se pretende reducir la carga burocrática que soportan los beneficiarios de ayudas y, así, aumentar la eficiencia del sistema.

El sector del transporte y de las infraestructuras puede beneficiarse sustancialmente de este nuevo marco, y contar con un importante impulso en su competitividad si es capaz de integrar estas oportunidades para renovar la estructura de sus diferentes actores, tanto las empresas constructoras o consultoras, como los ope-



radores de servicios de transporte o los grupos y centros de investigación, reforzando los recursos destinados a I+D+i y conectándola mejor con las necesidades que los propios actores, las Administraciones Públicas o la sociedad en su conjunto demandan.

El punto de partida de la investigación en el sector de servicios e infraestructuras del transporte- excluyendo la actividad en torno a vehículos en los distintos modos- es, como ya se señala en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, débil. Los recursos públicos dedicados a ayudas a la investigación en transporte durante los planes anteriores han sido escasos, y ello ha sido determinante en la escasa masa crítica de nuestro sistema de investigación: contamos sin duda con excelentes investigadores, pero su número y los recursos de que disponen les impide abordar proyectos de la misma envergadura que sus colegas en otros países de nuestro entorno. Desde el sector privado la propia situación de mercado en la ingeniería civil seguramente no ha favorecido, salvo excepciones, la aparición de estrategias explícitas de fomen-

de investigación han pasado de unos dos millones de euros en 2004 a unos 30 millones de euros en los presupuestos de 2008, a los que habría que añadir 60 millones de euros en préstamos y algo más de 5 millones de euros en ayudas a proyectos innovadores en el ámbito del transporte urbano. Pero en estos momentos, la mayor dificultad estriba no en incrementar los recursos públicos, sino en asegurar que el sector privado responde a esta estrategia de impulso a la investigación- la estrategia de Lisboa plantea que dos tercios de los recursos dedicados en la UE a la innovación deberían proceder del sector privado- y en conseguir contar desde el lado de la investigación con capacidad suficiente para absorber estos nuevos recursos: los equipos investigadores no pueden multiplicarse a corto plazo, sino de manera progresiva en el tiempo y, en particular dentro de la ingeniería civil, los profesionales- especialmente los más jóvenes- deben encontrar un atractivo profesional en la carrera investigadora que hasta ahora, lamentablemente, no ha existido.

De acuerdo con el programa de trabajo del Sexto Plan

Las ayudas del Ministerio de Fomento a proyectos de investigación han pasado de unos dos millones de euros en 2004 a unos 30 millones en los presupuestos de 2008

to de la investigación y generación de conocimiento dentro de las empresas. Este entorno ha impedido, a su vez, que se desarrollara en todo su potencial la cooperación interdisciplinar que caracteriza hoy la mayor parte de la actividad investigadora en el transporte, y ha actuado también como un freno para la plena participación de nuestro tejido investigador en proyectos de ámbito internacional, y en particular los incluidos en los sucesivos Programas Marco de I+D de la Unión Europea.

El Ministerio de Fomento reaccionó ante esta situación estableciendo en el PEIT el compromiso de llegar, durante el horizonte del Plan, a situar los recursos destinados a I+D+i en transporte en el 1,5% de la inversión del Ministerio. En los últimos años se ha realizado un notable esfuerzo presupuestario para ampliar los recursos: las ayudas del Ministerio de Fomento a proyectos

Nacional, las primeras convocatorias de ayudas se están publicando en estas semanas. La convocatoria del Programa Nacional de Cooperación Público-Privada contará con un subprograma de “transporte e infraestructura” que puede suponer un importante respaldo al esfuerzo que está realizando todo el sector para dar una mayor prioridad a la investigación. Como ha venido siendo habitual desde el año 2006, desde el Ministerio de Fomento se promueve la investigación mediante la cooperación entre centros y grupos de investigación, por un lado, y empresas por otro, con el ánimo de consolidar consorcios que permitan cerrar progresivamente la brecha que tradicionalmente ha existido en la ingeniería entre estos actores. Del resultado de este esfuerzo en investigación, desarrollo e innovación tecnológica depende, en buena medida, el éxito del compromiso del PEIT de crear un sistema de transporte más sostenible. •

**TERESA RIBERA RODRÍGUEZ** DIRECTORA GENERAL  
DE LA OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO **OECC**



**“La lucha contra el cambio climático no sólo plantea restricciones; también ofrece oportunidades, como la creación de nuevos nichos de actividad”**



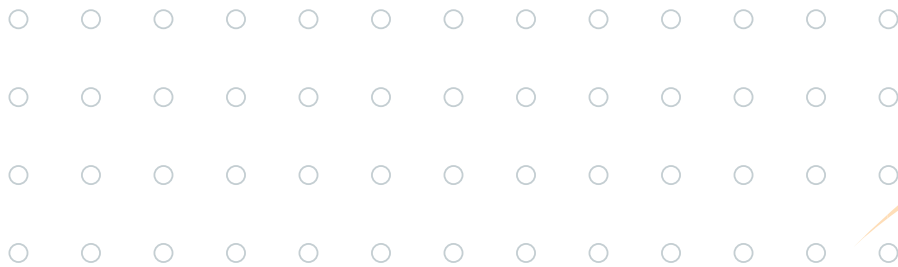
“MUCHAS EMPRESAS TENDRÁN QUE ASUMIR COSTES, PERO TAMBIÉN PODRÁN OBTENER BENEFICIOS Y SER MÁS COMPETITIVAS SI SON CAPACES DE AHORRAR ENERGÍA O DE DESARROLLAR PRODUCTOS BAJOS EN CARBONO”

**Q**ué es la Oficina Española de Cambio Climático y cómo se estructura?

Debido al rápido desarrollo y al peso específico adquirido por las políticas de lucha contra el cambio climático en la agenda internacional, así como a su evidente trascendencia en el ámbito comunitario y nacional, la actividad desarrollada por la Oficina Española de Cambio Climático (OECC) ha experimentado un aumento significativo.

Por este motivo y con vistas a reforzar la capacidad operativa de la OECC, el Real Decreto 1334/2006, de 21 de noviembre, otorga a la Oficina Española de Cambio Climático





co el nivel orgánico de Dirección General, a la vez que establece sus funciones y los órganos que la integran.

La OECC está integrada por dos Subdirecciones Generales (la de Estrategias de Adaptación y Mitigación y la de Comercio de Emisiones y Mecanismos de Flexibilidad) y trabaja bajo la supervisión del Secretario General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático.

#### ¿Cuáles son las funciones que tiene encomendadas?

En primer lugar, ayudar y asesorar en la formulación de las políticas nacionales de cambio climático, de conformidad con la normativa internacional y comunitaria en la materia, así como la propuesta de normativa y desarrollo de los instrumentos de planificación y administrativos que permitan cumplir con los objetivos establecidos por dicha política.

Asimismo, la oficina ejerce las funciones técnicas y de gestión del secretariado de los órganos colegiados en materia de cambio climático, en particular, de la Comisión Interministerial que ejerce como Autoridad Nacional Designada para los mecanismos basados en proyectos del Protocolo de Kioto, del Consejo Nacional del Clima y de la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático.

Otra faceta es la de colaborar con las Comunidades Autónomas en el análisis de las repercusiones que el cambio climático tiene en las materias de su competencia, y la de llevar a cabo una importante relación internacional, tanto con las instituciones europeas como con otros organismos internacionales, participando en la representación del Ministerio de Medio Ambiente. La

bio climático, así como para favorecer los sumideros, promover la utilización de los mecanismos de flexibilidad del Protocolo de Kioto y analizar y promover las actividades de investigación sobre el cambio climático y de observación del sistema climático.

Por último, ejerce las funciones atribuidas al Ministerio de Medio Ambiente por la Ley 1/2005, de 9 de mar-

## "El cambio climático es un problema íntimamente ligado al desarrollo, asociado a nuestro modelo de crecimiento basado en la quema de combustibles fósiles"

oficina asume también el seguimiento de los convenios internacionales en las materias de su competencia.

#### ¿Y en el plano de la prevención y corrección del cambio climático?

La OECC promueve y evalúa actividades relativas a los impactos del cambio climático, la vulnerabilidad y las estrategias de adaptación. Asimismo, coordina cuantos planes y programas se desarrollen en dichos ámbitos.

Muy importante es su papel en la promoción de políticas y medidas para combatir las causas del cam-

zo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero y, en general, aplica la normativa de comercio de derechos de emisión.

#### ¿Cuáles son los retos más importantes a los que se enfrenta España en relación con el cambio climático?

Según el Informe de Expertos españoles presentado recientemente al Presidente del Gobierno, el cambio climático es un problema íntimamente ligado al desarrollo, asociado a nuestro modelo de crecimiento basado en la quema de combus-

tibles fósiles y patrones de consumo de producción poco eficientes. Además constituye un reto sin precedentes por la dificultad que supone dar una respuesta eficaz a las causas que originan el problema, así como abordar con éxito la adaptación a los efectos que ocasiona y garantizar simultáneamente el derecho al desarrollo de los más pobres y vulnerables. La magnitud del reto tanto desde la perspectiva económica y tecnológica tampoco puede ser infravalorada.

**En relación con la reducción de las emisiones de dióxido de carbono que se ha marcado España, ¿se puede abordar sin provocar tensiones en el tejido productivo?**

La adopción de políticas frente al cambio climático, si están bien diseñadas, pueden permitir además alcanzar otros muchos objetivos de política ambiental, económica o de promoción de la competitividad de nuestras empresas y creación de nuevos puestos de trabajo.

La lucha contra el cambio climático no sólo plantea restricciones, sino también oportunidades, como la creación de nuevos nichos empresariales (sector de energías renovables). Es cierto que muchas empresas tendrán que asumir costes, pero también podrán obtener beneficios y ser más competitivas si son capaces de ahorrar energía o de desarrollar productos bajos en carbono.

**¿Cómo pueden las empresas de construcción de obra pública co-**

**laborar en la prevención del cambio climático?**

Todas las acciones que puedan aplicarse desde el punto de vista del ahorro y la mejora de la eficiencia energética son fundamentales

**"Todas las acciones que puedan aplicarse desde el punto de vista del ahorro y la mejora de la eficiencia energética son fundamentales"**

y pueden ser asumidas en términos generales. Otro frente de acción es la reducción de emisiones del parque móvil de la empresa mediante el uso de vehículos menos contaminantes o la racionalización en el uso de los mismos. También hay que destacar los planes de movilidad sostenible para los empleados...

**Como usted sabe, se ha aprobado recientemente el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008/2011. ¿Qué líneas de investigación recomienda iniciar a las empresas de construcción en relación con el cambio climático?**

Como he comentado antes, las soluciones constructivas juegan un papel esencial en los ahorros energéticos, tanto en las fases de construcción, uso y demolición. Esto permite abrir importantes líneas de investigación con una componente práctica innegable. Con carácter general, algunas de las áreas de investigación deberían abarcar la incorporación de materiales residua-

les en la construcción y la diversificación de los mismos.

Si nos referimos al campo de la edificación, las actividades de I+d+i deberían encaminarse al desarrollo e innovación en elementos aislan-

tes que puedan aplicarse en edificios existentes, que son los que mayores pérdidas de energía sufren actualmente, y que permitan abaratar los costes de las rehabilitaciones. Asimismo, habría que promover el desarrollo e implantación de la robótica en los edificios con objeto de optimizar los consumos energéticos, así como la adopción de soluciones constructivas que permitan la incorporación y aprovechamiento de fuentes renovables en el edificio.

Otras áreas de trabajo serían la investigación en nuevas formas en acristalamientos; la inclusión de la poligeneración energética, y la incorporación al edificio de sistemas de reciclado y depuración de aguas...

Todos son ejemplos de cómo evolucionar de una manera sostenible. Como se ve, el cambio climático es una oportunidad de desarrollo de este sector cuyos indicadores han de cambiar desde la cantidad hacia la calidad. Cuanto antes se haga, antes conseguiremos que el sector se mantenga competitivo y contribuya a alcanzar los objetivos esperados, tanto ambientales como económicos. •

## Un siglo de caminos de España

LA OBRA COORDINADA POR ENRIQUE BALAGUER Y JOSÉ MARÍA IZARD SUPONE UNA REFERENCIA SOBRESALIENTE PARA ABORDAR UNA REFLEXIÓN SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA RED VIARIA Y SUS PRINCIPALES RETOS DE FUTURO



Con motivo del primer centenario de la creación de la Asociación Mundial de Carreteras, la Asociación Técnica de Carreteras ha publicado un libro que recoge la historia del último siglo de los caminos de España. Con esta publicación se pretende rendir un homenaje a la labor que la AIPCR viene realizando para la mejora del transporte por carretera y de las infraestructuras que lo soportan.

El libro, coordinado por Enrique Balaguer Camphuis (Presidente de Honor de la Asociación Mundial de Carreteras) y por José M<sup>a</sup> Izard Galindo (Gerente de AERCO), cuenta con tres prólogos y se estructura en siete capítulos, cada uno de ellos compuesto por artículos firmados por profesionales de gran prestigio en sus respectivas materias. Los autores suministran su visión de la evolución de las carreteras desde diversos puntos de vista: histórico, socio económico y financiero, legislativo, técnico, medioambiental y empresarial. Tomando como referencia esta evolución, plantean la situación actual de la red y los principales retos del futuro.

En el capítulo primero se plantea cronológicamente y con carácter general la evolución de las carreteras españolas a lo largo del siglo XX con una incursión en los antecedentes de la red viaria con origen en las calzadas romanas. Este capítulo histórico queda así estructurado en cinco partes principales: una introducción, tres periodos dentro del siglo XX, separados por hitos que se han considerado importantes; y por último, una exposición sobre la red actual y los retos del futuro.

En el segundo capítulo se tratan aspectos relacionados con la evolución económica y social de la sociedad española y su relación con el transporte, así como la evolución y el desarrollo de los sistemas de financiación de las carreteras y los sistemas de participación público-privada.

El tercer capítulo contiene una descripción histórica de la legislación, los elementos del tráfico y de las vías y otros parámetros relacionados con el transporte. También incluye un apartado específico destinado al desarrollo de las autopistas de peaje a lo largo del siglo.

El cuarto capítulo está dedicado a la infraestructura vial. Trata del desarrollo de las principales tecnologías asociadas a las carreteras: la geotecnia vial, los firmes y sus pavimentos y las estructuras.

El quinto capítulo desarrolla la conservación y explotación de las carreteras y contiene tres apartados. En el primero se describe la evolución histórica de la conservación de las carreteras, el segundo se centra en la conservación integral y sus elementos y en el tercero se plantea el futuro de la conservación en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

Los aspectos territoriales y medioambientales y su relación con la carretera están tratados en el siguiente capítulo.

El último capítulo se ha destinado a la evolución del sector empresarial. En él se analizan el desarrollo de las empresas constructoras y las empresas consultoras. •

## Asamblea general de AERCO en Zaragoza

Coincidiendo con las obras de construcción de la Expo Zaragoza 2008, en las que las empresas de AERCO radicadas en la región están teniendo una importante participación, la Asociación celebró en la capital aragonesa su Asamblea General correspondiente a 2007. El presidente glosó en su informe las actividades más destacadas de la asociación durante el año y subrayó el avance logrado por las empresas asociadas en el transcurso del ejercicio, que se ha traducido en un incremento de la cuota de mercado. •

## Seminario sobre Infraestructuras Hospitalarias

AERCO ha suscrito un acuerdo de colaboración con AIQPC España, empresa especializada en la organización de jornadas y conferencias, para la promoción del foro titulado "Infraestructuras Hospitalarias. Planificaciones e inversiones previstas por las Comunidades Autónomas para equipamientos sanitarios en 2008", cuya celebración está prevista para los días 15, 16 y 17 del próximo mes de abril en Madrid (Hotel NH Habana). El acuerdo implica para los socios de AERCO beneficiarse de un 15% de descuento en el precio de inscripción.

Algunas Comunidades Autónomas han financiado la mejora y ampliación de sus infraestructuras sanitarias mediante fórmulas de concesión público-privada o privada-privada. Se calcula que hasta 2012 alrededor de 30 nuevos hospitales serán puestos en servicio en España mediante este modelo, lo que implicará involucrar un volumen de recursos superior a los 6.000 millones de euros. •



## Entrega de los premios de periodismo

La Asamblea General sirvió de marco a la entrega de los Premios AERCO de Periodismo, acto al que acudieron los propios galardonados: Susana Rodríguez Arenas, reconocida por sus trabajos realizados para el diario Cinco Días, y Carlos Morán, por sus informaciones publicadas en Expansión. •

## EIFFAGE INFRAESTRUCTURAS

Las empresas de AERCO Salvador Rus López y Panasfalto se han fusionado bajo el nombre de Eiffage Infraestructuras S.A.U. Dicha fusión implica un paso más en el marco de la reorganización mercantil e interna en España del Grupo Eiffage, como forma de racionalizar y simplificar la estructura del grupo en cuanto a su división de infraestructuras.

## Adolfo Sánchez, Gran Cruz del Mérito Militar

El vicepresidente de AERCO, Adolfo Sánchez García, ha sido distinguido con la Gran Cruz del Mérito Militar con motivo de la pasada Pascua Militar.

Desde estas páginas, AERCO se suma a las felicitaciones que está recibiendo Adolfo en reconocimiento a sus múltiples méritos personales. •



# Acuerdo de colaboración con Ingeniería sin Fronteras, Asociación para el Desarrollo

**A**ERCO ha llegado a un acuerdo de colaboración con Ingeniería Sin Fronteras Asociación para el Desarrollo (ISF ApD) por el se convertirá en socio de esta entidad para el sostenimiento de las acciones humanitarias que lleva adelante en diversos puntos del mundo.

ISF ApD es una asociación independiente constituida por socios y voluntarios. Se creó en 1991 y diez años después fue declarada de Utilidad Pública. Cumple con todos los Principios de Transparencia y Buenas Prácticas de las ONG de la Fundación Lealtad, y en 2005 recibió la certificación ante la Agencia Española de Cooperación Internacional como ONGD Calificada en el sector Tecnología.

Actualmente, en nuestro planeta, 1.100 millones de

personas no disponen de acceso al agua potable, 2.600 millones carecen de saneamiento y 2.000 millones no disponen de energía eléctrica.

ISF ApD promueve tanto Programas y Proyectos de Desarrollo en el Sur, como acciones de Sensibilización y Educación para el Desarrollo en el Norte, gracias al trabajo de voluntarios que aportan su experiencia y conocimiento, el apoyo de personal contratado y los fondos de socios, particulares, Universidades, Colegios Profesionales, Empresas y Administraciones Públicas.

Sus cuatro sectores de actividad son: Agua e Infraestructuras, Desarrollo Agropecuario y Gestión Territorial, Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) y Energía.

Dentro del sector de Agua e Infraestructuras, ISF ApD lleva a cabo programas hidrosanitarios en Tanzania desde 1997. Estos programas, que se realizan en los distritos de Karatu (Mangola), Kigoma y Same, buscan aumentar el impacto sobre la salud de los beneficiarios.

En este mismo sector, en 2006 ISF ApD inició el programa Agua, Energía y Comunicaciones para la salud en la provincia de Cabo Delgado (Mozambique), con una duración de cuatro años y más de 20.000 personas beneficiadas. Por último, ISF ApD comenzó en 2006 un programa de gestión territorial en Nicaragua. •



►► Punto de agua en Montepuez (Cabo Delgado, Mozambique). Foto: Agustín Moya / ISF.



►► Puente basculante sobre el canal del Estacio (Murcia). Constructora: INTERSA

## IBERSEÑAL, PARTICIPACIÓN EN TRAFFIC Y DIVERSIFICACIÓN DE SU ACTIVIDAD

**I**BERSEÑAL ha participado en la última edición de Traffic, el Salón Internacional de Seguridad Vial y Equipamiento de Carreteras, considerado uno de los principales certámenes de seguridad vial a nivel europeo. La compañía presentó sus nuevos sistemas de señalización vertical luminosa así como sus nuevos captafaros luminosos para barreras de hormigón.

Con el fin de continuar diversificando sus actividades, Iberseñal ha creado una nueva sociedad dedicada al sector de la construcción de obras públicas. Su nombre es Servicios Integrales de Obra Pública (SIOP), y sus actividades principales están relacionadas con la ingeniería civil: muros de contención, estructuras, canalizaciones y con la edificación y urbanización: solados y colocación de bordillos. •

## Intersa y Arascón en el plan de renovación de autovías

**I**NTERSA y ARASCÓN han resultado adjudicatarias de uno de los seis trazados del plan de renovación de autovías licitado por el Ministerio de Fomento. Las dos empresas están integradas en el consorcio Viario, en el que también participan Ortiz, Rubau, Velasco e Inocsa. El contrato contempla la conservación y el mantenimiento durante un plazo de 19 años del tramo de autovía que discurre entre Bonete y Alicante, cuyo precio de licitación asciende a 394 millones de euros. •



►► Túnel bajo el Canal Imperial de Aragón. Constructora: ARASCÓN.



## COLLOSA, MEJORA DE INTERSECCIONES EN EL TRAMO TOLEDO-LÍMITE CON LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL

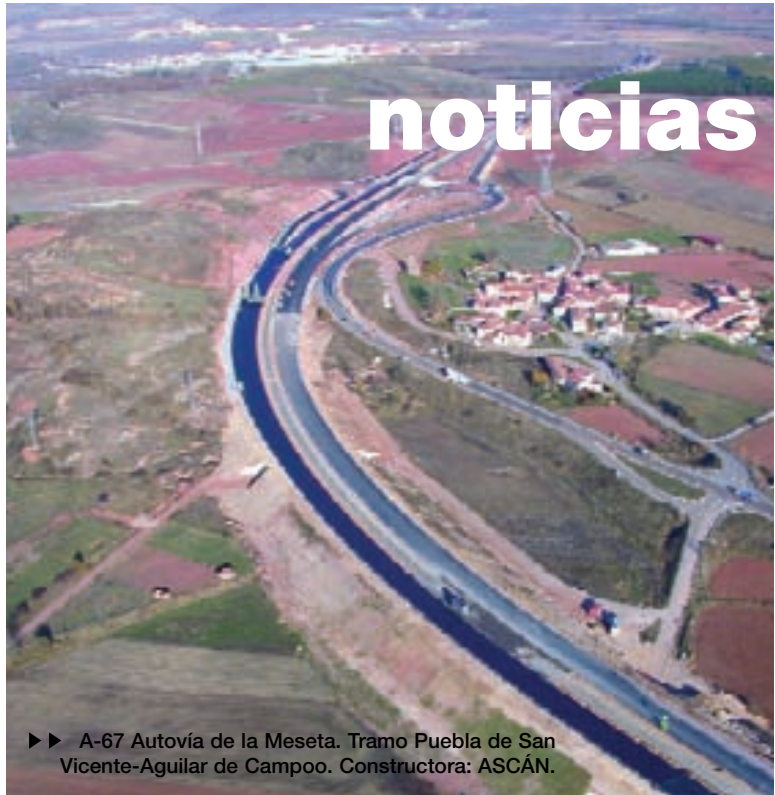
**C**OLLOSA realizará para el Ministerio de Fomento las obras de acondicionamiento de intersecciones en el tramo Toledo-L.P. Ciudad Real, de la carretera N-401, en la provincia de Toledo. El presupuesto de adjudicación asciende a 1,2 millones de euros.

Asimismo, realizará para este mismo ministerio, dentro de la UTE formada con Imepasi, S.A., las operaciones de conservación en varias carreteras de la provincia de León. El presupuesto asciende a 5,1 millones de euros y la longitud total aproximada de los tramos conservados es de 190,458 km. •

## Ascan, tramo de la Autovía Ronda Bahía de Santander licitado por la SEITT

El Consejo de Administración de la SEITT ha adjudicado a ASCAN, en UTE con Dragados, el contrato de las obras de la Autovía Ronda Bahía de Santander, en el tramo San Salvador de Heras-Parbayón. El presupuesto de adjudicación asciende a 46,6 millones de euros y el plazo de ejecución es de 20 meses.

El Proyecto incluye dos actuaciones diferentes: la ampliación de las calzadas de la autovía N-635 a tres carriles entre las localidades de Solares y San Salvador de Heras, y la ejecución de un tramo de la Ronda de la Bahía de Santander entre los municipios de San Salvador de Heras y Parbayón. •



▶▶ A-67 Autovía de la Meseta. Tramo Puebla de San Vicente-Aguilar de Campoo. Constructora: ASCÁN.

## CYES, OBRAS DE LA FUTURA TERMINAL DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE BARCELONA

CYES realizará para la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) las obras de reparación y finalización de la Fase I del Muelle Prat. La actuación será llevada en UTE con Ferrovial Agroman en un plazo de 18 meses y con un importe de 62,99 millones de euros. Esta instalación, que acogerá la futura terminal de contenedores del puerto de Barcelona, forma parte del proyecto de ampliación de esta infraestructura y dispondrá de 93 hectáreas de superficie, 1.500 metros lineales de atraque y una capacidad para manipular tres millones de unidades al año. •



▶▶ Recrecido del Muelle de la Aduana. Constructora Cyes.

## Rodio, impermeabilización de la presa de Valcomuna

La Dirección General del Agua del Ministerio de Medio Ambiente ha adjudicado a RODIO las obras del proyecto de consolidación e impermeabilización en la cimentación de la presa de Valcomuna, en el término municipal de Mazaleón (Teruel). Este trabajo es previo y necesario para desarrollar y concluir el programa de puesta en carga -pruebas de llenado- de este embalse de 2,2 hectómetros cúbicos para su definitiva explotación dentro del sistema de riego del Matarraña. Estas actuaciones forman parte del Programa A.G.U.A. del Ministerio de Medio Ambiente. •



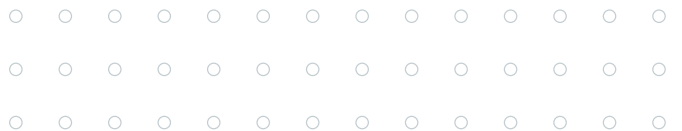
▶▶ Paseo de Santa Marina. Ribadesella. Constructora: CEYD.

## CEYD, RECUPERACIÓN DE LA FACHADA MARÍTIMA DE CANDÁS

**E**l Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Costas, ha adjudicado a CEYD las actuaciones de recuperación (fase I) de la fachada marítima de Candás, en el término municipal de Carreño (Asturias). El proyecto, con una inversión de 2,1 millones de euros, tiene como objeto la recuperación ambiental de la ensenada de Perán y la remodelación y ampliación del paseo marítimo existente. Estas actuaciones forman parte de la política del Ministerio de Medio Ambiente para recuperar el litoral español en colaboración con las comunidades autónomas y los ayuntamientos de las zonas afectadas.

### HOSPITAL DE MIERES

Por otra parte, Gispasa, la empresa pública que gestiona los proyectos sanitarios del Principado de Asturias, ha adjudicado a CEYD, en UTE con Acciona, las obras del nuevo Hospital Comarcal de Mieres por 34,4 millones de euros. El plazo de ejecución es de 32 meses.●



## GEA-21, alianza con Santana Motor, CAF Y Grupo Gallardo para fabricar vagones de carga

**G**EA 21 participa en una alianza con las empresas Santana Motor, CAF y el Grupo Gallardo para fabricar vagones de carga destinados al transporte de mercancías. La empresa participada por estas cuatro sociedades lleva el nombre de Covasur y contará con una planta de producción en las instalaciones de Santana. El proyecto supondrá una inversión total de entre 15 y 20 millones de euros así como la generación de unos 102 puestos de trabajo. Está previsto que a finales de 2009 se produzcan las primeras entregas de vagones, entre 90 y 100.●

## ARIAS HERMANOS, RECUPERACIÓN DEL ENTORNO DE LAS SALINAS Y MARISMAS DE VILABOIA

**A**RIAS HERMANOS llevará a cabo para el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Costas, las obras de recuperación ambiental del entorno de las salinas y marismas de Vilaboa, en Pontevedra. Situadas en el fondo de la ría de Vigo, fueron construidas aproximadamente en el año 1.637 y constituyen un entorno de incalculable valor ecológico y gran belleza paisajística.

### TERCERA RONDA DE A CORUÑA

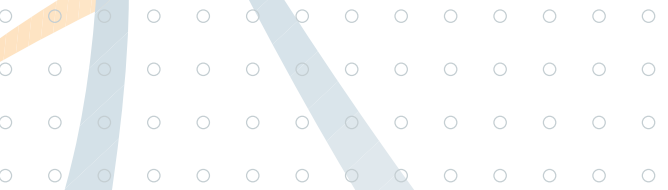
Por otro lado, la compañía realizará en UTE con Aldesa, para la Xunta de Galicia (Sociedad Pública de Inversiones) las obras de construcción del segundo tramo de la tercera ronda de A Coruña, por un importe de 4,2 millones de euros y un plazo de ejecución de nueve meses y medio. El tramo abarca desde San Pedro de Visma hasta la entrada vieja de Arteixo, a la altura de la refinería (CP-3002).●



▶▶ Acondicionamiento de la ribera de Cariño. Constructora: ARIAS HERMANOS

## Mariano López Navarro celebra su 40 aniversario

**E**l Grupo de Empresas MARIANO LÓPEZ NAVARRO ha celebrado el 40 aniversario de su fundación con un acto social organizado en el hotel Palafox de la capital aragonesa al que asistieron más de 250 personas. Su director general, Daniel López Carranza, y su presidente, Mariano López Navarro, repasaron la trayectoria de crecimiento de la empresa y expusieron sus proyectos de futuro, que pasan por la diversificación en negocios como las concesiones o las energías renovables, y por la ejecución de proyectos que van más allá de la obra civil y la edificación, como la regeneración de canteras, la electrificación o el alquiler de maquinaria. •



## AZYSA, CONSERVACIÓN DE CARRETERAS ADSCRITAS AL CENTRO DE PAMPLONA

**L**a Consejería de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra ha adjudicado a AZYSA OBRAS Y PROYECTOS la conservación de carreteras adscritas al centro de conservación de Pamplona durante el periodo 2008-2011. El importe de adjudicación ha ascendido a 9,02 millones de euros. •



## PAS, CONSERVACIÓN DE CARRETERAS EN LA PROVINCIA DE ÁVILA

**P**AVIMENTOS ASFÁLTICOS SALAMANCA (PAS), en UTE con Acciona, llevará a cabo para el Ministerio de Fomento la ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación en varias carreteras de la provincia de Ávila con un presupuesto que asciende a 3,6 millones de euros. Entre los trabajos que deberán realizarse, en una longitud total aproximada de 168,5 kilómetros, se encuentran los servicios de comunicaciones, servicios de vigilancia, atención a accidentes, mantenimiento de los elementos de la carretera, servicios de vialidad invernal, mantenimiento sistemático de las instalaciones de suministro de energía eléctrica, alumbrado, señalización variable y semaforización. •

## CYES, segundo peaje en sombra en la Comunidad Valenciana

**C**YES ha resultado adjudicataria, dentro de la UTE formada con Lubasa, Rover Alcisa y Torrecámara, del contrato de construcción y explotación, durante 30 años, de la autovía CV 95, que unirá las localidades alicantinas de Orihuela y Torreveja. Se trata del segundo peaje en sombra adjudicado por la Generalitat Valenciana. Las cuatro empresas prevén invertir 94,42 millones de euros para levantar esta nueva infraestructura. A cambio recibirán del gobierno regional un canon medio anual de 0,043 euros por vehículo y kilómetro recorrido, con unos ingresos máximos durante la concesión de 172,38 millones de euros.

### CIRCUITO URBANO DE FÓRMULA 1

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Valencia ha adjudicado a CYES, dentro de la UTE formada con Dragados y Flota Proyectos Singulares, las obras del traslado del puente móvil del puerto por un importe total de 11,015 millones de euros. El puente, que forma parte del circuito de Formula 1 y una de las obras más espectaculares de la competición, servirá también como vía de emergencia portuaria. El plazo de ejecución de esta intervención, que se estima en ocho meses, está marcado por la pronta celebración del evento de automovilismo previsto para agosto de 2008. •



►► Autovía del Camino de Santiago. Tramo Santa Martas-El Burgo Ranero. Constructora: PAS

## HELIOPOL CONSTRUIRÁ EL TRAMO ALCALÁ-DOS HERMANAS DE LA SE-40

El Consejo de Administración de la SEITT ha adjudicado a HELIOPOL, en UTE con Tecnología de la Construcción, S. A. (Teconsa) y Constructora Pirenaica, S. A. (Cospisa), el tramo Alcalá-Dos Hermanas de la SE-40. El importe de las obras asciende a 58,6 millones de euros y el plazo de ejecución es de 22 meses. Este tramo conectará la A-376 y la autovía de Andalucía A-4. •



## Vialex, rehabilitación del firme en la Autovía Mudéjar

VIALEX realizará para el Ministerio de Fomento las obras de rehabilitación del firme en el tramo de Autovía-Mudéjar que va desde Huesca hasta Almudévar, en concreto desde el Barranco de Valdabra hasta Almudévar. Son 11 kilómetros en los que se pretende, dado su estado de conservación, aumentar la seguridad vial y la comodidad de los usuarios. El importe de adjudicación asciende a 7,5 millones de euros. •



## Tapusa, obras de mejora en la N-122, entre Bulbunte y Tarazona

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a TABLEROS Y PUENTES las obras de mejora de trazado del tramo Bulbunte-Tarazona de la N-122, con un presupuesto de 8,1 millones de euros. El objeto de las obras es adecuar el tramo de la N-122 de Zaragoza a Portugal por Zamora, con el fin de incrementar, tanto la seguridad vial, como la comodidad de los usuarios. •

## Hergonsa, obra del tramo León-Cembranos del acceso sur a León

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a HERGONSA, en UTE con Corsan-Corviam, Construcción, S.A., la ejecución del tramo León – Cembranos del Acceso Sur a León. El presupuesto de adjudicación asciende a 38,3 millones de euros. El tramo previsto, de 9,1 km de longitud, constituye una alternativa de alta capacidad para centralizar todos los flujos de tráfico hacia y desde la ciudad de León, mejorando las conexiones con la actual Autovía León-Burgos A-231 y las zonas más urbanas del acceso. •

Asimismo, HERGONSA llevará a cabo para Fomento las obras de rehabilitación y mejora del firme de un tramo de la N-122, en la provincia de Valladolid. El presupuesto de adjudicación asciende a 6 millones de euros. •



▶▶ Obras de estabilización con cemento por vía húmeda. Constructora: HERGONSA



## TIFERCA, TRACSA Y ARIAS HERMANOS, AMPLIACIÓN DEL PUERTO DEL TERRÓN (HUELVA)

La Empresa Pública Puertos de Andalucía (EPPA), organismo dependiente de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, ha adjudicado las obras de ampliación del Puerto del Terrón (Huelva) a la UTE formada por TIFERCA, ARIAS HERMANOS y TRACSA. Las obras tienen un importe superior a los 2 millones de euros y un plazo de ejecución de siete meses y medio. El objetivo de esta actuación es la construcción de 132 nuevos atraques para embarcaciones deportivas y un aparcamiento para 136 vehículos en la zona oriental del puerto. Asimismo, se ejecutará un dragado de 35.000 metros cúbicos de la zona ocupada por los nuevos atraques a la cota -3.00 BMVE. •

## ARIAN, TRAMO IZCO-VENTA DE JUDAS EN LA AUTOVÍA DEL PIRINEO

La Consejería de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra ha adjudicado mediante orden foral las obras de la Autovía del Pirineo A-21, en el tramo 3, entre Izco y la Venta de Judas, a ARIAN CONSTRUCCIÓN Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS S.A., por un importe de 31,14 millones de euros y un plazo de ejecución de las obras que termina el 30 de junio de 2009. •

## Gevora Construcciones, obras de protección para motoristas

GEVORA ha resultado adjudicataria del contrato del Ministerio de Fomento para efectuar la colocación de los nuevos sistemas de protección para motoristas en varias carreteras importantes de la provincia de Albacete. En total serán casi trescientos kilómetros de las carreteras convencionales de la provincia dependientes del Ministerio de Fomento las que contarán con sistemas para evitar lesiones de gravedad para los motoristas en el caso de que sufran un accidente. El presupuesto de adjudicación es de 2,5 millones de euros.

Asimismo, GEVORA realizará para ese ministerio las obras de conservación del firme en la Autovía A-5, entre los puntos kilométricos 295 y 314 (Miajadas Oeste y Torresfresneda) por 6,2 millones de euros. •

## PAVASAL, ADJUDICACIÓN DEFINITIVA DEL TRAVASE JÚCAR-VINALOPÓ

El consejo de administración de Acujúcar ha aprobado la adjudicación definitiva del Tramo D del trasvase Júcar-Vinalopó a PAVASAL, que ejecutará esta obra en UTE con FCC Construcción. El proyecto constructivo de este tramo, que discurre por 18 kilómetros de los términos municipales de Llanera de Ranes, Cerdà, Xàtiva, Canals, Torrella, La Granja de la Costera, L'Alcúdia de Crespins, Montesa y Vallada, cuenta con un presupuesto definitivo de 42,3 millones de euros y plazo de ejecución de 17 meses. •

## Construcciones Vera, obras en la variante a la circunvalación de Granada

CONSTRUCCIONES VERA ha resultado adjudicataria, dentro de la UTE formada con Copisa Constructora Pirenaica S.A., de las obras del tramo entre Albolote (enlace con la A-92) y Santa Fe (enlace con la A-329) de la variante a la circunvalación de Granada, cuya longitud es de 5.340 metros. El importe de la adjudicación es de 72,5 millones de euros y el plazo de ejecución de 41 meses.

### AVE ANTEQUERA-GRANADA

Por otra parte, la compañía llevará a cabo en UTE con Comsa la construcción de la plataforma y vía en el tramo Tocón-Valderrubio de la línea de AVE entre Antequera y Granada. El tramo Tocón-Valderrubio tiene una longitud de 14 kilómetros y presenta como obras singulares la construcción de tres viaductos, con una longitud en conjunto de 934 metros, y un túnel artificial de 650 metros. Las obras tienen un importe de 69,3 millones de euros y un plazo de ejecución de 32 meses. •

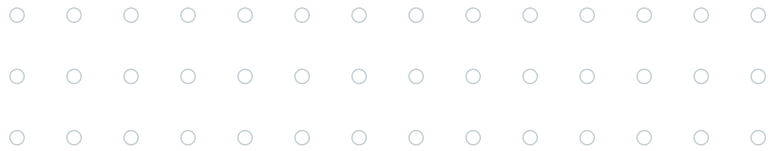
## OGENSA, CIRCUNVALACIÓN DEL PUERTO DE AVILÉS

OGENSA ha resultado adjudicataria del contrato licitado por la Autoridad Portuaria de Avilés para construir la nueva carretera de circunvalación del puerto. OGENSA realizará este proyecto en UTE con Torrecámara por un importe de 2,2 millones de euros y un plazo de ejecución de doce meses. •

►► Balsa de Riego. Constructora: PAVASAL



# Empresas asociadas



## **ARASCON VÍAS Y OBRAS, S.A.**

Carretera Cogullada, 11  
50014 ZARAGOZA  
Tel.: 976 239 397  
Fax: 976 211 852

## **ARIAN**

Edif. Goialde. Pol. Iruregaña, 71  
31195 AIZOAIN (NAVARRA)  
Tel.: 948 198 696  
Fax: 948 175 612

## **ÁRIAS HERMANOS**

Pº de Ronda, 24-1º  
15011 LA CORUÑA  
Tel.: 981 145 300  
Fax: 981 264 418

## **ASCÁN**

Barrio la Venta, s/n  
39608 IGOLLO DE CAMARGO  
(CANTABRIA)  
Tel.: 942 580 861  
Fax: 942 580 311

## **AZYSA**

Etxesakan, 28-1º Edificio Azysa  
31180 ZIZUR MAYOR  
Tel.: 948 198 500  
Fax: 948 198 114

## **BENITO ARNÓ E HIJOS**

Taquigraf Martín, 15  
25008 LLEIDA  
Tel.: 973 243 262  
Fax: 973 243 304

## **CEYD**

Arquitecto Reguera, 11-1ª  
33004 OVIEDO  
Tel.: 985 241 600  
Fax: 985 272 521

## **COLLOSA**

Aluminio, 221  
Pol. Ind. San Cristóbal  
47012 VALLADOLID  
Tel.: 983 218 191  
Fax: 983 218 192

## **COMPAÑÍA GENERAL DE CONSTRUCCIÓN ABALDO**

Cerro de los Perdigones,  
1- bloque 4-portal 3-1ªA  
28224 Pozuelo de Alarcón,  
MADRID  
Tel.: 913 521 855  
Fax: 913 518 899

## **CONSTRUCCIONES ARAPLASA**

Borrego, 2, bajo  
10600 Plasencia, CÁCERES  
Tel.: 927 413 553  
Fax: 927 421 010

## **CONSTRUCCIONES MARIANO**

**LÓPEZ NAVARRO**  
Uncastillo, 19 - bajos  
50008 ZARAGOZA  
Tel.: 976 496 711  
Fax: 976 590 719

## **CONSTRUCCIONES VERA**

Cerrajeros, 10  
29006 MÁLAGA  
Tel.: 952 318 250  
Fax: 952 330 920

## **CONSTRUCCIONES Y DESMONTES MARCO**

Avenida del Pilar, 31  
22500 Binéfar, HUESCA  
Tel.: 974 428 759  
Fax: 974 428 825

## **CYES**

Avda. de las Cortes Valencianas,  
nº 35, bajo derecha  
46015 VALENCIA  
Tel.: 963 675 512  
Fax: 963 670 049

## **EIFFAGE INFRAESTRUCTURAS**

Polígono Industrial La Isla  
Parcela E.L.-3  
41703 DOS HERMANAS (SEVILLA)  
Tel.: 954 610 400  
Fax: 954 610 112

## **GEA-21**

Graham Bell, 5-3º  
Edificio Rubén Darío I  
41010 SEVILLA  
Tel.: 954 296 609  
Fax: 954 296 614

## **GEVORA CONSTRUCCIONES, S.A.**

Avda. Sinfoniano Madroñero, 22 B  
06011 Badajoz  
Tel.: 924 200 730  
Fax: 924 255 354

## **HELIOPOL, S.A.U.**

Avda. Padre García Tejero, 9  
41012 Sevilla  
Tel.: 954 296 630  
Fax: 954 623 102

## **HERGONSA**

Aluminio, 278  
(Pol. Ind. San Cristóbal)  
47012 VALLADOLID  
Tel.: 983 392 600  
Fax: 983 218 926

## **IBERSEÑAL**

Gonzalo Chacón, 62. Apdo. 47  
28300 ARANJUEZ  
(MADRID)  
Tel.: 918 922 110  
Fax: 918 923 478

## **IDECONSA**

Pº Rosales, 28 dupdo 1º  
50008 ZARAGOZA  
Tel.: 976 461 446  
Fax: 976 461 450

## **INTERSA**

Avda. Mariano Rojas, 26  
30009 MURCIA  
Tel.: 968 274 344  
Fax: 968 274 225

## **MODECAR**

Américo Vespucio, 5  
Núcleo 3, 1ª planta Módulos 12-14  
41092 Isla de la Cartuja, SEVILLA  
Tel.: 955 793 954  
Fax: 954 792 087

## **OCASA**

Ramón Cabanillas, 11-A  
32004 OURENSE  
Tel.: 988 269 586  
Fax: 988 229 506

## **OGENSA**

Fray Ceferino, 25-1º  
33001 OVIEDO  
Tel.: 985 118 011  
Fax: 985 118 383

## **PABASA**

Carrer de la Terra, 36  
Pol. Ind. "Els Bellots"  
08227 TERRASSA  
Tel.: 937 363 636  
Fax: 937 837 801

## **PAVASAL**

C.N. III, p.k. 343  
46930 QUART DE POBLET  
(VALENCIA)  
Tel.: 961 920 809  
Fax: 961 920 483

## **PAVIMENTOS ASFÁLTICOS SALAMANCA**

Avda. Salamanca, 264; Bajo  
37005 SALAMANCA  
Tel.: 923 120 070  
Fax: 923 120 549

## **RIOJANA DE ASFALTOS**

Ctra. Pamplona, km. 1  
26006 LOGROÑO  
Tel.: 941 251 989  
Fax: 941 251 989

## **RODIO**

Velázquez, 50- 6º  
28001 MADRID  
Tel.: 915 624 610  
Fax: 915 613 013

## **SERVIÀ-CANTÓ**

Enginyer Algarra, 65  
17256 PALS (GIRONA)  
Tel.: 972 667 936  
Fax: 972 637 098

## **SORIGUÉ**

Alcalde Pujol, 4  
25006 LLEIDA  
Tel.: 973 706 100  
Fax: 973 263 811

## **STACHYS**

Muelle de Barcelona, s/n  
Edificio Norte, 7º  
World Trade Center  
08039 BARCELONA  
Tel.: 934 198 762  
Fax.: 934 196 621

## **TABLEROS Y PUENTES**

Uria, 15-3º Izda.  
33202 GIJON (ASTURIAS)  
Tel.: 985 336 611  
Fax: 985 334 401

## **TIFERCA**

Muelle de Barcelona, s/n  
World Trade Center  
Edificio Norte-7ª planta  
08039 - BARCELONA  
Tel.: 932 289 720  
Fax: 932 289 721

## **TRABAJOS BITUMINOSOS**

Ctra. de la Poveda a Velilla de  
San Antonio, Km. 2,800 (M-208)  
28891 VELILLA  
DE SAN ANTONIO (MADRID)  
Tel.: 916 553 505  
Fax: 916 608 223

## **TRACSA**

Muelle de Barcelona, s/n  
World Trade Center  
Edificio Norte 7º 08039  
BARCELONA  
Tel.: 935 848 119  
Fax: 935 848 118

## **VIALEX**

Enrique Val, 4  
(entrada por Cº Píllón)  
50011 ZARAGOZA  
Tel.: 976 224 913  
Fax: 976 226 392