

Jornada sobre las inversiones del Ministerio de Fomento y el papel de las empresas consultoras de ingeniería



La foto recoge el momento de la intervención del Ministro de Fomento, D. Francisco Álvarez Cascos.

POR LA REDACCIÓN

El pasado 20 de septiembre y en un céntrico hotel de Madrid, tuvo lugar esta jornada que fue organizada por el Ministerio de Fomento, Tecniberia y Asince. En ella, intervino en primer lugar **D. Pablo Bueno Sáinz**, *Presidente de Asince*, dando las gracias a los que han hicieron posible esta reunión y recordando algunos de los puntos más importantes tratados en julio pasado entre Asince, Tecniberia Civil y el Ministro de Fomento, como el significativo incremento porcentual de volumen de servicios contratados a los consulto-

res, la intención de potenciar su papel independiente, confiar y apoyarse en ellos para la consecución de la calidad, modernidad y seguridad, conseguir unos excelentes resultados, así como la voluntad de valorar adecuadamente, de forma justa y flexible, la contraprestación económica por los servicios profesionales.

En esa reunión, los consultores ya presentaron algunas sugerencias para mejorar la calidad de los servicios y solicitaron tramitaciones más ágiles y flexibles en los contratos, así como asegurar las garantías de

transparencia de mercado y competencia leal.

Finalizó su intervención afirmando que se ha dado un gran paso al constituir una asociación "paraguas" que engloba a las empresas de Asince y Tecniberia Civil, para coordinar las actuaciones en el exterior y ante la Administración del Estado.

Seguidamente intervino **D. Juan Herrera**, *Presidente de Tecniberia Civil*, quien comenzó su alocución explicando qué era y quiénes formaban Tecniberia Civil: más de 200 empresas y de 15 000 profesionales de

Cuadro 1

Periodo	2000-2004		2000-2006		2000-2010	
	Bill. ptas	%	Bill. ptas	%	Bill. ptas	%
Autopistas y autovías	2,8	38,9	4,2	42,0	6,6	38,6
Ferrocarriles	2,4	33,3	3,6	36,0	6,8	39,8
Aeropuertos	1,1	15,3	1,2	12,0	1,9	11,1
Puertos	0,6	8,3	0,6	6,0	1,2	7,0
Otras actuaciones	0,3	4,2	0,4	4,0	0,6	3,5

un sector relativamente nuevo, y a los que se podía denominar como la "primera generación" profesional. Después, presentó la evolución del sector en los tres últimos años e informó que, de enero a junio, se ha producido un incremento entre el 20 y el 25% en el sector. Para el ponente, el "Plan de Infraestructuras ya ha empezado para nuestro sector" y con él, se producirá un cambio cualitativo y de modernización, con la exigencia de la calidad por los servicios demandados, cambio que se producirá en la gestión de la obra pública y que "modernizará las estructuras y el marco en el que se desarrolla el sector".

Por su lado, el **Secretario de Estado de Infraestructuras, D. Benigno Blanco**, subrayó que el Plan depende no sólo de la voluntad del Gobierno, sino también de sus colaboradores imprescindibles para conseguir la eficacia de la inversión, destacando que no sólo interesa hacer obras, sino prestar con ellas un servicio de calidad al ciudadano; y, es ahí donde deben intervenir las empresas de ingeniería, en el soporte técnico con el que se conseguirá la calidad y la seguridad, cubrir las necesidades sociales, la integración ambiental, etc. Para el Sr. Blanco, "sin una respuesta eficaz del sector de la ingeniería sería imposible que el Plan de Infraestructuras se realice tal y como está previsto".

Tras reincidir en la necesidad de superar el déficit de infraestructuras y el papel de los Fondos de Cohesión, fue explicando algunos detalles sobre los retos e in-

versiones por sectores, solicitando una "leal colaboración" para implementar mecanismos de trabajo, aumentar la eficiencia, potenciar la inversión privada y el esfuerzo de modernización; en definitiva, que "las empresas se impliquen con el Ministerio" y se cree un clima, una mentalidad de colaboración y una sintonía apropiada.

Más adelante, comenzó la primera sesión con la intervención de **D. Antonio López Corral**, *Director General de Programación Económica*, con la ponencia "**Programa de Infraestructuras y convergencia real**", en la que informó que, vinculada a la Agenda 2000, la inversión pública total para el periodo 2000-2006 (incluida la financiada con capital privado) ascenderá a 32 billones de ptas., que representan el 4,5% del PIB de media anual, de los que se de-

dicarán a infraestructuras 19 billones de ptas., el 2,7% del PIB de media anual. Las inversiones del Grupo Fomento será de 10 billones de ptas. (1,3% del PIB). Las cifras para los diferentes periodos y conceptos aparecen en el *cuadro 1*.

Posteriormente expuso que las inversiones medias anuales en pesetas corrientes han pasado de 721 Mmpta, en el periodo 1990-94, a 744 Mmpta para los años 95 a 99 y se destinan 1 556 Mmpta para el periodo 2000-2010, es decir, más del doble del primero de los datos. Todo esto se conseguirá, según el ponente, con una mayor flexibilización en la contratación, con la puesta en marcha de la segunda fase del Plan de Autopistas y del II Plan de Autopistas y evitando el estrangulamiento de un país periférico como es el nuestro; pasando a explicar, posteriormente, la financiación y generación de recursos para los Entes Públicos y la necesidad que tenemos de multiplicar los beneficios de los fondos europeos y de atraer una mayor inversión europea hacia nuestro país.

Más adelante intervino **D. Antonio Alonso**, *Director General de Carreteras del Minis-*



Mesa de inauguración de la jornada presidida por D. Benigno Blanco, Secretario de Estado de Infraestructuras.

Cuadro 2

Eje	Pto.Mpta	Longitud	Eje	Pto.Mpta	Longitud
Cantábrico	229 850	248,2 km	Villa-Oviedo-Salas	27 460	32,0 km
Ruta de la Plata	215 381	530,7 km	Sagunto-Aragón	100 000	224,5 km
Cantabria Mes	101 000	175,0 km	Mediterráneo	211 998	246,2 km
Castilla	51 404	119,2 km	Bailén-Motril	35 500	30,0 km
Ciudad Real	47 687	144,7 km	Castilla La Mancha	76 575	218,9 km
Córdoba-Antequera	47 580	99,2 km	Del Duero	80 700	205,0 km
Tordesillas-Zamora	36 300	62,7 km	Ávila-Salamanca	34 200	88,0 km
Cádiz-Vejer	15 750	33,0 km	Abrera-Terrasa	21 569	13,8 km
Verín-Fra. Portugal	6 000	14 km	Vte. Almería-Rioja	7 547	10,9 km
Aut. Baix Llobregat	8 775	10,5 km	Palencia-Benavente	38 000	100,0 km
Eje Transv.Catalunya	21 000	153,0 km	Logroño-Burgos	36 000	90,5 km
Santiago-Lugo	50 000	105 km	Lugo-Orense	45 000	100 km
Zamora-Fra. Portugal	35 000	85 km	C. Real-Badajoz	110 000	320 km
Sevilla-Fra. Portugal	45 000	120 km	Cuenca-Teruel	75 000	150 km
Font Higuera-Junilla-Murcia	40 000	80 km	Pamplona-Fr. Francesa	65 000	65 km
Logroño-Pamplona	70 000	90 km	Huesca-Fra. Francesa	150 000	100 km
Lleida-Fra. Francesa	175 000	175 km	Vic-Olot-Figue.-Francesa	100 000	125 km
Eje del Sella	15 000	25 km	Tarrag.-M. Blanc-Eje Tr.	70 000	80 km
Valladolid-León	30 000	130 km	Linares Albacete	65 000	215 km
Trujillo-Cáceres	15 000	50 km	Alcoi-Xàtiva	35 000	55 km
Total				2 630 276 Mpta	4 920,0 km

terio de Fomento, explicando las **“Inversiones en carreteras”** que supondrán en el Plan de Infraestructuras 2000-2006, y con un horizonte de inversión en el 2010, 2 630 Mmpta en autovías (que se distribuyen por ejes como se refleja en el *cuadro 2*), unos 1 300 Mmpta para el Medio Urbano y 1 321 Mmpta para Conservación y Explotación, alcanzando un total de 5 242 Mmpta.

Para el concepto de inversión en concesiones (autopistas) se destinarán 457,5 Mmpta para la primera fase del Plan de Autopistas, y 617,5 Mmpta para la segunda fase, sumando un total de 1 129 Mmpta y destinando 252 Mmpta para el II Plan. Así mismo, para la mejora de la seguridad vial en autovías de primera generación, se destinan 182,7 Mmpta para actuar sobre 2 841,5 km de carretera.

En cuanto al periodo 2000-2004, la inversión asciende a 2 827 Mmpta (2 099 de inversión estatal presupuestaria más 728 Mmpta de inversión concesional), destinando 100 Mmpta

para las autovías de primera generación. Para el periodo 2000-2006 los dos primeros conceptos alcanzarán los 4 196 Mmpta, y 182,7 Mmpta se destinarán a autovías de primera generación.

Por todo ello, invitó a todas las empresas de ingeniería técnica para que colaborasen en este reto “difícil y complicado pero bonito”, puesto que, para que una obra esté finalizada en el año 2010, sus estudios informativos han de hacerse ya, o en el año que viene, y ahí ya hay una gran labor para estas empresas.

Tras recordar que los ejes del plan pasan por la seguridad, calidad y modernidad, destacó que su finalidad es prestar un servicio público, en el que la seguridad sea un tema “obsesivo”, y eco-

No sólo interesa hacer obras, sino prestar con ellas un servicio de calidad al ciudadano

nomizar en la realización de las obras con un coste menor, si es posible, conservando la estética adecuada.

Precisamente, al hilo de lo antedicho, destacó que no hay necesidad de construir “tanta obra singular”, si no es imprescindible; que hay que “recuperar el sentido de la racionalidad y de la economía en las carreteras”, unificar criterios en su realización, estudiar todas sus soluciones, profundizar en el estudio de la geología y la geotecnia, valorar los estudios informativos e ir a costes reales (sin excesivos incrementos a la hora de construir) y supervisar dinámicamente su evolución con mediciones y valoraciones ajustadas.

El *Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, D. Manuel Niño*, presentó las **“Inversiones en ferrocarriles”**, destacando los objetivos del Gobierno de convergencia real con la U.E. y el pleno empleo, dentro de un escenario económico definido por la Agenda 2000, la favorable situación económica y la estabili-

dad. En lo que se refiere a los ferrocarriles, crear una red de alta velocidad, completar la red de cercanías y modernizar la convencional, con los objetivos de reducir los tiempos de recorrido máximos, desde cualquier punto de nuestra geografía, a 4 horas desde Madrid y 6,30 horas desde Barcelona, incrementar la participación del ferrocarril al 30% en la demanda total y mejorar los resultados económicos. Para ello, en materia de infraestructura, mantenimiento y material móvil, se invertirán 2,445 Bptas (años 2000-2004) y 3,551 bptas (años 2000-2006). En lo relativo a la alta velocidad, destacó la Directiva de Interoperabilidad y el Real Decreto de 23 de junio del 2000, definiendo la longitud del Programa de Alta Velocidad que pretende la consecución de 6 579 km en el horizonte del Plan. Dentro de él, destacó las siguientes realizaciones por corredores ferroviarios:

a) *Andalucía*: conexión a través de la línea Madrid-Córdoba-Sevilla con Málaga, Granada, Cádiz, Huelva, Algeciras, Jaén (Alcázar de San Juan) y Toledo; b) *Noroeste*: conexión a través de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa con Navarra, La Rioja, Soria, Teruel y Huesca; c) *Levante y Mediterráneo*: conexión con Cuenca, Albacete, Valencia, Alicante, Castellón y Murcia; entre Castellón y Murcia se integra en el Corredor Mediterráneo con extensión a Almería y conexión en Tarragona; d) *Norte-Noroeste*: conexión a través de la línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo con Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Fronte-
ra francesa; e) *Extremadura y conexión Madrid-Lisboa* (Cáceres, Mérida y Badajoz). Además, destacó el Programa de Cercanías con soluciones integradoras con el resto de modos de transporte y el Programa de mejora de la Red Convencional que su-
pondrá una mejora de infraes-



En la foto, los ponentes de la primera sesión. En el centro, los tres Directores Generales del Ministerio de Fomento.

tructura e instalaciones, electrificación, etc., así como la supresión de pasos a nivel y nuevos accesos a puertos. Posteriormente, especificó el papel de los consultores en los estudios de planificación y planeamiento, proyectos de infraestructura, control y vigilancia de obras, participación y/o asesoramiento en inversiones con participación privada, apoyo a la organización del sistema ferroviario y en el desarrollo de la normativa ferroviaria. Tras presentar las acciones de mejora de los servicios de consultoría dentro de la contratación de los servicios, subrayó la necesaria simplificación administrativa y la mejora de los pliegos en la licitación; y, en la fase de adjudicación, el conocimiento de la valoración de las ofertas, la limitación de su peso económico y la agilidad en la adjudicación.

En la relación entre las Administraciones y los consultores, la valoración conocida por los consultores, su participación durante el desarrollo de las obras y la uniformidad de los pliegos. Todo ello para que el desarrollo de los trabajos se realice con calidad y den-

tro del plazo, con una tramitación administrativa ágil y resolver las incidencias de forma rápida.

Tras subrayar que en el periodo 1997-2000, los contratos de consultoría y asistencia técnica adjudicados pasaron de 6 345 Mpta a 15 647 Mpta, destacó que para el periodo 2000-2007 y en este tipo de contratos, se destinarán 104 400 Mpta para estudios y proyectos y 114 400 Mpta para control y vigilancia de obras.

“Las inversiones del Ministerio de Fomento y el papel de las empresas constructoras de ingeniería” fue copresentada por **D. Diego Ibáñez**, de *Tecniberia Civil*, y expuesta por **D. Javier Ruí-
Wamba Martija**, de *Asince*, quien comenzó presentando la evolución de las infraestructuras del transporte y la situación actual y los retos del futuro, comenzando con el nacimiento del ferrocarril (alta velocidad y el problema de la accesibilidad de las estaciones), las carreteras (atractivo de la libertad y el problema de las congestiones con la exigencia de una mayor demanda de seguridad, comodidad, etc.), el



Vista panorámica de la sala.

barco (con su limitación de velocidad y el problema de la intermodalidad), el avión (con la pérdida creciente de la calidad del viaje) y las telecomunicaciones —para el ponente— la muerte de la distancia. Tras presentar la evolución del tráfico, con el año 2050 como horizonte, y subrayar que “estamos llenos de vida, porque tenemos planes para el futuro”, se detuvo en la contribución de la ingeniería, estructurando la organización de un proyecto (con multidisciplinariedad e interdependencia) y sus necesidades (organización, competencia técnica y solvencia económica), definiendo los servicios profesionales y deteniéndose en temas como la fotogrametría digital y el progreso en los proyectos.

Más adelante, y sobre el Plan de Infraestructuras, afirmó que debe ser también un plan de creación de infraestructuras intelectuales, de modernización de la ingeniería y de futuro, que contenga, entre otros, cauces para contratar toda la ingeniería necesaria y cuando sea necesario, que no quede trabajo por hacer, que se pague adecuadamente y disponga modelos para su valo-

ración y agilidad adecuada y cuya forma de contratar nunca pueda ser la misma que para la simple compra de un metro cúbico de hormigón. Tras ello explicó los retos de futuro con la veloz evolución de las infraestructuras y la consciencia del coste, exponiendo algunos ejemplos comparativos del coste de construcción por países y m³ de tablero, la preocupación por su incidencia y la calidad de la estructura, el valor de la imagen, así como el problema de la disponibilidad y coste de los terrenos y la mayor preocupación por

***Las consultorías
deben disponer de
independencia,
capacidad y
competitividad y
colaborar en aumentar
la velocidad del
cambio y de
adaptación a los
nuevos tiempos***

el medio ambiente. La necesaria intermodalidad, el incremento y mejora de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones y el proyecto como proceso inversor fueron los temas tratados a continuación. Tras presentar unos datos sobre la seguridad en las infraestructuras, defendió la transparencia y la honestidad, finalizando su intervención con los nuevos modelos de gestión y financiación, y afirmando que el Plan de Infraestructuras “es un plan de futuro y de todos nosotros”.

La segunda sesión finalizó con la celebración de una **mesa redonda** que fue moderada por **D. Ángel Pérez Saiz**, *Vicepresidente de Tecniberia Civil* y en la que participaron los *Directores Generales de Carreteras y de Ferrocarriles* junto a los *ponentes de la última presentación* de la mañana. El intercambio de ideas y opiniones y las fórmulas de cooperación y participación que se presentaron respaldaron al interés despertado.

La jornada de tarde comenzó con la intervención de **D. Pablo Bueno**, quien subrayó, a modo de **conclusiones**, el “puesto de vanguardia” de las consultorías que deben de disponer de independencia, capacidad y competitividad y colaborar en “aumentar la velocidad del cambio y de adaptación a los nuevos tiempos”. Así mismo, aunque los consultores se comprometen con los objetivos de calidad y plazo en su trabajo, también piden a cambio una mayor flexibilidad en la utilización de los tipos de contratos previstos en la ley, un procedimiento más ágil para su revisión y la creación de un registro de consultoras en el propio Ministerio con el fin de agilizar los trámites administrativos.

Posteriormente hizo uso de la palabra el *Ministro de Fomento*, **Sr. Álvarez Cascos**, quien solicitó a los consultores su colaboración y responsabilidad en la elaboración de los proyectos,

ofreciendo un cauce fluido de comunicación y contraste de los planes con todos los sectores implicados en las obras. Así mismo, destacó que su Ministerio desea incentivar una mayor competencia de las empresas para evitar la posibilidad de concertación de precios ante los concursos públicos. Además, y en lo relativo al Plan de Infraestructuras, subrayó que las empresas de ingeniería forman uno de los sectores clave para el cumplimiento del Programa, tanto en plazos como en términos, solicitando -al igual que hizo en su momento el Secretario de Estado- una mayor rigurosidad en los proyectos con el fin de evitar excesivas modificaciones que trastornan el normal desarrollo de las obras y su encajecimiento. También destacó que, si bien desde su Departamento se incentivarán los costes económicos en la construcción, en el sector de las consultorías deberá primar la calidad ante el precio.

“Las inversiones en puertos” fueron presentadas por **D. José Llorca Ortega**, Presidente del Ente Público Puertos del Estado, quien introdujo el tema presentando los puertos de interés general del Estado (45 puertos agrupados en 27 autoridades portuarias, con casi 320 millones de toneladas movidas y 17 millones de pasajeros transportados en 1999), que constituyen un elemento “decisivo” para el comercio exterior y, por tanto, para la competitividad de nuestra economía (más del 85% de las importaciones y más del 70% de las exportaciones), destacando su función dentro de la cadena del transporte y la de las plataformas logísticas y el gran impacto económico y social en su entorno territorial. Posteriormente describió los objetivos de las inversiones portuarias que pasaban por: garantizar el crecimiento y modernización de los puertos, adecuando su oferta de infraestructuras a la demanda previsible



Mesa redonda sobre el marco legislativo y reglamentario.

de tráfico a corto, medio y largo plazo, garantizando su capacidad futura; construyendo infraestructuras portuarias; aplicando cambios tecnológicos estratégicos; garantizando una sostenibilidad ambiental de los tráfico; incentivando la seguridad y calidad en los servicios; fomentando el cabotaje europeo; la mejora y adaptación como intercambiadores modales y potenciando su labor como plataformas logísticas.

En cuanto a inversiones, está previsto que este organismo invertirá 1,4 billones de ptas.: el 60% proveniente de los recursos propios, asignaciones presupuestarias de la Unión Europea y su capacidad de endeudamiento; y 0,6 billones de ptas. de inversión privada, a través de las políticas de concesiones y autorizaciones. De ellos, se destacan para el periodo 2000-2010, los

441 700 Mpta para muelles y atraques y los 252 000 Mpta para equipos e instalaciones.

Finalizó su exposición con las necesidades tecnológicas y las empresas de consultoría de ingeniería portuaria, destacando su alto prestigio, el cual se debe mantener y potenciar; pero cuyo número y tamaño es aún pequeño, aunque aparezcan otras empresas de gran especialización. Así mismo, y entre otras conclusiones, afirmó que hay que apostar firmemente por incorporar el actual estado de la tecnología a las empresas y potenciar la unión temporal o subcontratación con consultoras especializadas y de alto nivel tecnológico, así como aumentar la colaboración universidad - empresa e incrementar la participación en programas de innovación y desarrollo con otras empresas.

Por su parte, **D. Pedro Argüelles Salaberria**, Presidente de AENA, presentó las **“Inversiones en aeropuertos”**, describiendo a la Entidad Público Empresarial que transportó durante 1999 casi 129 millones de personas y 639 000 toneladas, con una media de 350 000 pasajeros diarios y 4 600 operaciones al día. El incremento de trá-

El incremento de tráfico experimentado por AENA ha superado la media europea y mundial

fico experimentado por AENA ha superado la media europea y mundial y los ingresos por explotación superaron los 208 720 Mpta, con un resultado final neto en 1999 de 23 242 Mpta. En cuanto a la previsión de la demanda, entre el 2000 y el 2007, se espera un incremento medio anual del 6,8% en pasajeros, 6,1% en aeronaves y el 7% en mercancías. Igualmente, subrayó que en cuanto a la seguridad, se reducirán los números de incidencias, de incidentes operativos y actos ilícitos y se incrementará la prevención de riesgos laborales; en cuanto a la calidad, se potenciará el cuidado y conservación del medio ambiente, elevando la eficiencia en las operaciones y en los servicios; y, en lo relativo a la modernidad, se desarrollará un nuevo estilo de gestión incrementando el valor y rentabilidad, mejorando la imagen y el aprecio social.

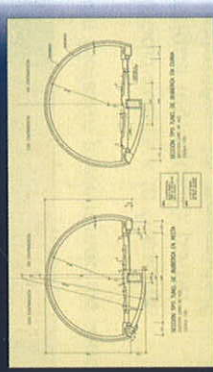
En cuanto a la evolución de las inversiones, que ascienden a un total de 1 555 360 Mpta, parte de una inversión anual en el año 2000 de 141 989 Mpta a otra de 144 092 Mpta en el 2007, con puntas de 354 392 y 301 717 Mpta en los años 2002 y 2003. De ellas, se destaca una inversión de casi 2 billones de ptas para el Plan Barajas y el Plan Barcelona, subrayando el destino de 620 000 Mpta para la construcción de dos nuevas pistas y una nueva terminal en Barajas.

En cuanto al volumen de consultorías, asistencias técnicas de redacción de proyectos, y de control y vigilancia de obras pasarán de 1 063, 1 220 y 4 137 Mpta respectivamente, para el año 2000, a una inversión conjunta de 93 000 Mpta para el periodo 2001-2007, de los que 30 635 Mpta se destinan a la

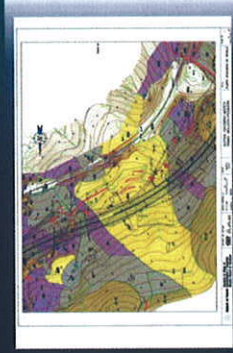
asistencia técnica de proyectos.

Posteriormente, se celebró la última sesión que se dedicó al **"Marco legislativo y reglamentario, su desarrollo legislativo y la simplificación administrativa"** y en la que por medio de una **mesa redonda**, que fue moderada por **D. José Alba García**, Vicepresidente de Asince, intervinieron **D. Rafael Catalá**, Subsecretario de Hacienda y el Secretario General Técnico del Ministerio de Fomento, **D. Francisco Sanz**, hablando de la elaboración de Reglamentos que desarrollará la Ley de Contratos con las Administraciones Públicas y de la inquietud por el sistema de responsabilidades en cuanto a consultores que lleven su dirección. La mesa se completó con las intervenciones de **D. Ernesto Fernández**, de Asince y **D. Santiago de la Fuente**, de Tecniberia Civil. ■

GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
(GIF)
LÍNEA ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA
TÚNELES SUBTRAMO XI



MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
AUTOVÍA CANTÁBRICO-MESETA
TRAMO: MOLLEDO-PESQUERA



COMUNIDAD DE MADRID
METROSUR
TRAMO 8:
ESTACION 3 - 6 GETAFE



GEOCONSULT
Ingenieros Consultores, S.A.

Valentín Beato, 24 - 4.ª - 28037 Madrid
Tlf. 91 304 18 46 - Fax 91 304 20 47
e-mail - geoconsult@jet.es

