

NIVEL



JUNIO 2018

Revista bianual de la Asociación Valenciana de Empresarios de Maquinaria, Construcción y Obras Públicas



HNOS. ANDÚJAR Y NAVARRO
SOCIEDAD LIMITADA





El Actros. Reducido a todo lo que es esencial.

Asegurarse un Actros a un precio muy atractivo.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Mercedes-Benz Valencia

La filial de Mercedes-Benz España

Avda. La Pista, 50. 46470 Massanassa. Valencia. Tel.: 900 14 2004. www.mercedesbenzvalencia.es

SUMARIO

STAFF



EDITA Y REDACTA:

**Asociación Valenciana
de Empresarios de Maquinaria,
Construcción y Obras Públicas**

MAQUETA E IMPRIME:

Maral Industria Gráfica

Publicación de carácter gratuito para los asociados a AVEMCOP.

AVEMCOP no se hace responsable del contenido de los artículos publicados; su difusión no implica necesariamente la conformidad con todo lo en ellos expuesto.

DEPÓSITO LEGAL: V-2412-1993

Saluda Felipe Ferrer	5
Actualidad AVEMCOP	6
Colaboradores:	
Nueva regulación de contratos públicos	9
Entrevista a Ismael Ferrer	13
Aplicación drones en el sector	19
Metodología BIM	22
Entrevista a M ^a Ángeles Ureña	25
Plan de innovación transporte e infraestructuras	31
Nota nuevo ministro Fomento	34
Aumento ventas maquinaria en 2017	36
Calendario de ferias	38
Precios combustible	40



NIVEL JUNIO 2018
Revista bianual de la Asociación Valenciana de Empresarios
de Maquinaria, Construcción y Obras Públicas



AVEMCOP

Asociación Valenciana Empresarios, Maquinaria, Construcción y Obras Públicas

Relación de secciones de empresas integradas en A.V.E.M.C.O.P.

SECCIÓN “EMPRESAS CONTRATISTAS DE OBRAS PÚBLICAS”

**SECCIÓN “EMPRESAS SUBCONTRATISTAS
DE OBRAS PÚBLICAS Y ALQUILADORAS
DE MAQUINARIA DE OBRAS PÚBLICAS CON OPERADOR”**

**SECCIÓN “EMPRESAS DE ALQUILER DE MAQUINARIA
DE OBRAS PÚBLICAS SIN OPERADOR”**

SECCIÓN “EMPRESAS DE CANTERAS”

SECCIÓN “EMPRESAS DE MEDIO AMBIENTE”

SECCIÓN “EMPRESAS DE ASESORAMIENTO Y SERVICIOS”

Saluda presidente



Una vez más, saludo y me dirijo a los asociados, compañeros del sector, colaboradores y amigos de AVEMCOP desde esta revista, una de las señas de identidad de nuestra asociación.

La última vez que lo hice cerrábamos 2017, un año fructífero y muy importante para AVEMCOP, que celebraba 40 años de existencia. Además, se convertía de nuevo en un año en el que se seguía trabajando para devolver a la asociación al lugar que le pertenece en el sector, y en el que se comenzaban a recoger los primeros frutos.

Bien, en este 2018 se sigue recorriendo el mismo camino. Varias han sido las reuniones mantenidas con diferentes miembros de la Administración y con otras asociaciones y organismos cercanos en el sector para estrechar lazos y aportar nuestra visión y esfuerzo al crecimiento de toda la economía y la sociedad valencianas.

Aprovecho estas líneas también para informar de que hemos acogido a dos nuevas empresas que han decidido confiar en nuestra experiencia y capacidad de representación y se han convertido en asociadas de AVEMCOP, aumentando el número de miembros que la forman y comenzando una dinámica positiva en cuanto a asociados que, como resultado del trabajo realizado en este sentido, confiamos en que pueda seguir aumentando.

Además nos alegra ver que las empresas que ya formaban parte de la asociación cumplen años, alcanzan objetivos, se diversifican y siguen creciendo en el sector: un logro muy importante dada la complicada crisis por la que recientemente se ha pasado y cuyas consecuencias aún podemos sentir. Nuestro reconocimiento y apoyo a todas esas empresas, tanto socias de AVEMCOP, como amigas o colaboradoras.

Otro de los frentes de trabajo de la asociación ha sido aumentar el número y la variedad de servicios que ofrecer a nuestros asociados, cosa que hemos logrado con convenios con nuevas empresas que pueden asesorarles en cualquier cuestión que necesiten.

Ahora mismo nos encontramos en un momento crucial, en el que la industria y el sector de la construcción y las obras públicas (con todos sus actores: topografía, excavaciones, transporte, arquitectura...) retoman poco a poco el pulso y se convierten en uno de los grupos productivos que más crecen y más aportan a la recuperación económica y laboral. De todos depende continuar en esa línea y convertirnos, de nuevo, en uno de los pilares que contribuyan y sostengan el crecimiento de la economía. Con la responsabilidad y la cautela que los difíciles tiempos nos han enseñado a todos a tener.

Desde AVEMCOP trabajaremos para que nuestros asociados puedan seguir creciendo con toda la ayuda y el soporte que les podamos ofrecer.

AVEMCOP

D. Felipe J. Ferrer Cervera

Asociación Valenciana Empresarios, Maquinaria, Construcción y Obras Públicas

Actualidad AVEMCOP

AVEMCOP ha comenzado 2018 siguiendo la misma línea de actividad, no sólo prestando servicios a sus asociados, sino también defendiendo sus intereses y derechos en diferentes encuentros con otros representantes relacionados con el sector.

Visita al Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana

La Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana fue una de las primeras paradas de estas reuniones que la asociación ha mantenido para seguir estrechando lazos de colaboración en el sector y reforzando la presencia de AVEMCOP en la realidad empresarial valenciana. El ingeniero jefe de la Demarcación, Ismael Ferrer, recibió al presidente de la asociación, Felipe Ferrer, en una reunión en la que conoció las novedades y cambios de AVEMCOP en los últimos tiempos y recibió algunos nuevos ejemplares de esta revista.

“El presidente de AVEMCOP Felipe Ferrer visita al Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.Valenciana, Ismael Ferrer.



Visita de AVEMCOP al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos también recibió la visita de AVEMCOP, representada de nuevo por Felipe Ferrer y también por el secretario general, Ramón Plumed. El decano del Colegio, Federico Bonet, colaboró con la asociación con una entrevista para “Nivel”, y en la visita se aprovechó para entregarle varios ejemplares de la revista, agradecerle la colaboración, departir sobre la situación del sector y estrechar lazos de colaboración entre los dos organismos.

“El presidente y el secretario general de AVEMCOP, Felipe Ferrer y Ramón Plumed, reunidos con el decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Federico Bonet”.

AVEMCOP se reunió con la Confederación Empresarial Valenciana (CEV)

Además, como ya hiciera en 2017, AVEMCOP se reunió con la Confederación Empresarial Valenciana (CEV). De nuevo Felipe Ferrer y Ramón Plumed representaron a AVEMCOP en una reunión con el secretario general y la directora gerente de la CEV, Miguel Ángel Javaloyes e Inmaculada García.

“El presidente y el secretario general de AVEMCOP, Felipe Ferrer y Ramón Plumed, reunidos con el secretario general y la directora gerente de la CEV, Miguel Ángel Javaloyes e Inmaculada García”.



La Conselleria de Vivienda presentó el Plan Interanual de Rehabilitación de Vivienda Pública

Las citas institucionales también han sido punto de presencia para AVEMCOP: La Conselleria de Vivienda presentó el Plan Interanual de Rehabilitación de Vivienda Pública, con un presupuesto de 106 millones para 6.129 viviendas. En la reunión previa a la presentación, entre el presidente Ximo Puig y la consellera, Maria José Salvador, y diferentes representantes de la vivienda y la construcción, estuvo AVEMCOP, representada por su presidente Felipe Ferrer.



“AVEMCOP representada por Felipe Ferrer en la presentación del Plan de Vivienda de la Generalitat”

Colaboración con APECAS, Asociación de Empresas de Movimiento y Excavación de Tierras de Castellón

Además, AVEMCOP se ha puesto en contacto, reunido, intercambiado impresiones y objetivos y comenzando la colaboración con una asociación amiga y vecina, APECAS, la Asociación de Empresas de Movimiento y Excavación de Tierras de Castellón. Felipe Ferrer y Ramón Plumed visitaron en Castellón al presidente de APECAS, Emilio Zafón, y otros miembros de la asociación castellanense para retomar la relación y marcarse metas en las que apoyarse mutuamente.

La Demarcación de Carreteras de la Diputación de Valencia

La Demarcación de Carreteras de la Diputación de Valencia ha sido otro punto de visita de AVEMCOP: el jefe del Área de Explotación y Conservación, Javier Piedra, recibió a Felipe Ferrer y Alfonso Robledo en una reunión en la que departir sobre la situación de ese sector y los proyectos que se están realizando.

“Presidente y vicepresidente de AVEMCOP, Felipe Ferrer y Alfonso Robledo, reunidos con el jefe de Servicio de Conservación y Explotación del Área de Carreteras de la Diputación de Valencia, Javier Piedra”.



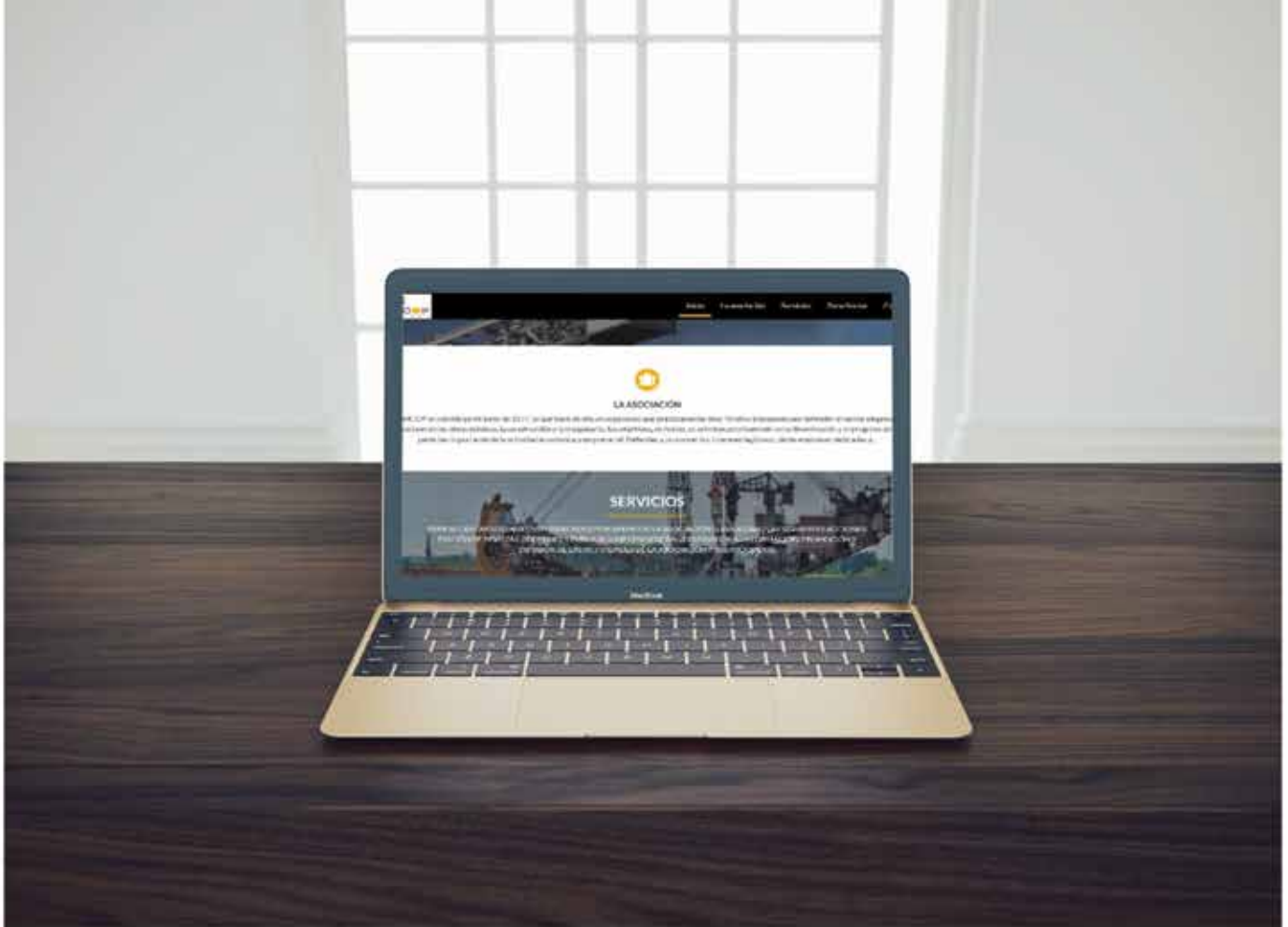
Reunión con el director territorial de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en la Comunidad Valenciana

Otra reunión se mantuvo con el director territorial de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en la Comunidad Valenciana, entre tres miembros de la Junta Directiva de nuestra asociación y el director de dicha área, Eusebio Ortiz.

“La Junta Directiva de AVEMCOP, representada por Felipe Ferrer, Alfonso Robledo y Jorge Andújar, en reunión con el director territorial de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en la C.Valenciana, Eusebio Ortiz”



La Asociación Valenciana de Empresarios de Maquinaria, Construcción y Obras Públicas sigue trabajando para reforzar su visibilidad en el sector empresarial y económico de la Comunidad Valenciana y para ampliar las posibilidades de servicios para sus asociados.



Nueva web, nuevas redes. Nueva etapa. Más comunicación



www.avemcop.com



[Facebook.com/avemcop](https://www.facebook.com/avemcop)



asociacion@avemcop.com

- Para todos los dispositivos.
- Actualidad del sector.
- Conoce la historia, objetivos, proyectos, servicios y actualidad de AVEMCOP.
- Contacta de forma rápida con atención al socio y con prensa.
- Herramientas de utilidad para el socio.
- Navegación intuitiva.
- Soluciones y consejos.
- Fluidez gracias a las redes sociales de la asociación.

LA NUEVA REGULACIÓN DE LOS CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO



El pasado 8 de noviembre de 2017 se aprobó la nueva Ley de Contratos del Sector Público, Ley 9/2017.

Para entender la nueva regulación debemos partir de que en los últimos 30 años la normativa en el ámbito de la contratación pública ha ido evolucionando para su adecuación o adaptación a las reglas y principios del Derecho de los contratos públicos de la Unión Europea, que ha ido incorporándose al derecho interno.

Es de destacar el avance en dicha incorporación al derecho interno a través de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, introduciéndose en el plano interno los criterios e interpretaciones que han sido los impulsores de un sistema de contratación pública más coherente.

A nivel normativo, la aprobación de las Directivas europeas y su obligación de transposición han contribuido a que se dictase esta nueva ley de contratos del sector público. En concreto la Directiva 2014/23/CE, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión y la Directiva 2014/24/UE, de contratación pública, que debían haber sido incorporadas al derecho interno, y que finalmente se han traspuesto mediante la Ley 9/2017, aunque como suele ser habitual fuera de plazo. Por tanto la aprobación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre tiene su razón de ser en la obligación del Estado de transposición de las Directivas de la Unión Europea del 2014.

Cabe indicar, antes de empezar con el análisis de la misma, que se ha perdido una oportunidad de mejorar el sistema de contratación pública, dado que la Ley 9/2017 ha derogado la normativa anterior en bloque, introduciendo pocas modificaciones sustantivas, manteniendo un extenso articulado, habiendo tan sólo incorporado modificaciones puntuales para solventar problemas concretos. Ello se debe en parte a que las Directivas del 2014 se caracterizan por ser de carácter más técnico, introduciendo menos modificaciones sustantivas, centrandose su atención en mejorar las reglas existentes incorporando modificaciones concretas, consiguiendo con ello introducir los cambios de criterios derivados de una mayor experiencia pero sobre todo derivados de las interpretaciones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, destacando la construcción de la nueva regulación en criterios de la utilización eficiente de los recursos públicos y modernización de las reglas existentes, en concreto en relación con las PYMES.

Como se ha indicado, aunque haya modificaciones, lo cierto es que la nueva Ley 9/2017 se caracteriza por el carácter continuista de la regulación anterior.

Éstas son las modificaciones puntuales de la nueva regulación:

- 1.- Se amplía el ámbito subjetivo, de aplicación, extendiéndose a los partidos políticos, las organizaciones sindicales y empresariales y de las asociaciones y fundaciones a ellas vinculadas.
- 2.- Ampliación de los intereses generales, además del interés público, debe atenderse a los intereses sociales, medioambientales, laborales y de discapacidad, lo que se traslada a la hora de fijar los criterios de adjudicación, condiciones de la ejecución, solvencia técnica así como en las prohibiciones de contratar.
- 3.- La tendencia de reducir los plazos de duración máxima de los contratos, lo que trae consecuencias en cuanto al desequilibrio económico en el caso de las concesiones. Se establece como regla general una duración máxima de 5 años, salvo excepciones.
- 4.- Durante la fase de preparación es de destacar la posibilidad de que el adjudicador pueda realizar consultas preliminares de mercado, y de ese modo adecuar la licitación a la realidad evitando posteriores desajustes.
- 5.- Durante el procedimiento de adjudicación la necesidad de pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio (coste-eficacia). En caso de utilizar un solo criterio de adjudicación, deberá estar relacionado con el coste (precio o rentabilidad) o coste de la vida.
- 6.- Respecto de los procedimientos de selección, se mantiene de manera ordinaria el procedimiento abierto y restringido, reservándose el procedimiento de negociado y sin publicidad sólo para los supuestos tasados. Se introduce un procedimiento nuevo, el de Asociación para la innovación para el desarrollo de productos, servicios y obras de carácter innovador.
- 7.- El contrato de gestión de servicios es sustituido por el contrato de concesión de servicios, transfiriendo el riesgo operacional al concesionario.

“Se ha perdido una oportunidad de mejorar el sistema de contratación pública, dado que la Ley 9/2017 ha derogado la normativa anterior en bloque, introduciendo pocas modificaciones sustantivas, manteniendo un extenso articulado, habiendo tan sólo incorporado modificaciones puntuales para solventar problemas concretos.”



Por lo que se refiere a las empresas miembros de la Asociación AVEMCOP consideramos que puede ser de su interés la nueva regulación que posibilita a las Pequeñas y Medianas empresas al acceso a la contratación pública. Siguiendo con el criterio europeo, la LCSP, establece medidas para favorecer a que las PYMES puedan acceder a la contratación pública simplificando el procedimiento y reduciendo las cargas administrativas.

En concreto destacan como medidas oportunas, la nueva regulación de la división en lotes de los contratos, además de introducir en los criterios de solvencia que el adjudicatario cumpla con los plazos de la normativa vigente en materia de pago a proveedores, para que las PYMES que resulten subcontratadas puedan cobrar en plazo. Respecto de la división en lotes del contrato, cambia la regla general; ahora la administración debe justificar por qué no divide en lotes. Es decir, que la regla general ahora es el fraccionamiento del objeto de contrato, debiendo eso sí fijarse límites, en cuanto al número de lotes y al número de lotes que puede resultar una empresa adjudicataria.

Otro punto a tener en consideración en la nueva regulación de los contratos del sector público de interés para las empresas del sector son las novedades en cuanto al Estatuto del Contratista. La principal novedad es la posibilidad de acreditar la capacidad, la solvencia, así como la ausencia de concurrencia de prohibiciones para contratar mediante una Declaración Responsable. El sistema de garantías se modifica, quedando el establecimiento de garantía provisional con carácter excepcional, desapareciendo la garantía global, permitiendo presentar un seguro de caución a modo de garantía definitiva.

Esperando que esta enumeración sencilla de las novedades contenidas en la nueva Ley de contratos del sector público sea de su interés, sin olvidar lo afirmado con anterioridad, el carácter continuista de la regulación en materia de contratación pública.

Elena Doménech i Plà.

especialistas en asesoramiento medioambiental

ASIAIN
CONSULTING

transportes especiales





Góndolas y plataformas extensibles
modulares Dollys desde 20 t. hasta 230 t.



gruas

Servicio de grúas autocargantes de 17 t. hasta 80 t.
Autopropulsadas todo terreno de 30 t. hasta 160 t.



DOTAHUR

Camí Nou, 286 • 46659 XIRIVELLA (Valencia)
Telfs.: 96 359 41 75 • 96 359 34 76 • 96 359 30 11
Fax: 96 359 14 04
E-mail: dotahur@imfonegocio.com



AVEMCOP

Asociación Valenciana Empresarios, Maquinaria, Construcción y Obras Públicas

SERVICIOS Y ACTIVIDADES

ASESORÍA JURÍDICA

- Asesoría general en materias relacionadas con la construcción.
- Asesoría jurídica en materia de todo tipo de contratos: derecho civil inmobiliario, arrendamientos, interdictos...
- Asistencia jurídica y representación ante la jurisdicción civil en reclamaciones de cantidad, resolución de contratos y cualquier acción derivada de la Ley de Arrendamientos Urbanos y de la Ley de Propiedad Horizontal.
- Asesoramiento y representación jurídica en materia sucesoria y matrimonial.
- Asesoría en constitución y disolución de sociedades civiles y mercantiles.
- Asesoría y representación en materia de contratos de seguros, indemnizaciones por accidente y responsabilidad civil.
- Asesoría y representación ante la jurisdicción penal ante casos de delitos contra la seguridad colectiva, relativos a la ordenación del territorio, contra los recursos naturales y la protección de la flora y la fauna.

ASESORÍA LABORAL

- Constitución y legalización de empresas.
- Contratación laboral.
- Subvenciones y bonificaciones por creación de empleo.
- Altas y bajas de trabajadores.
- Confección de recibos de salarios.
- Confección de boletines de cotización.
- Adecuación de convenios colectivos.
- Aplicación de faltas y sanciones.
- Auditoría Laboral. Selección de personal.
- Prevención de riesgos laborales.
- Representación ante juzgados de los social por: despidos, reclamaciones de salarios, accidentes de trabajo...
- Dirección técnica en procedimientos de Inspección de trabajo, actos de conciliación, o recursos administrativos.
- Gestión y tramitación de prestaciones contributivas y no contributivas.

ASESORÍA TÉCNICA

- Diseño, medio ambiente, ingeniería civil, urbana e industrial, edificación, urbanismo y seguridad y salud en la construcción.

ASESORÍA INFORMÁTICA

- Software de gestión.
- Consultoría informática.
- Equipamiento de hardware y sistemas.
- Diseño web.
- Instalación de cableados de redes y voz.

MÁS SERVICIOS

- Circulares informativas sobre la actualidad y ofertas del sector.
- Celebración de charlas, jornadas, cursos...
- Participación en la Asociación para la negociación del Convenio Colectivo Provincial de la Construcción.
- Asesoría en temas de comunicación y marca
- Nueva web y redes sociales

Entrevista a Ismael Ferrer jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana



La gestión de carreteras también la realizan organismos autonómicos y provinciales, ¿en qué se diferencia lo que hacen ellos, de lo que hacen en la demarcación estatal?

La principal diferencia es el número de usuarios a los que da servicio la Red de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, que gestiona la Demarcación de Carreteras, frente al número de usuarios de las redes autonómica y local de carreteras. Mientras que a nivel nacional la red de titularidad estatal soporta la mitad del tráfico total, en la Comunidad Valenciana el porcentaje de tráfico que absorbe la Red de Carreteras del Estado asciende hasta el 66%, y eso que la red estatal solo representa el 23% de las carreteras de la Comunidad Valenciana. De los 8.300 km de longitud que tiene el conjunto de carreteras de la Comunidad solo 1.930 km son de titularidad estatal. Sin embargo esta parte de la red soporta una intensidad media diaria de 21.000 vehículos al día, cifra que contrasta con la intensidad media que presenta el resto de la red viaria de la Comunidad, con una media de 3.500 vehículos al día.

Esta enorme diferencia de volumen de tráfico se debe a la funcionalidad de la propia Red de Carreteras del Estado, constituida por ejes viarios que acogen los itinerarios de largo recorrido que vertebran todo el territorio nacional, conectando tanto, las comunidades autónomas entre sí, como estas con los itinerarios europeos procedentes del continente. La red estatal también debe garantizar el acceso a lugares de interés general, como los puertos y aeropuertos de interés general o los principales pasos fronterizos, lo que provoca que la red estatal de carreteras recoja la totalidad del tráfico de largo recorrido de viajeros y de mercancías, de carácter nacional e internacional.

La necesidad de dar servicio a esta demanda de tráfico origina otra diferencia entre la red estatal y las redes de carreteras de otras administraciones públicas que influye en el diseño de

las mismas. El volumen de tráfico y las velocidades más elevadas que requieren el tráfico de largo recorrido determinan las características geométricas y de trazado de la red estatal. Por ello, algo más de la mitad de la Red de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana son vías de gran capacidad, es decir, autovías y autopistas, con calzadas separadas y trazados más suaves o generosos.

¿Cuáles son las principales líneas de actuación que se llevan a cabo desde la Demarcación de Carreteras del Estado?

La Demarcación de Carreteras se encarga de planificar, construir, conservar, mantener y explotar la Red de Carreteras del Estado en el ámbito de la Comunidad Valenciana.

La inversión realizada durante los últimos 30 años en las infraestructuras de transporte ha contribuido a la modernización de España y a su equiparación con los países más avanzados de Europa. La red de carreteras de titularidad estatal no ha sido ajena a los avances logrados en este país. Actualmente todas las capitales de provincia se encuentran conectadas por vías de gran capacidad, que vertebran el territorio y satisfacen la necesidad demanda por la sociedad de una movilidad cada vez mayor. Actualmente debemos destinar parte de nuestros recursos a conservar y mantener estas infraestructuras con el objeto de rentabilizar la gran inversión realizada durante estas últimas décadas.

La gestión del patrimonio viario incluye el control y análisis de la oferta vial y la demanda de transporte, lo que determina en qué puntos de la red es más necesario invertir para lograr unas infraestructuras del transporte terrestre cada vez más seguras para el mayor nivel posible de usuarios de nuestras carreteras. El análisis y el seguimiento de la accidentalidad es una herramienta fundamental para determinar las prioridades de inversión en la red viaria.

Nuestro presupuesto actual se reparte aproximadamente al 50% entre la creación de nuevas infraestructuras y el mantenimiento y conservación de la red. Es de destacar el incremento de la inversión en actuaciones de seguridad vial.

En junio del año pasado tuvo lugar el VIII Congreso Nacional de Seguridad Vial en el cual usted participó. ¿Puede decirnos qué temas clave se trataron y a qué conclusiones llegaron?

El Congreso dejó de manifiesto la evolución que ha tenido la siniestralidad en carretera en España, hoy en día con cifras por debajo de la media europea, y como la tendencia descendente de los últimos años ha comenzado a estancarse, motivo por el cual los especialistas en infraestructuras del transporte deben continuar ofreciendo soluciones que nos acerquen al objetivo denominado "Visión Cero", que no se produzca ni un solo fallecido ni herido grave en nuestras carreteras.

Un tema muy debatido en el Congreso, debido a una serie de graves accidentes acaecidos semanas antes en carreteras valencianas y en los que se habían visto involucrados varios ciclistas, fue la adopción de medidas de rápida implantación y bajo coste que compensen la vulnerabilidad de este tipo de usuario de la carretera frente a los usuarios de vehículos motorizados, sobre todo debido al crecimiento experimentado en el uso de este medio de transporte, como reflejo de la evolución de la sociedad hacia formas de vida más saludables y sostenibles.

Se destacó en el Congreso el aumento de accidentes en los que se ven implicados los usuarios más vulnerables de nuestras carreteras, como los peatones y motoristas, además de los mencionados ciclistas, pese al descenso del número total de accidentes, lo que nos abre un nuevo campo de actuación a los

gestores de las carreteras de titularidad pública, con el objetivo de revertir la tendencia de estas últimas estadísticas y ofrecer unas infraestructuras seguras a este tipo de usuarios.

¿Cuánto está previsto que el Estado invierta en carreteras este 2018 en la Comunitat, y en qué puntos?

La situación política actual provoca que hasta que no sean aprobados unos nuevos Presupuestos Generales del Estado únicamente contemos con la prórroga de los Presupuestos del ejercicio anterior. La inversión prevista en el Borrador de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, para las carreteras de titularidad estatal de la Comunidad Valenciana, es de 130 millones de euros.

La Demarcación de Carreteras continuará la ejecución de las obras de construcción que lleva en marcha como la construcción del tramo de la autovía A-33 entre la Font de la Figuera y la autovía A-31, con un presupuesto total de 118 millones de euros, el tramo de la autovía A-38 entre Cullera y Favara (150 M€), la conexión de las autovías A-3 y V-30 con el paso inferior de Xirivella (12,9 M€), la carretera N-337 de acceso al puerto de Gandia (24,3 M€), el tramo de carretera N-232 del puerto del Querol en Morella (45,4 M€) y la variante de la carretera N-332 en Benissa (44,9 M€).

A todas estas obras en ejecución habrá que sumar la reciente adjudicación de las obras de construcción de los terceros carriles de la autovía V-21 entre Port Saplaya y Valencia, y la duplicación de calzada de la carretera N-338 de acceso al aeropuerto de Alicante-Elche, que está previsto que comiencen esta primavera.

También se está ejecutando un plan de rehabilitación y mejora de los firmes, así como las obras de conservación ordinaria y extraordinaria recogidos en los 14 contratos de conservación





integral que gestiona la Demarcación y que, junto con las actuaciones de bajo coste para mejorar la seguridad viaria, suponen una inversión anual de 62 millones de euros.

A estas inversiones hay que añadir las dedicadas a la redacción de estudios y proyectos de construcción, entre las que destacan la ampliación de la autovía V-31, la mejora de capacidad de la V-30 o las calzadas laterales del by-pass de Valencia. En la provincia de Alicante sobresalen la duplicación de la variante de la carretera N-332 en Torrevieja y los terceros carriles de la autovía A-7 entre Crevillent y Orihuela. En Castellón, el esfuerzo inversor se centra en el norte de la provincia, con la redacción del proyecto de construcción de la autovía A-7 entre Vilanova d'Alcolea y la Sénia.

¿Comparten la idea de que ahora mismo, lo importante es invertir en conservación y sobre todo en seguridad dentro de los viales, o creen que hay más elementos que requieran de inversión y atención tanto como estos dos?

La inversión en la conservación de las carreteras es imprescindible para mantener la actual red viaria y hacer buena la apuesta realizada por la modernización de nuestras carreteras desde nuestra entrada en la Unión Europea.

El análisis de la seguridad viaria es una herramienta esencial que permite estudiar los puntos de la red necesitados de reformas o modificaciones que posibiliten continuando disminuyendo las cifras de siniestralidad en nuestras carreteras que tantos costes suponen para la sociedad.

Una vez dicho esto, la Demarcación de Carreteras no solo opta por estos dos parámetros para planificar sus actuaciones. Las demandas originadas por la evolución del tráfico también determinan en qué puntos de la red viaria es necesario invertir para ampliar su capacidad, sin olvidarnos que este tipo de actuaciones también acaban repercutiendo en la seguridad viaria.

Un claro ejemplo lo tenemos en como las conversiones de tramos de carreteras convencionales, con una calzada única para los dos sentidos de circulación, en autovías, con calzadas separadas para cada sentido de circulación, reducen notablemente el número de accidentes y la gravedad de los mismos.

Desde la Demarcación de Carreteras del Estado, ¿cómo ven el estado actual de las infraestructuras en la Comunidad Valenciana?

A pesar de la crisis económica, que ha provocado una disminución de la inversión en el mantenimiento y la conservación de la red en todas las administraciones públicas, podemos afirmar que, aunque cabría esperar lo contrario, el estado actual de nuestras carreteras es aceptable. Podemos decir con orgullo que las carreteras valencianas han soportado este descenso de la inversión gracias a la calidad con que fueron construidas, lo que dice mucho en favor de las empresas constructoras de la Comunidad Valenciana, así como de los profesionales que se dedican a su planificación, proyecto, construcción y mantenimiento.

Fruto de este buen hacer, las actuales infraestructuras viarias en la Comunidad Valenciana tienen unos estándares de calidad muy altos, los cuales son necesarios mantener para continuar ofreciendo un buen servicio a la sociedad. Desde la Demarcación debemos continuar con este trabajo de modernización de nuestra red de carreteras, adaptándola a las demandas cada vez más exigentes que requiere una sociedad cada vez más conectada y que necesita una mayor movilidad en el flujo de personas y de mercancías.

La consecución de estos objetivos requiere un esfuerzo adicional en la inversión que realiza el Ministerio de Fomento. Para ello, recientemente, se ha lanzado un Plan Extraordinario de

Inversión en Carreteras (PIC), un nuevo mecanismo de financiación de infraestructuras viarias, basado en la colaboración con el sector privado, que conlleva una inversión de 5.000 millones de euros y que permitirá actuar sobre más de 2.000 km en los próximos 4 años. En la Comunidad Valenciana, la construcción y conservación de los terceros carriles de la autovía A-7 entre Crevillent y el límite de provincia de Alicante con Murcia formará parte de este PIC.

Con los datos de uso de carreteras que cuentan, ¿perciben en dicho uso algo de recuperación económica?

El tráfico tras alcanzar unos niveles máximos en el año 2007 comenzó una tendencia descendente que se prolongó hasta el año 2013. Desde entonces la tendencia se ha invertido, creciendo la movilidad año a año, hasta colocarnos actualmente en los mismos niveles de tráfico que en el año 2004. En estos tres últimos años el tráfico ha experimentado incrementos medios situados entre el 5 y el 10%.

Tradicionalmente, en la redacción de los estudios de carreteras se ha tenido en cuenta la correlación existente entre el Producto Interior Bruto (PIB) con el volumen de tráfico de mercancías por carretera. Podemos afirmar que el crecimiento económico está íntimamente relacionado con el aumento de la movilidad, tanto de personas como de mercancías. Los datos disponibles de IMD (intensidad media diaria de tráfico) en las carreteras del área metropolitana de Valencia, como las autovías A-3, A-7, V-21, V-30 y V-31, alrededor de las cuales se ubican los principales polígonos industriales, revelan esa recuperación económica.

¿Puede decirnos algo sobre la reversión de la AP-7? ¿Va a darse definitivamente?

A partir de este año irán finalizando los contratos de concesión de diversas autopistas de peaje del Estado, entre ellas la AP-7, que finaliza en diciembre de 2019. Desde el Gobierno se ha manifestado el compromiso de no prorrogar estas concesiones, como sí se había hecho en anteriores ocasiones.

En numerosos países europeos existe el pago de un canon, la conocida «euroviñeta», por el uso de las vías de gran capacidad. Por el otro lado tenemos la Resolución del Parlamento Europeo,

de 18 de mayo de 2017, sobre el transporte por carretera en la Unión Europea, en la que pide al Consejo y a la Comisión Europea medidas concretas para garantizar la aplicación de los principios de «quien utiliza paga» y de «quien contamina paga» en el transporte por carretera.

Con la implantación de estas prácticas y principios los ingresos obtenidos podrían reinvertirse en el mantenimiento y mejora de las infraestructuras del transporte terrestre. Cada vez es más difícil mantener y mejorar el importante patrimonio viario con las partidas recogidas en los Presupuestos Generales del Estado, y por ello, quizás, esta puede ser una solución para no distraer recursos presupuestarios para el mantenimiento de nuestras infraestructuras.

Háblenos un poco de su trayectoria profesional, lleva ya muchos años desempeñando diversos puestos en la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. ¿Alguno que recuerde con satisfacción?

Bueno, la verdad es que tengo buenos recuerdos de todos ellos. Mi primer destino en la Comunidad Valenciana fue en Alicante, donde dirigí numerosos proyectos y obras como la autovía A-70 de circunvalación de Alicante, la autovía A-31, Madrid-Alicante, o la autovía central entre Alicante y Alcoy, lo que fue muy estimulante al desarrollar labores propias de mi formación como Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Entre todas las actuaciones que llevé a cabo, destacaría la autovía de acceso al puerto de Alicante, puesta en servicio en 1995, porque supuso resolver una serie de retos ingenieriles muy significativos.

Posteriormente en Valencia, desde el año 2000, la mayor satisfacción ha sido haber contribuido a impulsar, desde mi modesta posición, el desarrollo de importantes infraestructuras viarias que han contribuido al desarrollo económico y social de la Comunidad Valenciana.

También fue muy gratificante mi etapa en la Generalitat Valenciana, como Director General de Obras Públicas e Infraestructuras Urbanas, porque me permitió conocer en profundidad todo el territorio de la Comunidad Valenciana, sobre todo pequeños municipios, en los que cualquier pequeña inversión de regeneración urbana era especialmente valorada.



XIMO MAGALLO & Cia., S.A.

Concesionario Oficial **CASE**

Instalaciones y Talleres en V-31 Salida nº 8 P.I. El Bony
46470 Catarroja - Valencia -
Tel.: 96 126 44 00 Fax: 96 126 40 11
info@ximomagallo.com / direccion@ximomagallo.com
www.ximomagallo.com



**CONTENEDORES
NAVARRO-BERNABEU**

SERVICIO DE ALQUILER DE CONTENEDORES PARA ESCOMBROS
SERVICIO DE ALQUILER DE TUBOS PARA DESESCOMBRAR

EXCAVACIONES, MOVIMIENTO DE
TIERRAS Y OBRAS PÚBLICAS



PLANTA DE RECICLADO Y
VERTEDEROS DE INERTES



C/Músico Ayllón, 14 bajo-46018 VALENCIA

Tlfn: 96 383 60 30 y 96 383 61 19- Fax: 96 383 60 60

Email: contenedoresnavarro@yahoo.es
contenedoresnavarrobernabeu.com



REPARACIÓN, VENTA Y ALQUILER DE MAQUINARIA
Distribuidor oficial

KOMATSU

KOMATSU RED DE DISTRIBUIDORES

TABE  **BOMAG DIECI**
FAYAT GROUP



Pol. Ind. "Mas de Tous" · C/Praga - Nave 6, Ap. Correos 409-
46185 LA POBLA DE VALLBONA (Valencia)
Tel. 96 276 48 34 · Fax 96 276 48 35 · info@selimaq.com
www.selimaq.com

IMPRESIÓN DIGITAL/OFFSET ▣ DISEÑO GRÁFICO ▣ ROTULACIÓN
FOTOGRAFÍA ▣ MERCHANDISING ▣ BOPA LABORAL Y PUBLICITARIA



MARAL
INDÚSTRIA GRÁFICA

*Toferim la millor qualitat
en Llibres de Festes*

Av. Corts Valencianes, 22 · 46650 CANALS (València) ☎ 96 224 01 45 📞 689 00 27 17 📧 info@maral-ig.com 🌐 www.maral-ig.com
(sólo whatsapp)

Tecnología dron en la construcción y las obras públicas



TECNOLOGÍA DRON EN LA CONSTRUCCIÓN Y LAS OBRAS PÚBLICAS

Desde que en 2013 tuviera lugar el *boom* y comenzaran a utilizarse en diversos sectores, los drones, o aeronaves pilotadas por control remoto (RPAs), se han convertido en una herramienta cotidiana de trabajo en el sector audiovisual, mobiliario... y también en topografía y en construcción. Ventajas a la hora de realizar estudios, proyectar las obras, calcular los movimientos de tierra... son las que encuentran los profesionales que desde hace poco tiempo trabajan (bajo formación y titulación previa) con estos dispositivos en el ámbito de la topografía, *“el valor de los drones para la realización de levantamientos topográficos reside en la facilidad operacional, el acceso a zonas difíciles (imposibles de acceder por otros medios) y la información aportada”*, comentan desde la empresa Innovation Drone Systems (IDS) una de las existentes en Valencia que utilizan este aparato en topografía y geomática.

Se ven cada vez más habitualmente y se conoce lo básico sobre su funcionamiento. Los drones son aparatos voladores

no tripulados, de tamaño pequeño (si se compara con aviones, helicópteros, avionetas...) que se utiliza para realizar acciones que no son posibles, o que son peligrosas, para el ser humano. La fotografía y la grabación de vídeo son las dos funciones más populares de las RPAs, pero también están empezando a utilizarse en situaciones muy diferentes, como en el reparto de paquetes, en control de fronteras, el tratamiento fitosanitario en cultivos y en operaciones de salvamento.

La fotografía aérea y la captación de vídeo son las dos funciones que se utilizan en construcción (y todos los pasos de métrica y planificación de los proyectos). Equipados con cámaras y controlados de forma remota, los drones son capaces de *“con un único vuelo de 15 - 20 minutos podemos cubrir superficies de entorno a las 50 hectáreas, obteniendo una nube densa de datos que nos permite trabajar a posteriori desde la oficina, con toda la información geoespacial a nuestro alcance y pudiendo hacer un tratamiento adaptado a las necesidades del trabajo”* explican en IDS. En caso contrario, si lo que se quiere es trabajar sobre una extensión de terreno más pequeña, también los plazos y el coste son menores: *“nos permite diseñar modelos digitales de*





terreno de extensiones más reducidas sin tener el coste que supone levantar un avión. El tiempo que necesita con respecto a lo que se tarda en hacer un levantamiento topográfico también es menor”, según cuentan en otra empresa valenciana dedicada a este ámbito, Drontop.

Estas dos ventajas se unen a otra tecnología que está cambiando el tempo y las formas de trabajar: la nube de puntos, “se consigue una nube de puntos de la zona interesada con todo tipo de detalles. Con esta nube puntos ya podemos trabajar. Con los métodos clásicos, ya sea con estación total o con GPS, los trabajos pueden durar varios días, mientras que con esta tecnología, sólo el vuelo (sin contar el tiempo de planificación, colocación de puntos de apoyo y el de post proceso) puede durar varios minutos.”, según Drontop. Aunque cabe recordar y tener en cuenta que no en todos los proyectos se puede trabajar utilizando drones y nubes de puntos, no se está hablando de una solución total.

LICENCIA ESPECIAL

Existen modelos de drones que pueden volarse con fines recreativos que no requieren una licencia o autorización especial, sin embargo, no es el caso de las RPAs en trabajos topográficos se requiere una formación y unas licencias especiales: un examen teórico y una prueba teórico-práctica y un posterior reconocimiento médico aeronáutico de clase 2. Así, se adquiere una licencia de piloto avalada por Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Todo esto ha de hacerse a través de una ATO, una organización que a su vez esté habilitada para impartir

formación relacionada con las licencias de piloto y otorgar las habilidades y certificaciones correspondientes. Además, para obtener una de esas certificaciones, hay que entregar a la AESA un manual donde se explique qué equipo se va a utilizar y con qué objetivos. Cuando va a realizarse alguno de estos trabajos con drones, además, hay que avisar previamente a la AESA.

Además de todas estas licencias y certificaciones, advierten los profesionales del área que no cualquiera puede volar un dron, aunque tenga estas autorizaciones, si es para un trabajo de fotometría y de compilación de datos topográficos. Un técnico en Topografía o en Geomática conoce los errores y los datos a manejar y sabrá cómo generar un modelo con la fiabilidad necesaria para poder ser utilizado posteriormente en un proyecto de construcción, obras públicas o infraestructuras.

LEGISLACIÓN

Aunque desde 2016 se ha convertido en una de las técnicas de adquisición de datos topográficos más solicitada, no ha sido hasta el año actual, 2018, cuando se ha aprobado y ha entrado en vigor la regulación del uso de naves no tripuladas, a través del Real Decreto 1036/2017, “esta normativa no es definitiva puesto que poco a poco ha de ir actualizándose, pero por el momento se han ampliado las zonas habilitadas para el vuelo de estas aeronaves, pudiendo operar en zonas urbanas, proximidades de aeropuertos e incluso se aprobó el vuelo nocturno”, explican en IDS. Unos escenarios que se esperaban desde hace tiempo, “la nueva ley contempla escenarios muy esperados como poder volar en ciudades o de noche, siempre con unas medidas de seguridad, pero que hasta la entrada de la nueva ley no se podía hacer. El trabajo de fotogrametría siempre se tiene que hacer con sentido común de no poner en peligro a nadie y siempre respetando la ley vigente” como cuentan en Drontop.

El crecimiento del uso de estos aparatos en este área ha sido exponencial desde que empezara a conocerse y utilizarse en 2014 y como cualquier tecnología que resulte útil y aligere tiempos, se ha convertido (junto a otras como la generación de nubes de datos o la metodología BIM) en una herramienta muy a tener en cuenta a la hora de proyectar trabajos de construcción, reformas, mejoras... en particulares y en obras públicas.

- Reduce tiempos y abarata costes
- Operacionalidad más fácil
- Genera una cantidad de datos más grande y más precisa
- Están reguladas por el Real Decreto 1036/2017

SIM

entornobim.org

 FUNDACIÓN
LABORAL
DE LA CONSTRUCCIÓN

Aprender hoy es construir

900 82 29 00



entornobim@fundacionlaboral.org



entornobim.org



Asesoramiento gratuito

Actualidad

Formación

¡Infórmate!

Centros en Castellón,
Valencia y Alicante



comunidadvalenciana.fundacionlaboral.org

Metodología BIM: una nueva forma de proyectar, planificar y ejecutar



Siguiendo la oleada de nuevas formas de planificación y trabajo, basadas en la recopilación y el uso de grandes cantidades de datos y en los procesos colaborativos, encontramos desde hace unos años dentro del sector de la construcción y las obras civiles una nueva metodología para proyectar y realizar construcciones y también infraestructuras: la metodología BIM.

¿Qué es BIM?

Acronimo de la expresión en inglés *Building Information Modeling*, la metodología BIM se trata de un modelo de gestión de proyectos, (tanto en el ámbito de la edificación como en el de la obra civil), que abarca todo el ciclo de vida de los activos que construimos, desde su fase de diseño hasta la fase de mantenimiento y operaciones, basado en el trabajo colaborativo entre todos los agentes intervinientes en estas fases y apoyado en prototipos virtuales (modelos) que constituyen bases de datos de los proyectos. Un proyecto BIM, por tanto, puede ser utilizado, retocado y visionado por el arquitecto, por la empresa constructora, por el equipo encargado de crear la estructura del edificio, por los encargados del diseño interior, por los encargados de dotar de instalaciones eléctricas e hidráulicas al edificio e incluso por el propietario/cliente final.

“BIM se trata de un modelo de gestión de proyectos que abarca todo el ciclo de vida de los activos que construimos, desde su fase de diseño hasta la fase de mantenimiento y operaciones, basado en el trabajo colaborativo entre todos los agentes intervinientes”

Una tecnología que se intuye capaz de cambiar la manera en la que se ha construido y se ha trabajado: *“el proceso de transformación tecnológica que supone el trabajo con esta metodología contribuirá a que el sector de la construcción avance en su camino hacia ser una industria innovadora preparada para afrontar nuevos retos”*, nos explica José

García desde la Fundación Laboral de la Construcción (FLC), y sigue, *“de igual manera, la implantación de BIM, junto con otras metodologías ya contrastadas en otras industrias (p.ej. Lean Management), supone una transformación cultural de los modos en los que trabajábamos hasta ahora de tal manera los procesos se desarrollen de manera más eficiente y transparente, obteniendo proyectos de más calidad, ajustados a las estimaciones de coste y tiempo y sostenibles.”*

La metodología BIM no solo supone una revolución o un conjunto de cambios importantes, sino que además se encamina a facilitar el trabajo de todos los actores implicados en un proyecto y a optimizar recursos. Un proyecto BIM puede ir realizándose y cambiándose mientras la construcción del edificio está en marcha. De esta manera, se ahorra en tiempo y en recursos a la hora de realizar cambios y actualizaciones, ya que se hacen sobre el mismo proyecto final y pueden conocerlos, ser partícipes y adaptarse a ellos el resto de actores que participen en la realización de la obra. Una nueva práctica laboral que ha de preparar a arquitectos, constructores, técnicos, diseñadores... también para trabajar de manera colaborativa.

Cuestionando si esta metodología, además de aplicarse en edificaciones, también tiene futuro en obra civil como vías de comunicación, obras hidráulicas... la respuesta es sí, *“si bien es cierto que el uso de BIM está más extendido, y las herramientas que se emplean más desarrolladas, en el ámbito de la*



edificación, su aplicación en el campo de las infraestructuras y la obra civil se hace igualmente necesaria”, explican desde la FLC, y además recomiendan “sobre este particular recomendamos la lectura de los documentos disponibles en el área de descargas de la web de la Comisión es.BIM (<https://www.esbim.es/descargas/>) donde se encuentran los documentos correspondientes a la jornada “El futuro de las infraestructuras”.

¿La metodología BIM requiere formación específica?

Como toda nueva tecnología que llega para asentarse en un área laboral, sí, el uso de BIM requiere formación específica: en cuanto al software que se utiliza, la cuestión puramente técnica, pero también en cuanto a transformar la forma en que todos los miembros de la empresa visualizan y planifican un proyecto y los pasos que hay que dar para llevarlo a cabo, “una cuestión clave como es la necesidad de que de un modo transversal, y no exclusivamente dirigida a perfiles técnicos, toda la organización esté alineada en la decisión estratégica. Esta alineación, con el impulso decisivo e indispensable de los decisores en la empresa, será facilitada por una formación que dé una visión global de lo que es BIM, de la adaptación de los procesos existentes y de la aparición de nuevos procesos”, explican desde la FLC.

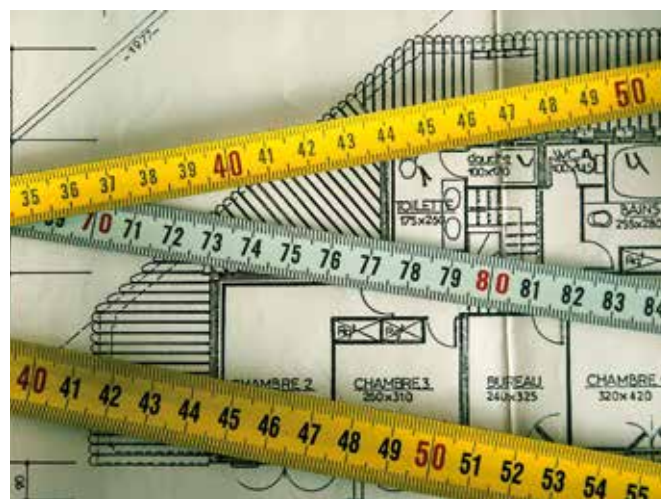
Respecto a la formación meramente técnica, existen ya diferentes opciones para aprender a entender y manejar la metodología BIM: másteres, certificados, cursos... ofrecidos por centros privados especializados en la formación en construcción y obras públicas, y también impartidos por instituciones públicas, como la Universidad Politécnica de Valencia, la UNED, la Agencia de Certificación Profesional o la propia Fundación Laboral de la Construcción.

Legislación

La misma FLC pertenece, de hecho, a la Comisión es.BIM, que trata de impulsar y estudiar la implantación de este método de trabajo en España. Un objetivo que se planteaba que estuviera logrado por completo ya en marzo de este año, es decir, que en marzo de 2018 el uso de la metodología BIM ya fuera

“Entre diciembre de 2018 y diciembre de 2022 entrará a formar parte del requisito de solvencia técnica en las licitaciones públicas. Las de edificación tienen una fecha de entrada en vigor diferente a las de obra civil”

obligatorio para todas las licitaciones públicas. Un planteamiento inicial que pronto se vio que no iba a alcanzarse (de hecho, no se ha alcanzado) y que induce todavía a error, “a día de hoy la única de hoja de ruta planteada por dicha Comisión, publicada en el documento *Guía de Licitaciones en noviembre de 2017 plantea la posibilidad de incluir requerimientos BIM en licitaciones públicas de edificación como una mejora con criterio de puntuación subjetivo por parte del licitador hasta diciembre de 2018*”, explica el técnico de la FLC José García, y sigue explicando la hoja de ruta planteada, “entre diciembre de 2018 y diciembre de 2020 se podrá (incidimos aquí en que se plantea como posibilidad, no como obligatoriedad) seguir incluyendo como mejora en las licitaciones pero puntuable con un criterio cualitativo a través de una fórmula técnica, y por último será a partir de diciembre de



2020 cuando dejará de introducirse en las licitaciones como una mejora puntuable y entrará a formar parte de la solvencia técnica”. Hay que concretar que estas fechas son válidas para licitaciones públicas de edificación, mientras que para licitaciones públicas de obras civil, los mismos párrafos pasan a aplicarse en diciembre de 2019 y diciembre de 2022. Todo esto en el ámbito estatal. Si ponemos el foco en la Comunidad Valenciana, solo tres licitaciones públicas de edificación y dos en infraestructuras y obras públicas incluyeron requerimientos BIM, de todas las que en 2017 se realizaron. Un dato que se recoge en el Observatorio de Licitaciones y que muestra el recorrido que a este método de trabajo aún le queda por hacer.

Comisión es.BIM

Para supervisar e impulsar dicho recorrido se creó en 2015 la Comisión es.BIM, un grupo impulsado por el Ministerio de Fomento y liderado por la empresa pública Ineco, abierto a todos los agentes implicados (administraciones, ingenierías, constructoras, universidades, profesionales...) cuya misión principal es la implantación de BIM en España. La Comisión se creó siguiendo la hoja de ruta marcada por la Unión Europea respecto a este tema y se plantea varios objetivos: definir la estrategia de implantación, fortalecer la capacidad del sector público en la implantación BIM o fomentar la interoperabilidad entre herramientas como garante del libre acceso a la tecnología.

Esta comisión, además, también se encarga de elaborar y publicar documentos relacionados con el tema y que serán de valor para las empresas del sector una vez BIM está implantada y asentada; la Guía de Ayuda para Licitaciones Públicas con Requerimientos BIM o el Observatorio de Licitación son algunos de estos documentos a los que los interesados ya pueden acceder libremente.

También han publicado un Glosario de Términos, diferentes estudios sobre la implantación de la metodología en el sector, el manual EUBIM, un manual introductorio a esta tecnología o un documento sobre la enseñanza de BIM en la universidad, concretamente en Ingeniería Civil.

Todos, como los dos nombrados en primer lugar, son de acceso libre para profesionales del sector que ya quieran acercarse y formarse en una metodología de trabajo que está llamada a convertirse en la futura manera de planificar y construir.



Todoconstrucción 3033, S.L.

C/ Acacias 1-7 bajo
Urb. Loma del Castillo
43670 CHIVA, Valencia (España)
Telf.: +34 961 04 29 11

EMME

Distribuidor oficial **HIDROMEK**

Central de ventas: 610 565 681/ 601 163 654

Post venta: 610 754 139/ 608 565 194



HMK 600 MG
HIDROMEK
DISTRIBUTION



C/ Hostalers, 52- Pol. Industrial La Reva Sector 13
46394 Ribarroja del Turia (Valencia)

Ventas: emme.divisioncomercial@gmail.com / emme.industrial@gmail.com

Administración y post venta: emme.admon@gmail.com

Entrevista

a la presidenta de la Confederación Hidrográfica del Júcar, María Ángeles Ureña



En sequía declarada desde hace tres años, la Confederación Hidrográfica del Júcar gestiona la red de estructuras hidráulicas para optimizar el uso del agua, asegurar el abastecimiento y la conservación de cauces. La presidenta de la Confederación habla sobre las necesidades estructurales y los proyectos en marcha para conseguir estos objetivos.

P. Uno de los mayores problemas a los que lleva tiempo enfrentándose la Administración y la sociedad en España, es la sequía, ¿puede hablarnos sobre algún plan de gestión específico para este caso?

R. Sí, por las características de nuestros ríos y por las características climatológicas, periódicamente se producen períodos de sequía, de falta de agua por falta de precipitaciones. El conjunto de la confederación está en sequía declarada desde mayo de 2015. Desde 2007 hay un plan especial de alerta y eventual sequía, aprobado por orden ministerial, con una finalidad específica: gestionar las sequías de manera que nos anticipemos a sus efectos y minimicemos los impactos ambientales, económicos y sociales que todo período de sequía lleva consigo. Este plan tiene un conjunto de indicadores que, mes a mes, nos dicen cómo está la situación, unos datos que el organismo de cuenca publica en la web. En la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) tenemos nueve sistemas de explotación y cada mes se dice si se encuentran en normalidad, en alerta, en pre-alerta o en emergencia. El último informe de sequía, nos dice que se encuentran en situación de alerta los sistemas Turia y Júcar, y solamente están en situación de normalidad los sistemas Marina Baja y Mijares. Los demás sistemas están en pre-alerta.

P. ¿Dada la situación de sequía actual, hay previsto algún trasvase hacia esta cuenca hidrográfica?

La declaración de situación de sequía en la demarcación hidrológica del Júcar arranca desde mayo de 2015, con el Real Decreto 355/2015, de 8 de mayo. Esta situación continúa vigente, al menos hasta el final del presente año hidrológico, que termina el 30 de septiembre de 2018. Esta situación permite una serie de medidas administrativas y herramientas para la mejor





gestión del fenómeno de la sequía, y en lo posible, atenuar sus efectos. Entre esas medidas, en lo que se refiere al ámbito de nuestra demarcación hidrográfica, no hay previstos trasvases.

“Sobra obras de restauración hidrológico forestal se contempla la retirada de azudes: en nuestro territorio hay muchísimos azudes abandonados que ya no se utilizan y son un obstáculo sobre todo para la vida piscícola.”

Hidrológico de la cuenca de la demarcación del Júcar establece un programa de medidas, y dentro de ese programa de medidas están identificadas todas las infraestructuras que todavía necesitamos en este territorio. Para hacer frente a la situación

P. La inversión en infraestructuras hídricas (nuevas o conservación de las que ya hay) ¿es importante para afrontar un futuro en el que se prevé todavía más falta de agua?

R. Los objetivos de la planificación hidrológica son alcanzar el buen estado de las balsas de agua, atender a las diferentes demandas de los diferentes usos y posibilitar un equilibrio territorial.

Para conseguir eso, el Plan

de sequía, lo que pretendemos con estas infraestructuras es hacer una gestión integrada de todos los recursos disponibles: convencionales y no convencionales. Para eso hacen falta por ejemplo en modernización de regadíos, acabar todas las obras necesarias que nos permitirán ahorrar agua; hacer un uso más eficiente del agua; también tenemos que hacer una apuesta por la reutilización, pues si bien es cierto que la Comunidad Valenciana y Murcia son los dos territorios donde más agua se reutiliza de toda España, es verdad que todavía hay recorrido. Por lo tanto, de mano de las comunidades autónomas, puesto que el saneamiento y la depuración es competencia de las autonomías, en el plan hidrológico se contemplan infraestructuras de reutilización, para tener mayor disponibilidad de recurso.

Por lo demás, nuestro territorio es un territorio donde las obras de regulación están prácticamente hechas. No nos faltan estructuras de regulación, quizá nos falte alguna en el Magro, pero las infraestructuras que nos hacen falta son de laminación de avenidas, de hacer frente a un período que sea justo lo contrario de la sequía. Esas infraestructuras están contempladas en el Plan de Gestión de Riesgo de Inundación. Son infraestructuras duras, grises y por indicación expresa de la Directiva de Inundaciones y del Real Decreto que la traspone al ordenamiento jurídico español están sujetas al previo análisis coste-beneficio. El Gobierno ya tiene en marcha, pendiente de adjudicar, la asistencia que posi-

bilitará la evaluación de todas las infraestructuras contempladas en los planes de gestión del riesgo de inundación de todas las demarcaciones. A partir de esos análisis coste-beneficio, el Gobierno autorizará las actuaciones que hay que ejecutar.

P. Hace unas semanas participaron en la Semana de la Ingeniería Civil y el Medio Ambiente, ¿qué conclusiones extrae la CHJ de esas jornadas, respecto a la gestión del agua?

R. La CHJ participa ya desde hace muchas ediciones en esta semana que organiza en la UPV la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos. Es una opción muy interesante porque permite la interrelación entre estudiantes de ingeniería, empresas y administraciones. En cada uno de los stands que hay en la feria, además de los eventos y las conferencias magistrales, se va viendo cómo avanzan las tecnologías y qué proyectos tenemos en marcha las administraciones. Allí se ha podido ver en lo que está trabajando la administración autonómica, la del Estado, la Diputación, las grandes empresas suministradoras de agua en la C. Valenciana... Es muy interesante y por eso la CHJ participa en todas las ediciones.

P. ¿Cuál es la situación actual de las infraestructuras de la Cuenca? ¿Cuáles requieren mantenimiento, ha de construirse o se está construyendo algo nuevo, alguna reparación importante...?

R. En la CHJ infraestructuras que son de titularidad del Estado: grandes canales y embalses. Todas se someten siempre a mantenimiento ya que han de cumplir las normas de seguridad y estar en perfecto estado de funcionalidad, por tanto el mantenimiento es continuo y necesario para que estas infraestructu-

ras, que algunas ya tienen su edad, cumplan su función. La CHJ nunca desatiende este tema. Por ejemplo, en este momento se está invirtiendo en el canal Júcar-Turia, en el que en las últimas temporadas de lluvia, se detectó que el canal necesitaba de alguna actuación puntual y se está realizando. Está a punto de acabarse. Además este canal es una infraestructura estratégica, puesto que de él depende el abastecimiento a Valencia y ha de estar siempre en el mejor estado posible.

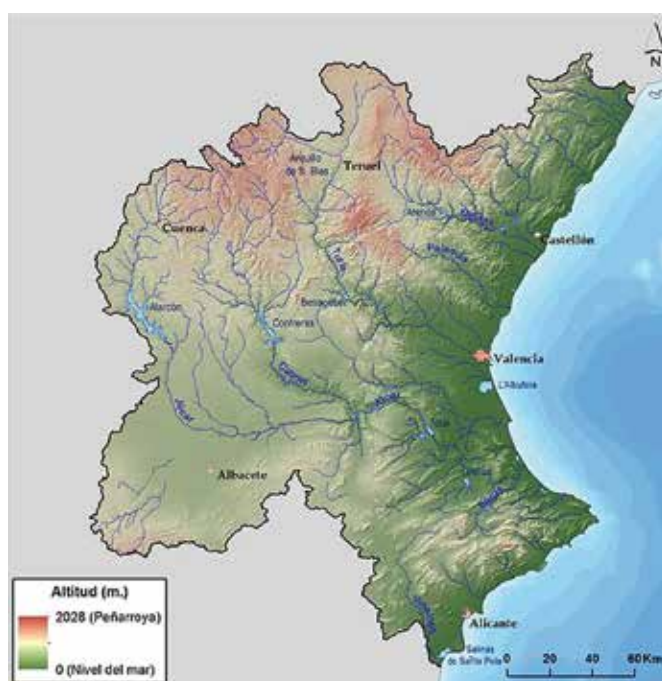
También vamos a poner en marcha la redacción del proyecto de recuperación del antiguo aliviadero de la presa de Arenós. Es importante que las grandes infraestructuras, sobre todo las que son embalses, tengan sus elementos de seguridad en perfectas condiciones. Y las nuevas infraestructuras están en marcha: todos sabemos qué hace falta, cómo está regulado, a quién compete y qué horizonte existe para ponerlas en marcha. Eso es una ventaja muy importante porque no hay política que resista una mala planificación, y la planificación en materia de aguas, afortunadamente, está hecha desde 2016 para el segundo ciclo, con vigencia hasta 2021 pero con un programa de medidas que llega hasta 2027, que sería el siguiente ciclo de planificación. Como el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación, que contempla todas las actuaciones de carácter estructural, tiene la misma vigencia y además este 2018 se inicia tanto la revisión del Plan Hidrológico de cuenca como el Plan de Riesgo de Inundaciones. Además en marzo concluyó el período de información pública de la revisión del plan de sequía. O sea, que en materia de planificación los deberes están hechos.

P. Desde hace tiempo existe el proyecto del embalse de Villamarchante, ¿en qué punto se encuentra? ¿Se ha parado, o hay alguna novedad?

El proyecto está recogido en el vigente Plan de Gestión de Riesgos de inundaciones de la demarcación hidrográfica del Júcar (PGRI), aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, dentro del paquete de medidas denominadas "Estructurales".

Esta medida (la de Villamarchante), al igual que todas las denominadas "estructurales", están sometidas a un previo análisis coste-beneficio, antes de, en su caso, ejecución. Es decir, hay un filtro o una fase previa, -la de este análisis- que valora su eventual ejecución, y en su caso, priorización de entre todas las medidas estructurales que se evalúan.

“Las infraestructuras que nos hacen falta son de laminación de avenidas, de hacer frente a un período que sea justo lo contrario de la sequía. Esas infraestructuras están contempladas en el Plan de Gestión de Riesgo de Inundación.”





P. ¿Hay prevista la realización, o se están realizando, obras de emergencia en las infraestructuras hídricas, tareas de limpieza de fluviales...?

Desde 2015 tanto por la sequía como después por las lluvias extraordinarias de finales de 2016 y principios de 2017, hemos realizado obras de emergencia para las dos cosas: para reparar los daños en las infraestructuras y en el dominio público hidráulico por las inundaciones, para atender las deficiencias que presentaban las infraestructuras o para gestionar mejor los recursos en situación de sequía. Por ejemplo, en materia de sequía construimos la balsa para los regantes de Massalet (del canal Júcar-Turía) o una balsa para la real acequia de Moncada. Además de intervenir en todas las infraestructuras del Sistema Automático de Información Hidrológica, de la red de aforos... porque cuando hay sequía hay que tomar decisiones muy importantes con caudales muy bajos, entonces necesitábamos tener todos los elementos que nos dan la información necesaria, en perfectas condiciones. Fue de lo primero que hicimos para hacer frente a la situación de sequía.

Luego, como consecuencia de los temporales, hemos hecho una inversión en una actuación muy importante por su extensión, porque ha afectado a prácticamente toda la demarcación, en limpieza y mantenimiento de los cauces: la competencia del organismo es la conservación del cauce para que el cauce cumpla su función como cauce, con su vegetación propia que además

mantiene los ecosistemas, porque un cauce no es un canal, por ahí es el camino del agua, tiene que haber agua y vida. Siempre que se habla de invertir en cauces, si hablamos de un tramo donde hay una figura de protección, se pide el informe de la Conselleria competente, o de la Consejería si estamos en Castilla la Mancha o en Aragón, en materia de medio ambiente.

La conservación de los cauces es siempre un tema controvertido, porque la CHJ no hace limpieza de cauces, es decir, retirar elementos que son ajenos a los cauces, como basuras, muebles...todas estas cosas que nunca deberían ir a un cauce, no es competencia de la CHJ. Es competencia de la administración local. Luego cuando un cauce discurre por una zona urbana, la competencia también es municipal. Como consecuencia de las avenidas que se produjeron entre 2016 y 2017, hemos invertido más de cinco millones de euros en conservación de cauces. Hemos empezado retirando todas las cañas que son arrastradas y que pueden generar un problema en una infraestructura, por ejemplo un puente; limpiando el curso para que el agua siga su camino con normalidad; si ha habido arrastres en los márgenes, los restituimos para tenerlos en condiciones; eliminamos la vegetación, por ejemplo las especies invasoras como es la caña, contra la que el organismo tiene una pelea junto con las administraciones, ya que hay que hacerlo cumpliendo las condiciones que el organismo competente de cada zona nos dé...

Y sobra obras de restauración hidrológico forestal, como te decía en el Plan Hidrológico de la cuenca, se contemplan todo un conjunto de medidas. Unas son de restauración, que se centran en dos tipos: la mejora de la conectividad longitudinal de los ríos, que es la retirada de azudes: en nuestro territorio hay muchísimos azudes abandonados que ya no se utilizan y son un obstáculo sobre todo para la vida piscícola. Los tenemos identificados y se están eliminando poco a poco. Estamos identificando cuáles son de concesionario al que se le puede pedir la restitución y cuáles ya no porque son de tiempo inmemorial y los ha de acometer el organismo de cuenca.

La otra línea es la restitución y mejora de calidad de la vegetación de ribera, es como decía antes, mantener los cauces como toca para que sean el ecosistema con la biodiversidad que corresponde.

P. Ha comentado varias veces que estamos en sequía declarada desde marzo de 2015, ¿qué pasa cuando se declara una sequía?

Se le dan instrumentos al organismo de cuenca para que tome decisiones no habituales. En nuestro caso hay una comisión permanente de sequía que es parte de la junta de gobierno del organismo de cuenca. Estamos las administraciones y los

distintos usuarios de la cuenca. Pero además están también los sindicatos, los empresarios y las asociaciones ambientales; estos tienen voz pero no voto. Esta comisión tiene funciones específicas como tomar decisiones como la de imponer restricciones a un usuario concreto. La comisión se ha reunido ya en varias ocasiones y ha decidido, por ejemplo en regadío, imponer restricciones al uso del agua tanto en el Júcar como en el Turia, que son los dos principales sistemas de explotación de la cuenca. El Júcar es prácticamente el 50% del territorio y en esos dos sistemas tenemos los principales abastecimientos: Valencia y su área metropolitana, Sagunto, Albacete...y el abastecimiento es uso prioritario y no impone ninguna restricción. En regadío sí se impusieron, las están cumpliendo y periódicamente se reúnen las comisiones de desembalse donde están los usuarios para seguir cómo evoluciona la situación de sequía.

La comisión se reúne cuando la convoca presidencia, no tiene una periodicidad. Pero sí se reúne con mayor regularidad las comisiones de desembalse, que se han de reunir dos veces al año: una en abril para organizar la campaña de riegos y otra al final de campaña. En nuestro caso, al estar en sequía las hemos reunido casi con periodicidad mensual, pues era necesario para realizar el seguimiento.

RAMÓN ORIOLA E HIJOS, S.L.
329/N02/CV



Contenedores Oriola S.L.

227/N02/CV
1564/T02/CV

Teléfono: 96 147 02 95

Santi Oriola: 607 15 36 82

Julio Hurtado: 600 50 66 23

C/ Trencall, 34
El Puig 46540 Valencia

e-mail: oriolafax@gmail.com
santiariola@gmail.com
www.contenedoresoriola.es

**LA EMPRESA HNOS. ANDUJAR Y NAVARRO
OFRECE NUEVOS SERVICIOS:**



HNOS. ANDÚJAR Y NAVARRO

SOCIEDAD LIMITADA



PLANTA HORMIGON - TEL.: 625 30 20 26



**ACTIVIDAD DEPORTIVA PADEL 625 30 20 40
(8 PISTAS-RESTAURANTE)**

C/. ALGEPSE 107 – PARQUE EMPRESARIAL TÁCTICA - PATERNA.

Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras 2018-2020



El ministerio de fomento puso en marcha, el pasado mes de abril, el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras 2017-2020, que está compuesto por un total de setenta iniciativas y una inversión de 76 millones. El nuevo plan centra sus esfuerzos en las dimensiones que marcarán el futuro del sector del transporte y las infraestructuras: digitalización, internet del futuro, intermodalidad y transformación energética.

empresas (grandes y Pymes), particulares, instituciones y organismos públicos, universidades, centros tecnológicos y 'startups'. Finalmente, como resultado de todas las sugerencias, se incorporaron tres nuevas iniciativas al Plan de Innovación que suman un total de 70.

La economía del conocimiento como marco de referencia

La economía del conocimiento está cambiando el panorama económico a nivel mundial. La velocidad e intensidad con la que las actividades económicas absorben las nuevas tecnologías y la facilidad con la que se obtiene y se comparte la información está dibujando una nueva realidad social y económica. Hecho que pone en relevancia la innovación y el capital humano como fuente de competitividad y crecimiento de un país. El Plan de Innovación de Transporte e Infraestructuras es la respuesta a este desafío, dado que España necesita crear e incorporar la innovación como parte de sus cimientos económicos.

Iniciativas mediante proceso abierto

A finales de 2017, se inició un proceso de innovación abierta con el fin de recopilar sugerencias para la mejora del Plan que deseara aportar cualquier ciudadano, empresa o institución. El proceso se cerró el 8 de diciembre y recibió aportaciones de un total de 59 agentes, entre los que se encuentran





Objetivos del Plan

1. Acelerar la incorporación de la tecnología al servicio del bienestar de las personas, dando protagonismo a la innovación en seguridad, accesibilidad y sostenibilidad.
2. Elevar la rentabilidad económica y social de las inversiones, incrementando la eficiencia y la efectividad de la inversión pública y privada.
3. Hacer de España un lugar más atractivo para las empresas y para las inversiones innovadoras en el ámbito de la movilidad y el transporte.
4. Movilizar la inversión y la tecnología desde fuera de nuestras fronteras y consolidar el liderazgo internacional de España.

Claves del Plan

Las 70 iniciativas que conforman el Plan están estructuradas en 22 líneas y 4 ejes estratégicos: la experiencia del usuario; las plataformas inteligentes; las rutas inteligentes y la eficiencia energética y la sostenibilidad. La transformación digital, la metodología BIM, plataformas inteligentes, pago electrónico, la conectividad, la eficiencia energética, son solo algunos de los retos que se abordan en las diferentes propuestas.

A través del plan se busca promover la innovación en las infraestructuras y el transporte, fortalecer la inversión en conocimiento e innovación y, por último, favorecer el desarrollo de nuevas economías sostenibles, generando crecimiento económico y creación de empleo.



CANTERA:
Tel. 625 30 20 32

ECOPARQUE:
Tel. 625 30 20 12

HNOS. ANDÚJAR Y NAVARRO

SOCIEDAD LIMITADA

CANTERA DE ARENAS - ÁRIDOS - ENVASADO DE ARENAS
COMPOSTAJE DE RESIDUOS VERDES
SERVICIO CONTENEDORES - ECOPARQUE - MINIECOPARQUE
ESTACION TRANSFERENCIA RNP - VERTEDERO DE RCD'S
EXCAVACIONES - TRANSPORTES (RTP-RNP) - ALQUILER MAQUINARIA O.P.
PROMOCION Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS
TALLER DE MECANICA, PLANCHA Y PINTURA



OFICINAS Y TALLERES:

C/. Ciudad de Liria, 83 - Tel. 96 132 49 50 - Fax 96 132 02 54
Pol. Ind. Fuente del Jarro. - 46988 PATERNA (Valencia)
E-mail: info@andujarynavarro.com - <http://www.andujarynavarro.com>

José Luis Ábalos, nuevo ministro de Fomento

El cambio en el Gobierno de España tras la moción de censura que no superó el Ejecutivo del Partido Popular y de Mariano Rajoy ha implicado cambios no sólo en la presidencia del Gobierno (que ocupa ahora el socialista Pedro Sánchez), sino también nuevas caras en los Ministerios. La cartera de Fomento ha pasado de estar dirigida por el popular Íñigo de la Serna, a estar dirigida por el socialista José Luis Ábalos.

Valenciano, nacido en Torrent en 1959, José Luis Ábalos tiene una dilatada carrera política y en la Administración Pública. Profesor de Primaria de formación, el nuevo ministro de Fomento es miembro de la Comisión Ejecutiva del Partido Socialista del País Valenciano-PSOE como secretario de Medio Ambiente y portavoz y secretario de Organización del PSOE desde 2017. Antes de eso, fue secretario general del PSPV en la provincia de Valencia durante cinco años. Ábalos también ha sido presidente del Comité Nacional del PSPV-PSOE, concejal del Ayuntamiento de Valencia, miembro de la Diputación de Valencia y diputado, desde 2009, por Valencia en el Congreso.



Fotografía: Emiliano García Page-Sánchez.

El nuevo ministro se hace cargo de una cartera que acababa de aprobar el Plan Estatal de Innovación de Transporte e Infraestructuras y que tiene varios frentes abiertos y puntos pendientes de resolver en lo que se refiere a infraestructuras y transporte público en la Comunidad Valenciana.



EXCAVACIONES-DERRIBOS-CONTENEDORES
TRANSPORTE DE ÁRIDO-SACAS DE ÁRIDO
CAMIÓN GRÚA-CUBAS DE AGUA
ALQUILER DE MAQUINARIA CON OPERARIO

PPLUMED
MOVIMIENTO DE TIERRAS
CONTENEDORES -ÁRIDOS - DERRIBOS

Camino de la Vallesa, s/n,
46520 Port de Sagunt, Valencia

Teléfono pedidos: 96 267 1644
Teléfono oficina: 96 268 0966
www.perezplumed.com
info@perezplumed.com

IVECO STRALIS **X-way** EL CRUCE PERFECTO

LA GAMA PARA CARRETERA Y APLICACIONES TODOTERRENO



PERFECTO EN CARRETERA
Y FUERA DE ELLA

MÁXIMA FLEXIBILIDAD:
ADAPTADO A SU TRABAJO

IDEADO PARA UN
CONSUMO EFICIENTE

UN STRALIS X-WAY PARA CADA TRABAJO

HORMIGONERA · VOLQUETE · GRÚA · PLATAFORMA · PORTACONTENEDORES · SEMIRREMOLQUE CON VOLQUETE



Ctra. Nacional III km. 331,28 · Quart de Poblet · 46930 · VALENCIA
www.saipamotor.com · info@saipamotor.com · Tel.: 961 920 945



SAIPA MOTOR
DISTRIBUIDORA OFICIAL
VALENCIA Y PROVINCIAS
IVECO

Las ventas de maquinaria nueva de obra pública subieron un 49% en 2017



Las ventas de maquinaria nueva para obra pública creció en 2017 un 49%, lo que confirma la tendencia al crecimiento en el sector tras pasar la peor época de la crisis. Así lo revela el estudio publicado por Andicop (Asociación Nacional de Distribuidores de Maquinaria para Construcción, Minería y Obra Pública), que el pasado marzo hacía público que en 2017 se habían vendido un total de 4.483 nuevas máquinas para este sector.

Desglose por tipos de maquinaria

Por sectores, la maquinaria de producción vendió el año pasado un 34% más que el anterior (2016), con un total de 1.060 unidades nuevas vendidas. Dentro de este rango, la retrocargadora es la máquina más vendida, seguida de la cargadora de ruedas, la excavadora de cadenas, las excavadoras de ruedas, los dúmperes rígidos, los articulados, los tractores de cadenas y las motoniveladoras.

Si hablamos de la maquinaria usada para construir y mantener carreteras, en 2017 sus ventas crecieron un 23%, con 724 unidades vendidas. Pisonos fueron las máquinas más vendidas de este tipo, seguidos de rodillos dúplex, bandejas monodireccionales, tándems de menos, bandejas reversibles, rodillos monocilíndricos, tándems de más, rodillos sobre ruedas y rodillos vibrantes mixtos, por este orden.

En la categoría de minis, la miniexcavadora es la máquina nueva más vendida en España en 2017, tanto en su categoría, como entre todos los tipos de maquinaria. Con un total 992 unidades nuevas entregadas esta cantidad considerable supone un aumento del 44%. Las midiexcavadoras también han tenido un crecimiento en cuanto a máquinas vendidas, con un 145%

más de ventas, dadas las 357 unidades nuevas adquiridas. Por su parte, las minicargadoras de ruedas y las minicargadoras de cadenas suman un total de 447 máquinas vendidas el año pasado. Las menos vendidas de este rango, las cargadoras de ruedas de menos de 4,6 toneladas, vendieron 42 unidades el pasado año.

Por último, en el rango de manipulación, cribado y trituración, las máquinas manipuladoras telescópicas han sido las que mayor número de ventas han registrado, con un aumento de un 250% en versiones giratorias y de un 75% en versión no giratoria. Los otros dos tipos de maquinaria de este sector, las de trituración y cribado, han vendido un total de 21 máquinas nuevas, que aún siendo un número muy bajo, suponen un crecimiento del 64% interanual.

Todas estas ventas de maquinaria suman un total de 4.483 unidades nuevas vendidas, 1.474 máquinas más que en 2016, año en el que se vendieron 3.009 máquinas. A pesar de no ser un crecimiento muy fuerte, sigue en la línea alcista que confirmaría la recuperación (lenta recuperación) de un sector que desde 2007, cuando empezó la crisis, vio como las ventas se reducían hasta en un 93%. Así, en 2017 se han dado los mejores registros de los últimos diez años en el mercado español de maquinaria nueva de obra pública.

**Fuentes:*

- Muñoz David, 02/02/2018, *Interempresas.net*
- Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Maquinaria de Obras Públicas, Minería y Construcción.





teinsa, s.l.
comunicaciones



902 205 750



*cada día más cerca de Usted
Soluciones para nuevos tiempos
Gracias por estar con nosotros*

Empresa de INGENIERIA, VENTA Y ALQUILER de equipos: TETRA-DMR-PMR-GPS
y Equipamiento, Transformaciones de vehículos

www.teinsa.es



VALENCIA: C/Les Moreres, Parcela 48 A - Tel. 902 205 750 - Fax 963 134 737

OFICINAS: TERUEL - CASTELLÓN - ALICANTE - MURCIA

admon@teinsa.es

sat@teinsa.es

comercial@teinsa.es

Hnos. **Robledo**

Movimiento de Tierras



Lider en su sector, su empresa de confianza
Excavaciones · Transportes · Compactaciones

Artesanía, 42 46930 Quart de Poblet (Valencia) Tlf: 96 153 06 83 Fax: 96 152 48 72

www.hnosrobledo.com · oficina@hnosrobledo.com

FERIAS Y EVENTOS DEL SECTOR 2018

Hillhead 2018: 26/06/2018 a 28/06/2018

Hillhead - The International Quarrying and Recycling Show. Explotación de canteras y reciclado; maquinaria pesada de OP
Hillhead Quarry - Harper Hill; Buxton, Derbyshire (Reino Unido)
www.hillhead.com

Interbuild Africa 2018: 15/08/2018 a 18/08/2018

Construcción y obras públicas
Expo Centre Nasrec - Johannesburgo (República de Sudáfrica)
www.interbuild.co.za/

Expomina 2018: 12/09/2018 a 14/09/2018

Exhibición con el objetivo de presentar a los principales fabricantes y abastecedores de equipos, suministros y maquinaria minera del país, y reunirlos con los profesionales de las empresas mineras responsables de su adquisición, manejo y supervisión.
Centro de Exposiciones Jockey - Lima (Perú)
<https://www.expominaperu.com/>

Central Asia Machine World 2018: 13/09/2018 a 15/09/2018

9ª Exhibición internacional de maquinaria herramienta y metalurgia
Korme Exhibition Center - Astana (Kazajistán)
www.machineworld.kz/

V Congreso Nacional de Áridos: 24/10/2018 a 26/10/2018

Orientado como un foro de actualidad, dirigido fundamentalmente a empresarios y profesionales, científicos y técnicos, relacionados con el sector de los áridos, donde puedan resaltarse las líneas maestras de futuro para esta industria extractiva básica para la sociedad.
Palacio de Congresos y Exposiciones de Galicia - Santiago de Compostela (España)
www.congresoaridos.com/

Veteco 2018: 13/11/2018 a 16/11/2018

Salón de la ventana y el cerramiento acristalado
IFEMA - Feria de Madrid - Madrid (España)
www.veteco.ifema.es

Piedra 2018: 13/11/2018 a 16/11/2018

Feria Internacional de la Piedra Natural. Cantera, elaboración, transformación, colocación, diseño, maquinaria
IFEMA - Madrid (España)
www.piedra.ifema.es

Bauma China 2018: 27/11/2018 a 30/11/2018

10ª Feria internacional de maquinaria para Obras, Materiales de Construcción y Minería; equipos y vehículos para Obras
Shanghai New International Expo Centre (Sniiec) - Shanghai (Pudong) (China)
www.bauma-china.com/es

COMPRAVENTA DE MAQUINARIA

www.corpinvit.com.es
comercial@corpinvit.com.es
961 652 026



- 1 TRITURACIÓN Y CRIBADO**
Plantas móviles de Trituración mediante Mandíbula, Cono y Molino Impactor. Plantas móviles de cribado. Distribuidores de Mebo Minerals.
- 2 PERFORACIÓN Y ZANJE**
Ahoyadores Horizontales. Tanelería Dirigida. Zanjadoras sobre Cadenas y sobre Ruedas. Distribuidores de American Augers y Trencor.
- 3 RECICLAJE**
Maquinaria y Equipos para el Reciclaje de todo tipo de Residuos: Madera, Poda, RSU, plásticos, papel, cartón, NFU.
- 4 PAVIMENTACIÓN Y CARRETERAS**
Estabilizadores de Suelo y Pavimentadoras. Extendedoras de Hormigón. Hormigoneras Volumétricas.
- 5 EQUIPOS E IMPLEMENTOS**
Todo tipo de Equipos e Implementos de Demolición, Manipulación, Reciclaje, Compactación y Perforación.



¿Quiere anunciarse en nuestra revista?

con **NIVEL**

llegue a un público específicamente interesado en lo que su empresa ofrece.

Participe en la difusión del conocimiento, la actualidad y la opinión de su sector.

Contacte con nosotros
96 352 75 25 / asociacion@avemcop.com

Sigue la escalada de los precios de combustibles

En lo que va de año, llenar el depósito de los vehículos se ha encarecido un 2,4% con respecto a inicios de 2018. La política internacional y las tensiones entre algunos países siguen siendo la principal causa de esta subida de precios de carburantes, que a mediados de mayo se situaban en máximos que no se veían en los mercados desde 2014 si hablamos del precio del barril y desde verano de 2015 si hablamos de precio final en las gasolineras. El anuncio del presidente norteamericano Donald Trump de que retiraba a su país del acuerdo nuclear firmado con Irán hacía que en mayo el barril Texas se situara en 71,63 dólares, mientras que el Brent, el barril referencia para la Unión Europea, superaba los 77 dólares, llegando a los 77,69 dólares en su cotización.

Tras una leve bajada de precios hace unos días a causa de la inestabilidad geopolítica en Venezuela y en Oriente Medio, los mercados están pendientes de la reunión que los países de la OPEP han de mantener entre ellos y con socios externos, en este mes de junio. Las decisiones en cuanto a producción que allí se tomen marcarán de forma notable el precio de los carburantes de aquí a finales de año.



Precios máximos de todos los carburantes durante los primeros meses de 2018

* MES	Súper 95	Súper 98	Diésel	Diésel Plus
Enero	1,284€ / 1,294€	1,409€ / 1,417€	1,205€ / 1,102€	1,275€ / 1,263€
Febrero	1,281€ / 1,298€	1,408€ / 1,419€	1,194€ / 1,181€	1,266€ / 1,250€
Marzo	1,278€ / 1,285€	1,407€ / 1,414€	1,184€ / 1,179€	1,256€ / 1,252€
Abril	1,310€ / 1,315€	1,439€ / 1,451€	1,219€ / 1,214€	1,292€ / 1,285€
Mayo	1,359€ / 1,365€	1,487€ / 1,507€	1,267€ / 1,267€	1,342€ / 1,339€
Junio	1,360€ / 1,369€	1,489€ / 1,512€	1,270€ / 1,268€	1,343€ / 1,348€

*En negro, precios en toda España. En rojo, precios en la provincia de Valencia.

TALLERES RUBIO Y GÓMEZ

TU ESPECIALISTA EN VEHÍCULO INDUSTRIAL



**Y además todo lo que necesites
para el mantenimiento de tu coche**



NEUMÁTICOS



CAMBIO DE ACEITE



FRENOS



AMORTIGUADORES



BATERÍA



AIRE
ACONDICIONADO

TALLERES RUBIO Y GÓMEZ:

Ctra. Xirivella-Aldaia, 42 (Aldaia) Tel: 961 502 255. neurubio@hotmail.com

EN MANOS DE EXPERTOS

euromaster.com



RETROPALAS CAT® SERIE F

Absolutamente excepcionales

- ✓ Mayor fuerza de arranque
- ✓ Mayor capacidad de elevación
- ✓ Mayor altura de descarga
- ✓ Mayor confort en cabina
- ✓ Mayor visibilidad
- ✓ Mayor vida útil
- ✓ Mayor valor residual y menores averías
- ✓ Menor tiempo de mantenimiento
- ✓ Menor consumo

BUILT FOR IT



Atención al Cliente: 901 13 00 13
www.barloworld.finanzauto.es



Barloworld
Finanzauto

