

Camino Andalucía

Febrero 2013

Colegio de Ingenieros
de Caminos, Canales y Puertos
de Andalucía, Ceuta y Melilla



Certificado de Actuación Profesional

El Colegio crea el CAP para poner en valor a los ingenieros y acreditar su experiencia tanto a nivel nacional como en su proyección internacional. **Págs. 12-13**

ENTREVISTA

Montserrat Zamorano Toro. Directora de la ETSI de Granada

La nueva Directora de la Escuela de Caminos, la primera mujer en ostentar este cargo, adelanta que quiere fomentar la internacionalización y la apertura a nuevos mercados, que algunas asignaturas se impartan íntegramente en inglés y se acuerden periodos de formación en universidades de otros países. **Págs. 19-21**

ARTÍCULO

Ricardo López Perona. Director Gerente de AFCA

En su análisis sobre las previsiones para 2013, López Perona asegura que 2013 será aún peor que el último año para el sector de la Construcción, según estiman todos los indicadores económicos. La inversión en obra pública en Andalucía será sólo el 25% de la que se produjo en 2008 y 2009. **Págs. 16-17**



Pág. 22



Págs. 19-21

ÍNDICE

Entrevista a Daniel Delgado González	4-5
Entrevista a Carmen Hervás (UK)	6-9
Artículo de Víctor Gómez Frías	10-11
La creación del CAP	12-13
El Colegio como Agencia de Colocación	14
Jornada de Infraestructuras	15
Artículo de Ricardo López Perona	16-17
Entrevista a Montserrat Zamorano	19-21
Noticias provinciales	22-23
Galería fotográfica	24

* La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos no se hace responsable de las opiniones e informaciones vertidas en este Boletín por los entrevistados y/o colaboradores.

OPORTUNIDAD PARA COLEGIADOS

¡ ALQUILAMOS OFICINAS !

C/ Marqués de Nervión 43 - 2º - 41005 Sevilla

Si estás interesado, contacta con nosotros 954 643 188

Toda la información en <http://webandalucia.ciccp.es>

Objetivo: Colegiados

Vivimos tiempos de cambios pero eso no debe atemorizarnos ni como colectivo ni como técnicos individuales. La situación económica mejorará, como ya ha ocurrido las veces anteriores en que tuvimos situaciones económicas poco alentadoras. Y se volverá a construir de forma importante. No olvidemos que el sector constructivo, e incluyo aquí en este concepto desde las infraestructuras a las instalaciones industriales, edificación, etc., es uno de los pilares sobre los que se desarrolla el progreso de cualquier país. Pero confiemos en haber aprendido de los posibles excesos en que nos hemos visto en los últimos años.

Y cuando llegue ese momento, ¿estaremos preparados? Para responder a esta cuestión analicemos antes de dónde venimos y hacia dónde nos dirigimos en mi opinión.

Nos hemos estado moviendo en los últimos años en un sector razonablemente protegido y estanco, donde cada técnico (Ingenieros de Caminos, Industriales, Agrónomos, Arquitecto...), y lo que hasta ahora eran sus Ingenierías Técnicas, teníamos suficientemente claras nuestras competencias, derivadas de nuestros conocimientos técnicos adquiridos en las respectivas carreras universitarias.

En las zonas de sombra, si algún técnico se atrevía a efectuar una incursión en "zona ajena", acababa dirimiéndose en los tribunales.

En la situación actual se vislumbran cambios, no demasiados, y no necesariamente para mal.

Al leer detenidamente el Anteproyecto de Ley de Servicios Profesionales, que vendrá a ser el desarrollo práctico de la Ley Ómnibus, se observa hacia donde apuntan los vientos.

No olvidemos que en nuestra formación académica, una gran parte de la misma se dedica a temas generales y comunes a todos los técnicos (matemáticas, sistemas de representación, geología y geotecnia, hidráulica, etc.), aplicándose en los últimos cursos

"El Colegio, tanto a nivel nacional como en las Demarcaciones"



Profesión = Garantía de calidad



Marcos Martín Gómez

Colegiado nº 12582 y Vocal de la Junta Rectora de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Caminos, Canales y Puertos

a las materias específicas de cada especialidad. Y que en cada actuación que participamos nos vemos, cada vez más, sometidos a una interrelación con otros sectores (muchos de ellos ni siquiera técnicos, como medioambientalistas o arqueólogos), por no hablar de la cada vez mayor presencia de abogados en nuestras reuniones.

Por ello, y sin perjuicio de las reservas de actividades específicas que se desarrollarán en la Ley, nos van a autorizar proyectar y dirigir obras para las que estamos preparados. ¿Y quién va a decir cuál es nuestro nivel de preparación? La respuesta es sencilla: Quien nos asegure.

De igual manera que los seguros de automóvil se van abaratando en función del incremento de la pericia del conductor, así el seguro de nuestros proyectos o nuestras direcciones de obra se irán abaratando en función de nuestra progresión en la profesión, o de los equipos que compongan el grupo redactor de un proyecto o de una dirección de obra. Lógicamente, cuando un Arquitecto plantee el proyecto de un puente tendrá un coste de aseguramiento mayor que un Ingeniero de Caminos, y viceversa; cuando un Ingeniero de Caminos plantee proyectar una edificación puede que tenga unos gastos de aseguramiento mayores que los de un Arquitecto. Este planteamiento es válido tanto en horizontal, para las diversas Ingenierías y Arquitectura, como en vertical, para Ingenieros Técnicos o Grados e Ingenieros Su-

“Sin perjuicio de las reservas de actividades específicas que se desarrollarán en la Ley, nos van a autorizar proyectar y dirigir obras para las que estamos preparados. ¿Y quién va a decir cuál es nuestro nivel de preparación? La respuesta es sencilla: Quien nos asegure”

periores o Master. Por otra parte, existirá una gran inercia a seguir encargando proyectos y direcciones de obra a los técnicos con una formación específica en cada sector. Las tiendas multimarcas en automoción tienen su público, pero cuando uno quiere un vehículo de una marca específica va al correspondiente concesionario.

Y ahí entra en juego nuestro Colegio. En los últimos dos años el Colegio, tanto a nivel nacional como en las distintas Demarcaciones, ha dado y está dando un cambio espectacular. Los nuevos equipos directivos han abandonado las concepciones sociales como esencia del Colegio (sin ser injusto hay que reconocer que también se ha luchado por la defensa de la profesión, con los litigios de competencia a los que antes me refería a modo de ejemplo), y han pasado a entender que existen nuevos retos que no vamos a poder abordar a base de dinero, del que por otra parte no disponemos. Ahora los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos debemos dar el mejor servicio posible a la sociedad, ayudando a dotar al país de las mejores infraestructuras (volviéndolas a entender en su sentido amplio), apoyados en la que yo creo una de las más sólidas formaciones técnicas existentes.

Por ello, el objetivo que tenemos que conseguir en los próximos dos o tres años es lograr que estar colegiado sea una garantía de profesionalidad, por tener un potente mecanismo asegurador detrás. Resultará no ya extraño, sino sospechoso, un titulado carente de colegiación ¿Alguien iría a que le diagnosticase un médico que no estuviera colegiado? Nadie mejor que el Colegio conoce el potencial de sus colegiados y los trabajos que realiza.

Y ahí creo que está el futuro, en una sociedad que, cada vez más, exige mejores productos, la existencia de un Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos capaz de asegurar los trabajos de sus técnicos, tanto en los sectores tradicionales, como en todos los que queden abiertos tras la publicación de la nueva Ley, dado que nuestra formación es particularmente profunda pero amplia, servirá para mejorar la implantación de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la sociedad.

aciones, ha dado y está dando un cambio espectacular y entiende que hay nuevos retos que no podemos abordar a base de dinero”



DANIEL DELGADO GONZÁLEZ. Project Manager para ESASUR Energía

“En la Europa del euro no hay mucha obra pública, no es un mercado fácil”

¿Por qué decidió dejar España y elegir Inglaterra?

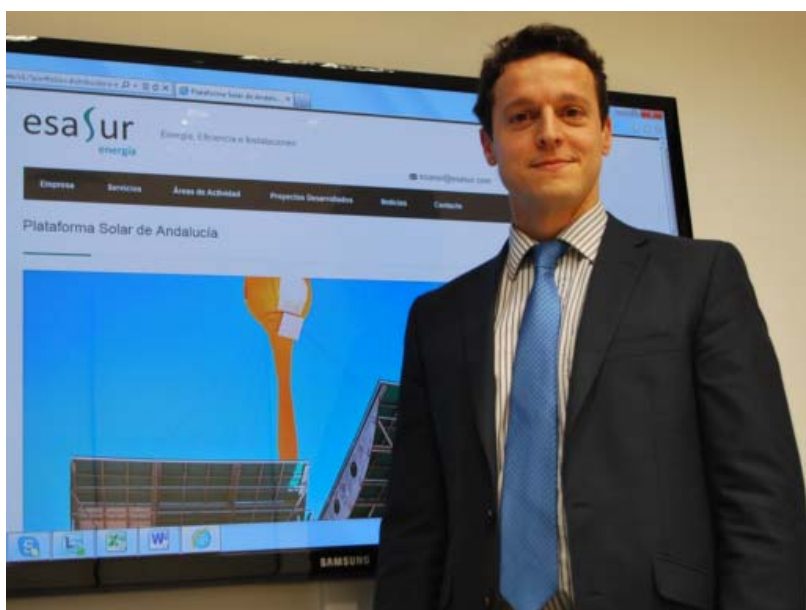
La falta de oportunidades. Siempre me había atraído viajar y ejecutar proyectos en otros países pero mi idea inicial era salir con una empresa española. Entonces llegó la crisis y el cántaro de leche se rompió, salí de España de una forma muy diferente: por necesidad. La elección del destino la hice con mucho cuidado, tuve en cuenta muchos factores pero primó el tiempo de adaptación. Por mi situación económica y personal no podía esperar varios meses o un año a encontrar algo y continuar con mi carrera. Eso dejaba Francia e Inglaterra como destinos, al final me decanté por la segunda opción porque mi nivel de inglés era más alto que el de francés, y porque el mercado angloparlante es más grande que el francés. En contra de esa decisión estaba la dura competencia, ya que ese mercado acoge a muchos inmigrantes cualificados.

¿Qué vínculos tuvo con la Ingeniería?

El primer trabajo fue para salir del paso y que me permitiera quedarme en Inglaterra. A partir de ahí me surgió la oportunidad con Bentley Systems, el gigante de la informática para la ingeniería civil que necesitaba ingenieros con idiomas. El puesto me permitió adquirir unos conocimientos sobre software de cálculo y diseño que de otra forma hubiera sido muy difícil obtener. Aparte, por mi cuenta seguí adaptando mi perfil al mercado anglosajón, para ello me “colegié” con la Institution of Engineers of Ireland (IEI) y aprobé el proceso para ser Chartered Member, que me abrió muchas puertas. Además, gracias a la IEI realicé varios cursos para completar mi formación técnica, lo que denominan el Desarrollo Continuo Profesional (CPD).

¿Tienen los ICCP oportunidades en Inglaterra e Irlanda o se les ponen impedimentos?

Sí que hay oportunidades pero está muy difícil por dos motivos: una competencia feroz y la falta de proyectos. Admitámoslo, en la Europa del euro no hay mucha obra pública, no es un mercado fácil para nada. Después hay



*Ciudad de origen: **Sevilla**
Año en que se licenció: **2010**
Años fuera de España: **tres**
Países en los que ha trabajado: **Francia, Inglaterra, Irlanda**
Idiomas: **Inglés, francés, español***

más argumentos en contra, aunque de menos peso: no conocen nuestro sistema de titulaciones pero le dan el peso justo, no tienen la “titulitis” que tenemos por aquí. Claro que eso es un agravio comparativo, porque nosotros pasamos más años estudiando y no se valora.

¿Qué requisitos mínimos deben cumplir para emprender su aventura profesional en estos países?

El idioma. No me canso de repetirlo, el idioma. Y me refiero a hablarlo de verdad, hace falta un C2 como mínimo, y en España estamos bastante atrás. Si se sale fuera hay que competir con alemanes, suecos, holandeses, coreanos... y todos hablan inglés estupendamente. Una vez que hablas el idioma perfectamente ya pones en valor tu experiencia y conocimientos, hasta entonces son un as en la manga que no puedes jugar.

¿Y qué pasos básicos deben de dar?

Los pasos básicos son de sentido común, se trata de conocer el sitio al que vas. Si se tiene el idioma lo siguiente es que te reconozcan como uno de ellos. Conseguir ser Chartered Member del ICE o de la IEI, abre muchas



puertas en toda la Commonwealth. Si se pudiera obtener una titulación universitaria local sería fantástico, pero entiendo que esa opción es muy difícil. También es útil, de cara a encontrar el primer trabajo, conocer el mercado laboral de allí. Además aconsejaría tener un perfil de LinkedIn muy potente, lo primero que van a hacer es poner tu nombre en el Google a ver que sale...

Los representantes del sector insisten en que ante la actual situación los ICCP deben abrirse a nuevos campos, a mercados emergentes y apostar por la experiencia internacional, ¿Está de acuerdo?

No es que sean las claves, es que ahora mismo es la única salida (salvo que se quiera cambiar de sector). Si el mercado en el que estamos no se demandan profesionales como nosotros, pues habrá que irse a otros mercados. Hoy en día el mundo es muy pequeño, en 10h de avión te plantas en cualquier parte. Si pensáramos por un minuto por lo que tenían que pasar los ingenieros de hace 40 años cuando los mandaban a la otra punta de la Península, no nos parecería tan terrible salir de España.

Existe el temor de que la salida al extranjero trabe más tarde la vuelta a España, ese no ha sido su caso ¿Diría que es complicado el regreso?

No creo que nadie se quede a vivir en otro país si no está a gusto. En cuanto a que complice la vuelta, no creo que sea así. Al final de ese proceso de expansión de capacidades siempre se es mejor profesional con lo que por lógica eres más atractivo para las empresas españolas. Además está el imparable proceso de globalización. Con la demanda interna desplomada en muchos sectores, las empresas que mejor lo están aguantando son las que “comían” de otros mercados. Una de las consecuencias positivas de esta crisis es que nos vamos a internacionalizar, queramos o no. Y cuando la crisis haya pasado, las



“Una de las consecuencias positivas de esta crisis es que nos vamos a internacionalizar, queramos o no”

empresas necesitarán profesionales que sepan tratar con un cliente americano, alemán, indio o árabe. En ese escenario la experiencia internacional, los idiomas, la flexibilidad y capacidad de adaptación serán claves. Será fácil volver si se adquieren esas competencias.

Ha tenido la oportunidad de alargar su experiencia en el extranjero o de volver a España y ha optado por lo segundo ¿Qué le ha motivado?

He tenido la posibilidad de elegir entre tres opciones: seguir en Dublín, entrar en una consultora de Nueva Zelanda como Structural Engineer o en Sevilla como Project Manager. Hubo dos razones para volver, la primera la personal. El puesto es en Sevilla, mi ciudad. La segunda y más importante es la profesional, el enfoque que quería darle a mi carrera. En Nueva Zelanda el puesto era más técnico, de menos responsabilidad (aunque el sueldo era el doble) y suponía empezar un proceso de unos 5 años hasta alcanzar la categoría “senior” como Structural Engineer. Volver supone un paso adelante en mi carrera por la responsabilidad del puesto y por las posibilidades futuras. Nuestros clientes son extranjeros (israelíes, mejicanos, chilenos, americanos) y parece que podremos expandirnos a más países, estamos empujando una aventura ilusionante.

Acaba de emprender su actividad como Project Manager, un perfil que se vende a los Ingenieros como el pasaporte hacia otros sectores y hacia otros países ¿Está tan valorado en realidad este título?

Project Manager es un título muy generalista. Todas las empresas tienen proyectos y alguien tiene que gestionar esos proyectos. Evidentemente hay una serie de habilidades comunes a todos los Project Managers: capacidad de gestión, de comunicación, flexibilidad para adaptarse a entornos cambiantes, capacidad de liderazgo, gestión de equipos de trabajo, etc. Todas estas competencias son transferibles. Esto nos deja ante una pregunta clave en la gestión de proyectos: “¿Debe el Project Manager tener conocimiento técnico del campo en el que se engloba un proyecto?”. En otras palabras ¿puede un Ingeniero gestionar un proyecto farmacéutico, industrial o informático? Lo que está claro es que el Project Manager que viene de un sector diferente no empieza de cero.

La gestión integrada de proyectos, es algo que ya se lleva haciendo en España algunos años, pero vamos a remolque respecto a otros países. En cuanto a la valoración internacional, para empezar la palabra es inglesa y la entienden, así que sólo con eso ya hay mucho ganado.





CARMEN HERVÁS GÁMEZ. Civil Engineer at Peter Brett Associates

“UK demanda ICCP de Estructuras, Energía, Agua y Ferrocarriles”

¿En qué situación está el mercado laboral británico?

La demanda de Ingenieros Civiles se ha incrementado notablemente en los últimos meses, en comparación con la situación previa a este periodo. Se están demandando Ingenieros Civiles en casi todas las especialidades de nuestra disciplina, incluyendo transporte, estructuras, carreteras, ferrocarriles, modeladores hidráulicos y energía, tratándose en la mayoría de los casos de contratos permanentes. En mi caso, la empresa en la que desarrollo mi labor profesional actualmente, Peter Brett Associates, me brindó la oportunidad de acceder a un puesto de trabajo fijo tras haber desarrollado mi tesis junto a ellos.

En relación al salario, cabe señalar que depende de la experiencia profesional demostrada, la rama de la Ingeniería a desarrollar, y la propia empresa como tal. Habitualmente las cifras de salario anual bruto oscilan entre: 18,000-30,000 libras para Graduate Engineers, 20,000-45,000 para Civil Engineers, 25,000-55,000 para Senior Civil Engineers y 40,000-60,000 para Associate Engineers. Los sueldos son ligeramente más elevados en el campo de la Construcción en comparación con los de empresas consultoras. Así, el Reino Unido se constituye como un marco ideal de cara tanto a la formación post-universitaria, como a la hora de emprender una nueva carrera profesional o consolidar la existente. Por todo ello, el ICCP se halla en Reino Unido en una situación mucho más esperanzadora, estable y sólida de la que cabría esperar en España.

¿Qué áreas están demandando ICCP en UK?

Actualmente, las áreas más demandadas son las vinculadas a la Ingeniería de Estructuras, Ferrocarriles, Aguas y Energía. Esta demanda obedece, básicamente, a la ardua labor que se está llevando a cabo en estos sectores, en aras a modernizar el sistema de comunicaciones británico, así como la inversión en proyectos de renova-

*Ciudad de origen: Jaén
Residencia actual: Northampton, Reino Unido
Año en que se licenció: 2009
Años fuera de España: Tres
Idiomas: Español e Inglés
Valoración: “Tras más de tres años en Inglaterra, evalúo mi experiencia como muy positiva y enriquecedora a nivel personal y profesional”*



Carmen Hevás (de azul), con sus compañeros.

ción y las fuertes inversiones en proyectos de investigación para la prevención de avenidas. Algunos ejemplos son: las obras del **tren de alta velocidad** entre Birmingham, Leeds y Manchester, la renovación y reconstrucción del **metro de Londres** (el cual transporta actualmente más de un billón de personas al año, pero cuenta todavía con alguna infraestructura de 1860 que supone un claro obstáculo para hacer frente a este elevado caudal de viajeros), así como las fuertes inversiones programadas para la **extensión y mejora de aeropuertos** como el de Heathrow, en Londres, para el cual 3 billones de libras han sido ya aprobadas entre Abril 2014 y Abril 2019.

En referencia a la **Ingeniería de Aguas**, cabe indicar que este país también es víctima de la escasez de agua (water shortage). Esto representa un serio problema que afecta fundamentalmente a las regiones del sureste de Inglaterra, las cuales afrontan grandes desafíos para el futuro abastecimiento de agua potable en grandes aglomeraciones urbanas como Londres. Está prevista una subida en la temperatura entre 1.3-4.6 °C en todo el sur



de Inglaterra para el 2050, lo que conduciría a un descenso del 80% en los recursos de agua, según ha sido confirmado por DEFRA (Department for Environment, Food and Rural Affairs). Todo este conglomerado de condiciones desfavorables, ha generado una situación muy inestable para asegurar el futuro suministro de agua potable a la población, suponiendo una fuerte presión en los recursos hídricos del país. Por otro lado, en la actualidad 5.2 millones de casas poseen riesgo de inundación (confirmado por la Environment Agency) lo que ha conducido a fuertes investigaciones y cambios en la legislación actual para dirigir todas las nuevas urbanizaciones/construcciones fuera de la llanura de inundación (para un periodo de retorno de 1000 años). Personalmente, considero de indiscutible admiración la puesta en marcha de enérgicas campañas y el incommensurable esfuerzo activo y conjunto que están ejecutando todas las organizaciones y los expertos involucradas en esta materia para combatir las desafiantes estadísticas en el futuro de la disponibilidad de agua y los efectos del cambio climático, con el primordial objetivo de prevenir irreparables daños futuros y optimizar la situación.

¿Cuáles son las principales exigencias curriculares a los Ingenieros en las demandas de empleo?

Resulta vital demostrar que el título universitario se encuentra homologado a nivel europeo como Ingeniería Superior, ya que en el Reino Unido la titulación de Ingeniero Civil (Civil Engineering BEng) responde a una formación de tres años y una especialidad de un año de duración. De acuerdo con lo previsto en la Directiva de la Unión Europea 2005/36, las titulaciones superiores obtenidas en un Estado miembro de la Unión Europea son aceptadas en otro Estado miembro. Corresponde al Colegio Profesional del Estado donde se desplaza el



ingeniero determinar si se cumplen los requisitos de titulación y práctica profesional que le permitan ejercer la profesión. Es necesario, por tanto, ponerse en contacto con los Colegios Profesionales correspondientes. Por otro lado, es fundamental demostrar y subrayar la realización de algún máster, ya que en el Reino Unido, los responsables de las empresas conceden una importancia más que considerable a la formación post-universitaria. Por último, resulta crucial el manejo del idioma.

¿Qué consejo le daría a sus compañeros que buscan una salida profesional en el extranjero?

Les recomendaría que no dudasen en embarcarse en un proyecto en el extranjero si en España no pueden desarrollarse como profesionales. No pretendo con esto dar a entender, que la travesía aquí vaya a ser un camino de rosas, pero, pese a las dificultades (idioma, clima, ritmo de vida, cultura, etc.) en el Reino Unido encontrarán al menos una oportunidad para ejercer su profesión, un trampolín desde el que iniciar una trayectoria profesional, e incontables y asequibles oportunidades de desarrollo, promoción, mejora y diversificación.

OFERTAS TIPO

1. <http://webandalucia.ciccp.es/images/stories/Empleo/g raduatecivilen-gineer-22318b-dec2012.pdf>

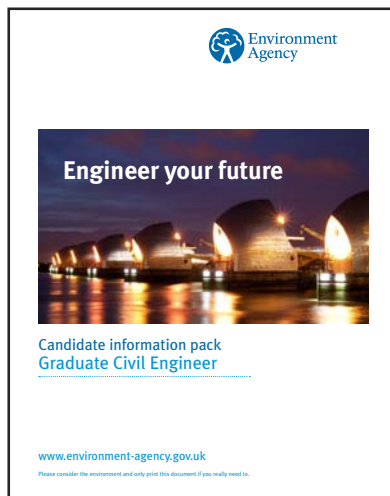
2. <http://webandalucia.ciccp.es/images/stories/Empleo/j bagraduatefl-yer2013.pdf>

Vías para encontrar un empleo y trámites a realizar

“La vía más directa es la realización de un Máster en una Universidad de Reino Unido”

La vía más directa y segura por la que conseguir un trabajo pasa por la realización de un Máster con una Universidad de Reino Unido que posea aceptable reputación. A través de esta vía, la empresa contratante se asegura de que la titulación universitaria española está comprobada y validada, de que el nivel de inglés es apropiado, y de que se cuenta con un mínimo cuerpo de conocimientos en ese área específica de la Ingeniería. Habría que destacar que otras vías como los procesos de reclutamiento online, contactando directamente con

la empresa en cuestión con respecto a puesto específico de trabajo, o poniéndose en contacto con agencias de trabajo de ingeniería civil pueden resultar también exitosas. En referencia a los trámites básicos, recomendaría poseer completamente actualizada toda la documentación que acredite identidad; formación, con copia original y traducción jurada, así como la experiencia profesional completamente justificada, licencia de conducir y certificado de criminalidad. El hecho de ser nacido en la UE, aporta la ventaja de poder ejercer sin trabas burocráticas.



Consejos básicos:

- Antes del traslado al Reino Unido, deben **optimizar su nivel de inglés** en España, ya que será la llave fundamental con la que empezar a abrirse puertas.
- **Enero y Febrero** son las mejores fechas para **echar los currículums**, pues las empresas son en estas fechas cuando hacen los planes de personal (en muchos casos es para incorporarse en Septiembre, así que aunque echéis por estas fechas el CV no quiere decir que sea para una incorporación inmediata).
- El CV en UK es completamente diferente al que se prepara en España. **No hay que especificar ni nacionalidad, ni fecha de nacimiento**, tampoco hay que especificar el nivel de inglés. Cuando echéis el CV, mirar muy bien qué es exactamente lo que piden e intentar poner experiencia/conocimiento que tenga relación con lo que ellos piden.

**Datos aportados por
Carmen Hervás Gámez*

EMPRESA / PÁGINA WEB	COMENTARIOS
NEW CIVIL ENGINEER	Es la mejor página para ver empresas, trabajos, etc. Ahora hay muchas ofertas de trabajo
INSTITUCION OF CIVIL ENGINEERS	Hay que registrarse (gratis) para poder ver las ofertas de trabajo
ENVIRONMENT AGENCY	Esta es como el Ministerio de Medio Ambiente. Los programas de aprendizaje que ofrecen son bastante buenos. Ahora hay bastantes oportunidades de trabajo.
PETER BRETT ASSOCIATES	Los interesados en echar el currículum a alguno de los puestos trabajos en esta empresa pueden escribir a: karmina.wrtm@gmail.com Ahora hay bastantes oportunidades de trabajo.
JBA CONSULTIN	Ahora hay bastantes oportunidades de trabajo para Graduates y para esto no piden ninguna experiencia.
ATKINS	Empresa de gran reputación en UK. Ahora hay bastantes oportunidades de trabajo para gente con y sin experiencia
AECOM	Empresa de gran reputación en UK, que tiene también filiales en España. Hay que abrirse una cuenta (gratis) para acceder a las ofertas de trabajo.
CAPITA SYMONDS	
BALFOUR BEATTY	Empresa Internacional que ofrece trabajo en Europa/América/Asia
HAYS	Hay que mandarles el CV y hablar con ellos para que te busquen trabajo. En general, suelen ayudar bastante



TIPO	DISCIPLINAS / ACTIVIDADES	WEBSITE
Revista para Ingenieros Civiles	Todas las disciplinas	http://www.nce.co.uk/ http://www.ncejobs.co.uk/
Como el Colegio de Caminos en España	Todas las disciplinas	http://www.ice.org.uk/ http://www.ice.org.uk/Qualifications---career-development/Jobs
Agencia de Medio Ambiente (Pública)	Estudios de avenidas, Medio Ambiente, Hidrología, Hidráulica, etc	http://www.environment-agency.gov.uk/default.aspx https://ig24.i-grasp.com/fe/tpl_ea01.asp?newms=hm
Consultoría	Diseño de carreteras, drenaje. Transporte. Estructuras. Medio Ambiente. Estudios de avenidas. Hidrología, etc	http://www.peterbrett.com/home http://www.peterbrett.com/our-vacancies#Row_2_3_2!page=1
Consultoría	Medio Ambiente/ Estudios de Avenidas/ Hidraulica&Hidrología	http://www.jbaconsulting.com/ http://www.jbaconsulting.com/careers
Consultoría	Gran variedad de disciplinas	http://www.atkinsglobal.co.uk/ http://www.atkinsglobal.co.uk/careers
Consultoría	Gran variedad de disciplinas	http://www.aecom.com/ https://jobs.aecom.com/1033/ASP/TG/cim_home.asp?partnerid=20052&siteid=5022
Consultoría	Gran variedad de disciplinas	http://www.capitasymonds.co.uk/ http://www.capitasymonds.co.uk/careers/job_search.aspx
Consultoría	Gran variedad de disciplinas	http://www.balfourbeatty.com/index.asp?pageid=108
Empresa para encontrar trabajo	Gran variedad de disciplinas	http://www.hays.es/



El ejercicio profesional en el extranjero para un ingeniero de caminos español

Víctor Gómez Frías ■

La insuficiente inversión en infraestructuras decidida actualmente en España por la mayoría de las administraciones públicas, combinada con el ajuste en la edificación, ha reducido dramáticamente en los cuatro últimos años la demanda de ingenieros de caminos en nuestro país. Lógicamente, los nuevos egresados y buena parte de los profesionales más experimentados han tenido que orientar su búsqueda de trabajo hacia el exterior, encontrándose con dos preocupaciones mayores: el reconocimiento del título y la estrategia para buscar trabajo.

El reconocimiento del título

La Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, establece “un marco común de referencia que sirva de mecanismo de conversión para los diferentes sistemas y niveles de cualificación”, al que los Estados deberán referir sus nuevas titulaciones (no necesariamente las anteriores “pre-Bolonia”). España adoptó en consecuencia el Real Decreto 1027/2011, de 15 de julio, por el que se establece el Marco Español de Cualificaciones para la Educación Superior (MECES), que fija cuatro niveles: técnico superior, grado, máster y doctor.

El Gobierno español tiene pendiente desde 2012 el comunicar a la Comisión Europea la equiparación de los cuatro niveles MECES con el marco europeo. Las gestiones de la ingeniería, lideradas por el presidente de nuestro Colegio que se reunió con el ministro de Educación, Ciencia y Deporte, han conseguido un compromiso del ejecutivo de resolver rápidamente este vacío, que aclarará plenamente el valor de máster de las ingenierías superiores.

Por otro lado, el Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales, indica en



**Colegiado nº 20.548,
Consejero del Colegio
por el sector
Organismos
internacionales y
actividades varias**

su disposición adicional 4ª que “Quienes [estén] en posesión de un título oficial de Licenciado, Arquitecto o Ingeniero, [...] podrán acceder a las enseñanzas oficiales de Máster sin necesidad de requisito adicional alguno [...]”. Pero este sistema no presupone en absoluto una determinada correspondencia en el MECES de los títulos de la anterior ordenación. Por consiguiente, necesitamos el apoyo del Gobierno español para aclarar el valor académico y profesional como máster de los títulos pre-Bolonia para respaldar la proyección internacional de nuestros ingenieros y empresas.

En paralelo algunas universidades han aprovechado la confusión entre valor profesional y académico para proponer la falsa solución de la “retitulación” (acudir a la misma o a otra universidad para obtener un nuevo título post-Bolonia). Esta solución constituye un parche de dudoso encaje legal, y que globalmente desprestigia el valor de los antiguos y nuevos títulos (por considerar unos insuficientes y los otros fáciles de conseguir). Respetando la decisión individual de cualquier compañero, los animo a confiar en la vía legal impulsada por el Colegio, e invito a esas universidades



a retirar esa oferta que debilita nuestra profesión, empezando por sus propios títulos.

¿Cómo buscar trabajo en el extranjero?

Es en primer lugar necesario buscar una motivación y no verlo como una fatalidad: no hay que perder de vista que la inmensa mayoría de quienes pasan un tiempo en el extranjero, más o menos lejos, acaban valorándolo como una experiencia muy enriquecedora en lo personal (conocer gente, otra cultura, tomar perspectiva respecto a uno mismo) y en lo profesional (aprender otras maneras de resolver los mismos o distintos problemas, tanto en lo técnico como en lo organizativo).

Después, hay que reducir la incertidumbre: las opciones son amplísimas, lo que exige ser metódico y no empeñarse en buscar en un país donde quizá el mercado laboral en un determinado sector esté también complicado (consultar por ejemplo las “Labour Statistics” de la OCDE, información sobre sectores o profesiones concretas y, por último, mirando las web de empleo de uso habitual en cada país). También hay que prestar atención a la regulación legal (tanto del nivel académico –requisitos y plazos para eventuales homologaciones– como del ejercicio profesional –inscripción en órdenes, permisos...– (el departamento Internacional del Colegio ha elaborado varias “fichas país” de gran utilidad).

El inglés basta en casi cualquier multinacional (lo que incluye ingenierías de tamaño medio) que busque colaboradores en otros países, también en empresas locales de países en desarrollo. Para trabajar en un país desarrollado, suele ser necesario un manejo mínimo del idioma local. Sin duda, un buen nivel de un idioma es un punto importante (y esencial para ciertas responsabilidades de gestión), pero no hay que lamentar oportunidades perdidas: un nivel “B2” (que se suele adquirir en dos o tres meses de estudio intensivo, incluso desde España, aunque es mejor una inmersión en el país) basta para la mayoría de trabajos de carácter técnico dentro de la ingeniería. Después, ya trabajando, el nivel mejora muy rápidamente.

Realizar una formación en un país para encontrar trabajo allí puede ser una opción interesante si se tiene claro un ámbito en el que profundizar y ganas de volver a estudiar. Resultan especialmente perti-

“Las gestiones de la Ingeniería, lideradas por el presidente de nuestro Colegio, han conseguido un compromiso del ejecutivo de resolver rápidamente este vacío en el reconocimiento del título fuera de España, que aclarará plenamente el valor de Máster de las Ingenierías Superiores”

nentes las formaciones con prácticas integradas, sobre todo si es están garantizadas a través de acuerdos preestablecidos con empresas.

Cuidar el CV. La traducción: empezando por la estricta corrección lingüística (no tanto por demostrar un perfecto dominio que quizá no se tenga sino porque muestra desinterés el enviar un CV sin hacerlo corregir por un nativo). Hay que prestar atención particular al traducir los puestos desempeñados y aún más los títulos académicos: cuidado con ser “literal”, lo importante es encontrar el equivalente en nivel de exigencia y duración de estudios (en inglés “M.Sc. in Civil Engineering” funciona en muchos países, pero hay que comprobarlo). No hay que traducir el nombre de las instituciones porque la marca “Camino” es bastante conocida (y reconocida), pero “Ways” no significaría nada. Cuidar también el formato (los estándares de extensión y orden de los apartados varían según los países): no conviene distinguirse por original sino demostrar que se conocen los códigos.

Utilizar las redes: sociales (como convendría hacerlo en España) pero también contactar a personas que ya trabajan allí. En el anuario en línea se pueden buscar colegiados por países y, sin duda, muchos compañeros estarán encantados de aconsejar a otros.

Y volver algún día, o quizá no... pero no irse de España “rebotado” sino mantener la ilusión de que lo vivido y aprendido fuera puede ser muy útil de vuelta tanto a la sociedad como a uno mismo.





El Colegio crea el CAP para poner en valor a los ingenieros y acreditar su experiencia

El Certificado de Actuación Profesional será un elemento diferencial de calidad frente a otros profesionales y para la proyección laboral internacional

Nace el CAP. El denominado *Certificado de Actuación Profesional* es un documento que expedirá el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y que tiene por objeto la acreditación y registro de cada una de las actuaciones profesionales de los colegiados. En él se relaciona y valida la experiencia y las competencias del profesional en los ámbitos en los que haya desarrollado su trayectoria laboral a modo de *'certificado de garantía de calidad'* ante la administración o las empresas.

El objetivo es crear un sistema que asegure la protección de los ingenieros de caminos poniendo en valor la experiencia, a través de una calificación de prestigio como marca de calidad y elemento diferencial frente a otros profesionales. Con el CAP se hará frente a los nuevos retos a nivel nacional e internacional de los ICCP, escudando al ingeniero también ante el difuso modelo de competencias colegiales resultante de los últimos cambios normativos.

La emisión de estos Certificados de Actuación Profesional se iniciará **durante el primer semestre de 2013**, ya que se encuentra aprobado en Junta de Gobierno y tan sólo está a falta de la elaboración de los documentos formales para su tramitación y concesión.

Para solicitar el CAP no es necesario ser el director de obra ni el autor o firmante de un proyecto. El Certificado acredita cualquier actuación o intervención del Ingeniero: en la redacción de proyectos o documentos técnicos,



El Colegio empezará a emitir el CAP durante el primer semestre de este año y podrá solicitarse a través de la web o en las sedes de las distintas demarcaciones

en el desarrollo de una obra o incluso en el ejercicio de tareas de gestión en materias de la Ingeniería de Caminos, pudiendo hacer constar el trabajo específico desarrollado.

Los ingenieros de caminos más jóvenes serán los más beneficiados con la generalización del CAP, pues podrán disponer de toda o gran parte de su carrera profesional documentada y avalada. Será una herramienta muy útil para ir a trabajar al extranjero, acreditar una competencia en un ámbito específico (hidrología, urbanismo...) y para cambiar de trabajo o de empresa.

Además, el Colegio está trabajando para que los Certificados de Actuación Profesional se



puedan incorporar a los concursos de méritos para los profesionales de las administraciones.

Los **requisitos** para solicitarlo serán: ser colegiado, por supuesto; que la actuación a certificar haya sido finalizada en un plazo no superior a un año en el momento de la tramitación -excepto en los tres primeros años de vigencia del CAP, que se dará más margen-; haber intervenido o haber tenido funciones técnicas de responsabilidad en proyectos, obras o tareas de gestión en materias de la Ingeniería de Caminos; y presentar declaración de responsable.

La **gestión** se podrá realizar en la propia página web del Colegio de Caminos, Canales y Puertos (<http://www.ciccp.es/cap>) o de forma presencial en el área de Certificación y Visado de cada Demarcación. En la web se encuentra ubicada también la tabla de costes para los certificados, actualizaciones y copias de los mismos, aprobada en Junta de Gobierno en el último trimestre del 2012.

El documento original del CAP -que lleva un identificador numerado para evitar su falsificación- se remitirá al domicilio del solicitante para su archivo. Si el colegiado perdiera este certificado, el Colegio podría emitirle una copia original certificada. El colegiado dispondrá asimismo de un archivo de CAPs alojado en la web del Colegio para poder acceder a él en cualquier momento, emitir copias en formato PDF y gestionarlas para lo que necesite.

Una vez emitido el Certificado de Actuación Profesional, el colegiado podrá actualizarlo, como si de un currículum vitae se tratase, acreditando y agregando cada una de sus nuevas actuaciones profesionales, siempre dentro de los plazos apuntados.

Nuevos servicios en el extranjero

El CICCP crea una Red de Representantes en el Extranjero que mediarán y ayudarán a los colegiados a establecerse en el país de destino, detectarán necesidades específicas, solventarán incidencias y agilizarán las gestiones burocráticas

Ante la creciente salida internacional de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos españoles, en muchos casos forzada por la desoladora situación inversora en nuestro país, el Colegio está creando nuevos servicios para atender sus demandas fuera de España.

★ Se está implementando una **Red de Representantes en el Extranjero**, de los que ya se ha designado una veintena, que ayudarán a facilitar el establecimiento de los profesionales en el país de destino, resolver, con el apoyo de Colegio en España, las incidencias que les surjan, agilizar las gestiones burocráticas e identificar necesidades específicas en cada territorio. El Colegio dará a conocer próximamente a los representantes.

★ Ofrece también **Asesoría Integral**, desde asesoramiento y planificación del modelo tributario y fiscal más adecuado a cada profesional, pasando por los requisitos para el ejercicio profesional y el modelo de responsabilidad profesional en el país de destino.

★ Dentro de su política de proyección internacional de la profesión y mejora de la empleabilidad, el Colegio está desarrollando **Convenios Bilaterales**, en países como Colombia, Perú o Chile, para el reconocimiento del título, similar al suscrito con Portugal.

★ El Colegio está valorando la posibilidad de gestionar mediante autorización muchos de los **trámites de reconocimiento profesional** para hacerlos menos gravosos para el colegiado.

★ El CICCP, a través de sus pólizas de responsabilidad profesional, hacen extensiva la **cobertura del seguro fuera de nuestras fronteras**, excepto en EEUU y Canadá, a día de hoy.

★ Aprovechando las plataformas digitales, se programarán on line **jornadas** para la actualización de conocimientos técnicos y normativas, así como **cursos** de especialización para los residentes en el extranjero.





El reconocimiento de Agencia de Colocación abre a otros mercados

El CICCIP es el primer Colegio de Ingeniería en tener la certificación a nivel nacional a través de métodos electrónicos y elevará la fiabilidad de sus ofertas

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en su línea de mejoras de los servicios al colegiado iniciada por la nueva Junta de Gobierno y en su especial atención a los sectores más afectados por la crisis actual, ha logrado su certificación como Agencia de Colocación y como Empresa de Recolocación, convirtiéndose en entidad colaboradora del Servicio de Empleo Estatal.

“Somos el primer Colegio de Ingeniería que tenemos este reconocimiento a nivel nacional a través de métodos electrónicos y nos permitirá aumentar la fiabilidad de nuestras ofertas de empleo”, subraya Ángeles Martín Verdeal, Jefa del Servicio de Empleo del CICCIP.

La definición exacta de Agencia de Colocación sería “entidad pública o privada, con o sin ánimo de lucro, que en colaboración y, en su caso, coordinación con el servicio público de empleo, realiza actividades de intermediación laboral que tengan como finalidad proporcionar a las personas trabajadoras un empleo adecuado a sus características y facilitar a los empleadores las personas más apropiadas a sus requerimientos y necesidades”.

Este nuevo estatus del Colegio le posibilitará, según Martín Verdeal, incorporar ofertas de empleo de sectores no tradicionales, “que es uno de los principales retos que estamos abordando”. Con este mismo propósito, el Presidente del CICCIP, Juan Antonio Santamera, está iniciando contactos con empresas de los sectores de interés para poner en valor la capacitación profesional de los Ingenie-

El Colegio mejorará la aplicación informática de la Bolsa de Empleo, se primará la igualdad en el acceso a las ofertas y que no exista discriminación en todo el territorio nacional



Ángeles Martín Verdeal, Jefa del Servicio Empleo.

ros de Caminos, Canales y Puertos en campos en los que tradicionalmente no se han desarrollado laboralmente, pero para los que están preparados.

Precisamente, entre los principales objetivos que persigue el Colegio al convertirse en Agencia de Colocación, destaca el interés por potenciar la imagen de nuestros profesionales en las empresas, tanto en sectores tradicionales como en aquellos que abran nuevas oportunidades, dando un servicio de calidad, respaldado por el SEPE.

Además, se mejorará la aplicación informática de la Bolsa de Empleo, haciéndola compatible y complementaria a los Servicios Públicos de Empleo, logrando también dar un servicio más fiable en temas de oportunidad laboral, en el que prime la igualdad en el acceso a las ofertas y no exista discriminación en todo el territorio nacional.

Otra ventaja será que al convertirse el Servicio de Empleo del Colegio en entidad colaboradora de los servicios públicos podrá recibir financiación de los mismos mediante la suscripción de convenios puntuales.



Foro de Infraestructuras de Sevilla: Cercanías

El Decano de la Demarcación considera que Sevilla sufre un importante retraso en materia ferroviaria de Cercanías



Participantes en el I Foro de Infraestructuras del PP, dedicado al Cercanías.

El I Foro de Infraestructuras del PP de Sevilla, dedicado al Cercanías, celebrado el 1 de febrero, concluyó la urgencia de mejorar los transportes en la capital y su área metropolitana, interconectando las líneas de Cercanías, Metro y tranvías, terminando los proyectos existentes, creando una verdadera red y haciéndolo desde el consenso entre la Junta y el Gobierno central.

En este foro, el Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, José Abraham Carrascosa Martínez, aseguró que “Sevilla sufre también un importante retraso en materia ferroviaria de Cercanías”, pese a la reciente ampliación de dos a cinco líneas “anunciadas a bombo y platillo” y que han sido una decepción para la ciudadanía. Por ello, incidió en apostar por la mejora de toda la red de Cercanías sevillana y abordar un Plan de Transporte Metropolitano creíble, “con valentía” y que cuente con el consenso de todos.

En opinión del Decano, el Cercanías en Sevilla nació cojo de una de las patas fundamentales para un servicio de calidad, al partir con un presupuesto insuficiente, aprovechando las líneas existentes y mezclando tráfico. “Esta solución barata, adecuada a los tiempos y a los políticos que confunden el gasto con la inversión, sobre todo en materia de infraestructuras, convierte al Cercanías de Sevilla en un servicio sin diseñar bien y con disfunciones



Líneas de actuación propuestas:

- * Coordinación política, valentía y altura de miras para hacer un **Plan de Transporte Metropolitano** creíble y respetado por todos.
- * **Segregación de los tráfico**s de Cercanías de mercancías y de los de larga-media distancia.
- * Solucionar el tapón del **túnel de San Bernardo**.
- * Creación de **intercambiadores** que faciliten el acceso al Cercanías. Fundamental en Santa Justa.
- * **Ampliar la red** para cubrir los municipios del área metropolitana que carecen de servicio. (Aljarafe centro-sur).
- * Acercar y **dar a conocer el Cercanías** al ciudadano.
- * Tener muy claro que “gasto” es crear y engordar administraciones, fundaciones, empresas públicas y demás entes oficiales no productivos e “inversión” es crear infraestructuras para mejorar la vida del ciudadano y crear empleo.

claras como dejar fuera a pueblos muy importantes de Aljarafe”, criticó Carrascosa Martínez.

El representante de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Andalucía, Ceuta y Melilla ha insistido en que “es un “grave error” abandonar la inversión en infraestructuras, que supone un polo de atracción de empresas, dinamiza la economía y genera empleo. Su recomendación es realizar una inversión “racional y con cabeza” sin retrasar proyectos fundamentales para el futuro de Sevilla.



ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR

“Los indicadores económicos prevén en la Construcción un 2013 aún peor”

El sector de la construcción en Andalucía y en España está atravesando por la crisis más grande de su historia, y que afecta no sólo a las empresas de ingeniería y construcción, sino que tiene una repercusión directa sobre toda la industria auxiliar de materiales de construcción, y el cemento es un ejemplo de ella.

Los dos índices que representan quizás mejor la evolución de nuestro sector son el consumo de cemento y el número de empleados del sector de la construcción. Pues bien, si miramos las dos curvas de dichos índices a lo largo de los últimos 30 años vemos que prácticamente coinciden, observando que en el anterior ciclo expansivo de finales de los años 80 y principios de los 90 hubo un máximo de consumo de cemento en el año 1991 de 5,1 millones de toneladas en Andalucía con 221.000 empleos, disminuyendo un 30% hasta alcanzar un mínimo de 3,8 millones de toneladas y 157.000 empleos dos años después. Si analizamos la curva en la década pasada vemos que tenemos varios años de máximos consumos de cemento de más de 10 millones de toneladas, y de empleo con 500.000 trabajadores hasta el año 2007, produciéndose una caída en picado hasta alcanzar el año pasado los 2,1 millones en el año 2012, y 142.000 empleos, es decir con una caída de la actividad de un 80%, más del doble que la producida a principios de los años 90, lo que indica el ajuste tan brutal que ha tenido nuestro sector en 5 años que nos llevan a niveles de actividad de principios de la década de los 60 del siglo anterior.

Y lo peor no es ello, sino las expectativas

Ricardo López Perona
ICCP
Director Gerente de la
Agrupación de
Fabricantes de
Cemento de
Andalucía (AFCA)



“Según los estudios que hemos realizado preveemos para este año una inversión en obra pública en Andalucía por encima de 1.000 millones, el 25% de la que se produjo en 2008 ó 2009”

que tenemos para este año 2013 ya que todos los indicadores económicos predicen que son todavía peores.

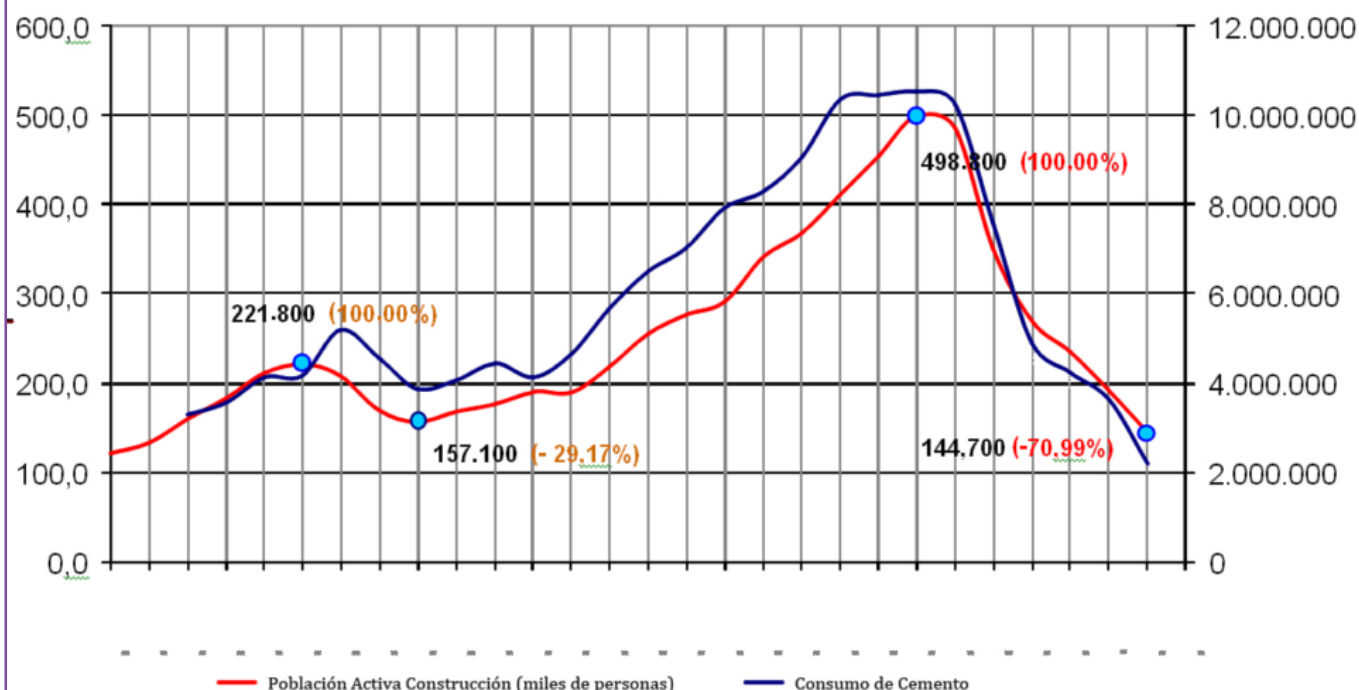
Así el consumo de cemento se produce fundamentalmente en los subsectores de edificación residencial y de inversión pública en obra civil. Respecto a la primera, la edificación residencial, tuvimos un máximo de visados de viviendas en Andalucía en el año 2006 con 168.453 viviendas hasta disminuir a las 14.000 en el año 2010 y 2011, y a menos de 10.000 en este último año 2012, es decir un 40% menos que los dos años anteriores. Hay que destacar que el mínimo de viviendas visadas en crisis anteriores fueron de 43.000 viviendas en los años 1987 y 1991, lo que indica la parálisis tan absoluta que sufre la edificación.

Si nos fijamos en la obra civil vemos que los presupuestos de inversión real de las diferentes administraciones públicas son muy



Población Activa en Construcción y Consumo de Cemento

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
(Datos 2012 cerrados en el Tercer Trimestre)



difíciles de estimar por la incertidumbre en su cumplimiento. Según diversos estudios que hemos realizado preveemos para este año de 2013 una inversión pública en obra civil en Andalucía por encima de 1.000 millones de euros, aproximadamente un 25% de la máxima que se produjo en los años 2008 ó 2009 donde se alcanzaron casi 5.000 millones. Esto implica una situación crítica

del sector cementero, con unas previsiones de bajada este año en el consumo en Andalucía cercano a un 20% sobre los 2,1 millones consumidos en el 2012, lo que representa una pérdida adicional de unos 25.000 puestos de trabajo en nuestra Comunidad para el año 2013, si las administraciones públicas, con una mayor inversión, no lo impiden.

Tu publicidad se verá MEJOR AQUÍ

llama al 954.643.188



Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos



→ ¿Sabías que el Colegio fue constituido en 1953?

Es una corporación de derecho público, amparada por la Ley y reconocida por el Estado, con personalidad jurídica propia, cuyas finalidades principales son:

- Ordenación de la profesión
- Representación de la misma
- Defensa de los intereses profesionales

→ El Colegio también ...

- Promueve e impulsa la Formación permanente de los colegiados.
- Procura el mayor nivel de Empleo, colaborando con las Administraciones y la iniciativa privada.
- Promueve y organiza Actividades y Servicios comunes de interés, de carácter profesional, y cultural.

→ ¿Sabías que el ejercicio de la profesión de Ingenieros de Caminos en España exige estar Colegiado?

Artículo 3º, apdo. 2, de la Ley 2/1974, de 13 de febrero, sobre Colegios Profesionales. Si trabajas como Ingeniero de Caminos en una Consultora o una Constructora, o en la redacción de Proyectos, Direcciones de Obra, Jefatura de Obra, redacción de Informes o en la gestión de los dichos trabajos se requiere obligatoriamente la colegiación previa.

→ ¿Sabías que si te das de Baja en el Colegio, se pierden los derechos adquiridos?

Si alguna vez visaste algún trabajo, éste dejaría de estar cubierto por el Seguro.

→ SEGUROS de los ICCP por estar colegiados

- SEGURO GENERAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL PROFESIONAL

Cobertura base:	Responsabilidad Civil por daños a terceros, Fianzas Judiciales y Asesoría Jurídica SUMA ASEGURADA: 150.000 € por siniestro FRANQUICIA FIJA: 20.000 € por siniestro DAÑOS A LA PROPIA OBRA: 75.000 € por siniestro (50%)
Visado de trabajos:	En los trabajos que hayan sido visados por el Colegio, la cobertura se incrementa en 450.000 € por siniestro SUMA TOTAL ASEGURADA: 600.000 € por siniestro FRANQUICIA FIJA: 11.400 € por siniestro DAÑOS A LA PROPIA OBRA: 300.000 € por siniestro (50%)
Visado de la dirección de obra	En fase de explotación, y si se ha visado la dirección de obra, (sólo para daños a terceros) SUMA TOTAL ASEGURADA: 2.000.000 € por siniestro FRANQUICIA FIJA: 11.400 € por siniestro DAÑOS A LA PROPIA OBRA: 300.000 € por siniestro

- SEGURO GENERAL DE ACCIDENTES

- 24.000 € por fallecimiento (debido a un accidente)	- 24.000 € por invalidez permanente (debida a un accidente)	- 1.500 € por asistencia médico-farmacéutica
--	---	--

- SEGURO GENERAL DE VIDA

- 601 € en el fallecimiento (por cualquier causa)

→ ¿Sabías que las cuotas Colegiales tienen reducciones?

	Total	Descuento	Trimestral
Normal	271,64	0%	67,91
1 año	67,91	75%	16,98
2 año	135,82	50%	33,96
Jubilados	67,91	75%	16,98

	Total	Descuento	Trimestral
Extranjero	190,15	30%	47,54
USA/Canadá	157,55	42%	39,39
Postgrado	67,91	75%	16,98
Desempleo	27,16	90%	6,79

SEVILLA
C/ Tramontana 5
41012 Sevilla

Tel: 954 643 188
Fax: 954 635 708

GRANADA (SEDE)
C/ Virgen Blanca 7
18004 Granada

Tel: 958 089 999
Fax: 958 088 008

andalucia@ciccp.es · empleo.andalucia@ciccp.es · formacion.andalucia@ciccp.es



Facebook
Nuestra Red Social



LinkedIn
Nuestros Contactos Profesionales



Twitter
Nuestro servicio de micro-Noticias



Picasa
Nuestra Galería de Imágenes



Bambuser
Canal de Videos (Live streaming)



Momento de la toma de posesión de la nueva Directora de la ETSI de Granada

Zamorano trabajará para que Granada siga siendo una de las mejores Escuelas del país

Montserrat Zamorano Toro (ICCP) tomó posesión el pasado 1 de febrero del cargo como nueva Directora de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada, convirtiéndose en la primera mujer en dirigir una escuela de Ingeniería en España. Todo un hito histórico que Zamorano Toro asume como un reto al que se enfrentará con fuerza y dedicación para que siga siendo una de las mejores del país.

En el acto, presidido por el Rector de la UGR, Francisco González Lodeiro; junto a Rossana González, secretaria general de la Universidad de Granada; y el director saliente, Enrique Hernández Gómez-Arbolea; la flamante Directora de la ETSI de Caminos, Canales y Puertos trasladó a los presentes su predisposición total y su intención de “estar cerca” de profesores, alumnos y Rectorado.

El presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Director de la Escuela de Madrid, Juan Antonio Santamera Sánchez, quiso apoyar a su compañera y colegiada en su toma de posesión del cargo, en la que contó también con la presencia de Concha de Santa Ana Fernández, ICCP portavoz adjunta por el PP en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los

El Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Juan Antonio Santamera Sánchez, encabezó la representación colegial que quiso estar presente en el acto para apoyar a la nueva directora de la Escuela

Diputados. Entre los asistentes, se encontraban también la Vicedecana de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCP, Marta B. Zarzo Varela; el Secretario de la misma, José Luis Sanjuán Bianchi; el Representante Provincial en Granada del Colegio, Pedro Ferrer Moreno; y Fernando Delgado Ramos, Subdirector de la Escuela. Una vez finalizado, Montserrat Zamorano Toro acudió a la Comida Provincial del Colegio, organizada por Pedro Ferrer, junto con el Presidente, los representantes colegiales y el resto de colegiados.

Zamorano Toro es Doctora Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada y catedrática de Universidad en el Área de Tecnologías del Medio Ambiente, adscrita al Departamento de Ingeniería Civil, desde el año 1997. Ha participado y dirigido Proyectos de Investigación I+D+I, con financiación pública y privada, relacionados con las tecnologías del medio ambiente; en los últimos años ha centrado su investigación y docencia en la gestión de residuos, en materias como el diagnóstico ambiental de vertederos, la valorización energética de residuos y el reciclado de los residuos procedentes de la construcción y demolición. Es coautora de libros y numerosos artículos científicos y participa con regularidad en la revisión de trabajos de investigación en revistas de ámbito internacional.



MONTSERRAT ZAMORANO TORO. Directora de la ETSI de Caminos de Granada

“Fomentaremos la internacionalización y la apertura a nuevos mercados laborales”

Acaba de tomar el testigo de la Dirección de la ETSI de Caminos, Canales y Puertos de Granada convirtiéndose en la primera mujer que ostenta este cargo ¿Qué supone para usted este hito?

Desde diferentes ámbitos se está dando cierta relevancia a este hecho, sin embargo, entiendo que debería verse con toda naturalidad; quizás esta opinión se debe a que llevo veinticinco años en un mundo en el que la figura de la mujer ha sido siempre minoritaria, pero en el que no he percibido discriminación positiva o negativa derivada de ello. Entiendo que, independientemente del hecho de ser hombre o mujer, tomar el testigo de la Dirección de la Escuela supone una gran responsabilidad.

Llega al puesto en un momento difícil, ¿Con qué armas luchará ante la adversidad económica existente en la institución y ante el desaliento de los estudiantes por las escasas perspectivas de empleo?

El difícil momento que estamos viviendo en la profesión hace necesaria una profunda reflexión que permita abrir nuevos horizontes, la búsqueda de diferentes mercados de empleo así como la proyección internacional. El perfil del ICCP actual debe estar basado en lo que la sociedad espera y necesita de él, diferente a lo que demandaba hace varias décadas. Es necesario hacer renacer a un ingeniero adaptado a lo que la sociedad necesita, pero a la vez respaldado por la elevada cualificación que siempre le ha caracterizado. La mejor manera es ofrecer ingenieros caracterizados por una formación de rigor e integral, por la internacionalización y una investigación orientada a la innovación y al servicio público.

Ha asegurado que habrá que cambiar la mentalidad, con la mirada puesta en el ámbito internacional y en mercados emergentes, ¿Cómo se traducirá en la práctica este cambio?

El nuevo equipo directivo de la Escuela entiende que es necesario impulsar una serie de medidas que deben estar basadas en estos dos objetivos y ello debe ponerse de manifiesto en la formación. La internacionalización pre-



Montserrat Zamorano Toro, dirige unas palabras a los asistentes a su toma de posesión.

tende ser impulsada con medidas como: (i) fomentar que nuestros estudiantes cursen parte de las asignaturas de la titulación en universidades fuera de España; (ii) impulsar la impartición de asignaturas en inglés; (iii) la búsqueda de dobles títulos con universidades fuera de nuestro país. La apertura de nuevos mercados debe ir dirigida a impulsar la formación de nuestros estudiantes en ámbitos en los que el ingeniero encontraría nuevos nichos de trabajo. Entre ellos me gustaría destacar el desarrollo de nuevos materiales, adaptados al concepto de desarrollo sostenible; en el ámbito de la energía; la movilidad urbana, uno de los grandes problemas de muchas de nuestras ciudades; o la gestión de las infraestructuras, entre otras. **Existe una batalla por el reconocimiento internacional de la titulación de ICCP, imaginamos que esta iniciativa va en la línea de sus inquietudes.**

Por supuesto, es impensable que una ingeniero de caminos no tenga un reconocimiento fuera de nuestro país equivalente a un nivel Máster. Las Escuelas y el Colegio deben unirse para conseguir que el Ministerio articule un procedimiento que permita un reconocimiento que debería ser inmediato, especialmente en estos momentos, en los que muchos compañeros tienen la necesidad de salir fuera de nuestro país a trabajar.

“Apostaremos por el estudio de algunas asignaturas fuera de España, por la impartición de otras en inglés y por buscar dobles títulos con universidades de otros países”



Usted ha reconocido que en España difícilmente se puede obtener la formación que se necesita para afrontar el salto internacional, ¿Recomienda optar por periodos en otras universidades?

La formación académica de nuestros estudiantes en otras universidades es una gran oportunidad que no debemos obviar, y al contrario hay que potenciar. Aporta grandes ventajas, al alumno y a la propia Universidad. Es una forma de proyectar una imagen internacional de nuestro país en un momento en el que hay una pérdida de confianza hacia él fuera de nuestras fronteras.

Los programas de intercambio de estudiantes, por ejemplo ERASMUS, hasta la fecha, han tenido una complejidad especial en el caso de las Ingenierías porque, hasta la implantación de los grados, no había existido una equiparación en cuanto al nivel de estudios entre la Ingeniería Civil y el título de Ingeniero de Caminos. La implantación de los grados va a suponer una mayor equiparación entre programas y nivel formativo, y eso nos va a facilitar la revisión de los acuerdos bilaterales que permitan ampliar la oferta formativa para los estudiantes en otros centros, dentro y fuera de España.

Otro de los frentes abiertos en la actualidad es la adaptación a los nuevos Grados y Máster impuestos por Educación, ¿Qué opina sobre esta reordenación y qué efectos considera que tendrá?

La formación del ingeniero español ha tenido un gran reconocimiento internacional, respaldado por un mayor número de años de estudio que en otros países, en los que se correspondía con el equivalente al grado actual y derivado el hecho de tratarse de una profesión regulada en nuestro país. La reordenación de los estudios de ingeniería puede suponer una pérdida en el nivel formativo de nuestros egresados, especialmente porque, en algunos casos, la diferencia entre Grado y Máster no ha sido un referente a la hora de elaborar los planes de estudios. En las ingenierías, el marco regulador de los nuevos planes de estudio, puso de manifiesto la necesidad de superar un número mínimo de 300 créditos ECTS, de los que 240 corresponden al Grado y 60 al año de máster (por ejemplo Orden CIN/309/2009, de 9 de febrero, por la que se establecen los requisitos para la verificación de los títulos universitarios oficiales). A éstos hay que añadir los créditos del trabajo de fin de máster, para el que los países europeos requieren 30. Es importante definir con claridad el papel y competencias de los estudios de Grado y de Máster, especialmente en el caso de profesiones re-



Marta B. Zarzo, Concha de Santa Ana, Montserrat Zamorano y Juan Antonio Santamera.

“La reordenación de los estudios de ingeniería, en mi opinión, puede suponer una pérdida en el nivel formativo de nuestros egresados”

guladas, pero también hay que conseguir la compatibilidad internacional, movilidad de los estudiantes así como el reconocimiento de sus capacidades profesionales. En este sentido el Máster Integrado (grado de referencia + máster=máster habilitante), en el caso de las ingenierías que conducen a una profesión regulada, vendría a resolver estos problemas, además de paliar las posibles deficiencias de formación del grado. En muchos países europeos coexiste esta opción, como Francia o Italia.

Uno de sus puntos más polémicos es que el único criterio para el acceso de estudiantes es la nota, lo que podría discriminar a los alumnos de Granada, ¿Cómo se plantea solventar esta problemática?

El previsible hecho de que los egresados de la Escuela de Granada tengan un expediente medio menor al de los graduados en otras Universidades puede suponer lógicamente un problema para acceder al Máster de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialmente si el número de plazas es bajo; pero además podría ser también perjudicial para la propia Escuela ya que se vería obligada a dejar fuera candidatos con mejor formación. Articular mecanismos que den preferencia a nuestros estudiantes no es sencillo, ya que no dependerá de la Escuela, e incluso de la propia Universidad. No podemos olvidar que formamos parte de una Universidad pública y por tanto los criterios de acceso que se fijan para los Másteres deben estar basados en una igualdad de oportunidades y en ellos el expediente suele tener un peso importante. Eso implica la necesidad de hacer una reflexión en la Escuela que permita compatibilizar una formación adecuada con el reconocimiento al esfuerzo de nuestros estudiantes.



Almería

La Mesa de la Movilidad adopta nuestras propuestas

La Mesa de la Movilidad organizada por la Junta de Andalucía en Almería para la elaboración de la Ley de Movilidad Sostenible de Andalucía ha tomado como propias todas las aportaciones realizadas a la misma por la Comisión de Infraestructuras del Colegio de Ingenieros en esta provincia.

Las conclusiones de las mesas de 'Planeamiento y Movilidad Urbana: Modelos de ciudad, infraestructuras, planes de movilidad urbana sostenible, modos de intermodalidad' y 'Modos de Transporte: Transporte público de autobuses, integración del ferrocarril y tranvía de núcleos urbanos, uso de la bicicleta' han copiado prácticamente en un 99% el documento aportado por los ingenieros de caminos y, cuyas propuestas, se trasladarán a nivel andaluz para la redacción de la futura ley.

Los ingenieros han propuesto la creación de un Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y consideran que la Ley deberá tener carácter transversal, contemplar la adopción de medidas fiscales que favorezcan la movilidad e incluir las características técnicas de las infraestructuras de transporte. Asimismo, recomiendan que la Junta emita un informe vinculante y pre-



ceptivo sobre si el plan de movilidad cumple con los objetivos establecidos en la ley. Proponen que la Ley de Movilidad articule procesos de participación ciudadana con la creación de comisiones provinciales. Además, piden que se limite la velocidad en los núcleos urbanos y que los Planes Estratégicos estén vinculados a la movilidad.

Apuestan por la intermodalidad, coordinando el transporte urbano e interurbano y permitiendo la comunicación en los puntos de alta demanda ciudadana. Otra de sus ideas es que se instaure la obligatoriedad de un servicio público de bicicletas en las ciudades de más de 50.000 habitantes y regular la reserva de espacio para este medio de transporte, entre otras medidas.

Las propuestas serán trasladadas a nivel andaluz para la redacción de la Ley de Movilidad

Granada

Una comisión de ingenieros hace aportaciones al PMUS granadino

La Demarcación ha creado en Granada una Comisión Informativa para estudiar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad y realizar aportaciones al mismo dentro del periodo de alegaciones. La Comisión echa en falta en el plan presentado una valoración o presupuesto que permita a las administraciones cuantificar y planificar las partidas para llevarlo a cabo, así como el haber tenido en cuenta las variables socioeconómicas.

Echan en falta en el plan un presupuesto que permita planificar las partidas para llevarlo a cabo

El documento estima "insuficientes" las plazas de aparcamiento previstas para motocicletas y ciclomotores y llama la atención sobre el problema de la movilidad escolar y la congestión que genera la falta de estacionamiento en las horas de entrada y salida de los centros escolares. La propuesta de un sistema de Alta Capacidad para el servicio de Transporte Público Colectivo, consideran, puede desincentivar el uso de este, por lo que se propone la opción de un transporte de mayor capacidad (tranvía o metro) para conectar la Línea 1 del metro, haciéndolo compatible con otros usos.

En cuanto al carril bici, se apuesta por mejorar la continuidad de éste paralelo a la circunvalación, así como la disposición de conexiones radiales entre este carril y los del centro, Camino de Ronda, Zaidín y Zona Norte. Doc. completo en:



Sevilla

El Colegio acoge la jornada sobre la deuda de las administraciones

La oficina de Sevilla acogió el 6 de febrero la Jornada “La deuda pendiente de las administraciones públicas tras el Plan de Pago a Proveedores”, organizadas por CEACOP (Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública) en colaboración con la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCOP, a la que acudieron medio centenar de empresarios.

En ella, el Decano José Abraham Carrascosa Martínez lamentó que la Ley de Lucha contra la Morosidad, vendida hace unos meses “a bombo y platillo”, “no ha servido para nada, porque sencillamente se incumple y no hay ninguna consecuencia para la Administración”. En su opinión, estamos ante un problema que crea un privilegio de la Administración y pone en peligro realmente la continuidad de las empresas.

El presidente de CEACOP, Enrique Figueroa, subrayó que “el plan de pagos a proveedores ha sido una oportunidad perdida, por parte de la Junta de Andalucía, que tenía en su mano la posibilidad de aliviar la sequía financiera de las empresas, pagándoles todo lo que se les debe de obras que se han ejecutado y que están en uso. Sin embargo se ha dejado escapar, jugando con la supervivencia de las constructoras e ingenierías andaluzas”. En referencia al FLA, Figueroa animó a la Junta de Andalucía “a seguir pagando, después de que entre el 27 y el 28 de diciembre el Gobierno autonómico abonara a las empresas cerca de 200 millones de pagos pendientes.

El Decano aseguró que la Ley de Lucha contra la Morosidad no ha servido para nada porque sencillamente se incumple y no hay ninguna consecuencia para la Administración, con lo que se pone en peligro la continuidad de las empresas



Cádiz



La Demarcación se suma a las reivindicaciones en pro del Corredor Mediterráneo

La Demarcación se ha adherido en Cádiz a las alegaciones presentadas al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012 - 2024) realizado por el Ministerio de Fomento y a la reivindicación realizada por un grupo de agentes económicos, sociales e institucionales de la Bahía de Algeciras, en la que se reclamaba al Ministerio la mejora y potenciación de la conexión ferroviaria del “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo”. En estas alegaciones, se resalta que Fomento está ignorando al Puerto de Algeciras en sus inversiones, pese a ser el de mayor tráfico portuario de toda España.

Si no se invierte en las infraestructuras necesarias para el Puerto se podría mermar el desarrollo económico. La conexión ferroviaria es y debe ser, por tanto, una prioridad, así lo asegura el Representante Provincial de Cádiz, Luis Rico Bensusan.

Además, alegan que los estudios de transporte incluyan no sólo los puertos, sino también los grandes polígonos industriales y plataformas logísticas del interior del país, con el objeto de abarcar una mayor área de influencia de la red ferroviaria así como una mejor rentabilidad económica de la inversión. Por otro lado, el polígono de las Grandes Industrias del Campo de Gibraltar (segundo más importante de España), aún no tiene conexión ferroviaria con Madrid y Francia, como sí lo tienen muchos otros, produciéndose un agravio, como ya apuntó Manuel Morón, Presidente del Puerto de Algeciras.



VISITA A LA RUTA DEL AGUA DE GRANADA

Una treintena de colegiados pudo disfrutar en Granada el 2 de marzo del interesante recorrido del agua del Albaicín, que visitó el Aljibe del Rey, el Aljibe del Polo, la Iglesia del Salvador, el Aljibe de las Tomasas, el Aljibe del Trillo, el Almiar de San Juan de los Reyes, la Puerta de los Adufes y El Bañuelo.

DIEGO GARCÍA RAMOS, NUEVO REPRESENTANTE DE HUELVA

Los colegiados de Huelva han elegido a su compañero Diego García Ramos (segundo de la izquierda), colegiado número 20085, como nuevo Representante Provincial en sustitución de Vicente Terrés Roig. La Junta Rectora felicita a García Ramos por su elección, agradece a los colegiados su participación y a los dos candidatos su interés y preocupación por formar parte de la entidad colegial que nos representa.



ALMUERZO COLEGIAL Y ACTIVIDADES EN MÁLAGA

El pasado 15 de febrero y aprovechando el tradicional almuerzo del tercer viernes del mes un grupo de compañeros de Málaga se juntaron en el restaurante del Club Mediterráneo disfrutando de un ambiente muy animado. En esta ocasión, además del Representante Provincial,



Francisco Javier Carmona, les acompañó el Secretario, José Luis Sanjuán. Carmona intervino también este mes en un debate en la cadena SER sobre el trazado del metro en el tramo 'Alameda-Parque.Soterrado o en superficie'. Además, asistió a la reunión de la Mesa del Sector de la Construcción y a un debate sobre el futuro de las Academias en Andalucía.