

## ECOEFICIENCIA ENERGÉTICA EN INMUEBLES

ción de viviendas son limitadas.

En cualquier caso, los responsables del negocio de la eficiencia energética en inmuebles reconocen su culpabilidad por no haber sabido trasladar a la opinión pública, hasta el momento, los beneficios de este tipo de actuaciones. “Nos falta ser capaces de educar al usuario y transmitir lo que queremos hacer”, señala Castañeda. El responsable de Cundall España se expresa firmemente convencido de que “la gente se emociona con estos asuntos si se lo explican bien”.

En la labor de concienciar a la ciudadanía, los expertos consideran un aspecto fundamental la implementación de la etiqueta de eficiencia en todo el parque de viviendas nacional. “En esto, hasta ahora, la legislación ha fracasado”, lamenta Sigüenza.

La atomización del sector también es señalada como una de las trabas que atenaza el desarrollo de este negocio. Baena considera que “se depende de muchos actores” y señala que, “si no se consigue una masa crítica, es difícil llevar a cabo actuaciones de más calado en esta área”.

En el ámbito privado, también se aprecian barreras. Una cuestión clave, señalan en el sector, es que, en muchas ocasiones, las personas o empresas que explotan un edificio no son sus propietarios legales.

Las compañías creen que “la Ley de Economía Sostenible sería el marco perfecto para encauzar las reformas necesarias”, indica Sigüenza.

### Rehabilitación

La renovación de los inmuebles según criterios de eficiencia energética es una de las claves para los responsables del sector. “Tenemos que actuar a través de la rehabilitación del

### Infraestructuras inteligentes

#### CONCESIONES

**Compañías como Ferrovial destacan la importancia de trasladar el modelo concesional a esta área de negocio, para crear infraestructuras inteligentes, que reduzcan el consumo energético en los edificios.**

#### BUENAS PRÁCTICAS

**Indican que, en ocasiones, se puede optimizar el consumo energético implementando una serie de hábitos en el puesto de trabajo, sin necesidad de inversiones. Además, insisten en que todo el capital invertido acaba generando un ahorro notable.**

#### CONFORT

**Las actuaciones para mejorar la eficiencia energética de los inmuebles aumentan el confort de las personas que los habitan, ya que, entre otras cuestiones, se mejora la temperatura interior.**

#### EMISIONES

**Los edificios son responsables de un tercio de las emisiones de gases contaminantes. La obtención de la eficiencia energética tiene un fuerte impacto ecológico.**

**Los expertos insisten en que este negocio no busca solucionar los problemas del sector constructor**

parque de viviendas en España con el objetivo de mejorar su eficiencia energética”, insiste Soriano.

No obstante, los expertos advierten de que este negocio no debe entenderse como una solución a los problemas estructurales de otros sectores. “No se trata de generar una nueva actividad que solucione los problemas de la construcción; es algo que va mucho más allá”, indica Alberto López, director comercial de Ferrroser.

Baena observa, sin embargo, que tanto compañías constructoras como fotovoltaicas “pueden ver en el negocio de la ecoeficiencia energética en inmuebles una salida para reconvertirse y salir adelante”.

Pese a los inconvenientes, los responsables del sector están convencidos de que esta área de negocio seguirá desarrollándose en los próximos años. “Lo que percibimos la industria es que este modelo se ha creado y que no va a pararse”, explica López. En el mismo sentido, Baena considera que “estamos avanzando en el camino correcto, y esto no va a detenerse”.

### Oportunidades

Los expertos insisten en que la situación económica actual, que pone de relieve la necesidad de ahorrar en costes y, sobre todo, en emisiones contaminantes, dibuja un escenario de oportunidades para las compañías dedicadas a crear viviendas más eficientes desde el punto de vista del consumo de energía. “En el momento en que sea entendido, será un elemento fundamental”, afirma Alonso.

“Estamos en un momento ilusionante y, a la vez, caótico. Está todo abierto; cualquier modelo de desarrollo de la ecoeficiencia es posible”, señala Álvarez.

### Tres centros en Portugal

**MÉMORA** La compañía de servicios funerarios ha adquirido tres centros en Coímbra, Aveiro y Faro, en Portugal, que, junto a los adquiridos hace unos meses en Figueira da Foz y Santarém, hacen que la inversión del grupo, que cuenta con 51 centros en el país, ascienda a 4,5 millones de euros este año.

### El grupo controla el 17,58% de Gamesa

**IBERDROLA** La eléctrica ha declarado una participación del 17,58% en Gamesa tras haber realizado compras de acciones por un 2,8% del capital desde que, el pasado 7 de octubre, el fabricante vasco de aerogeneradores presentara su plan de negocio para el periodo 2011-2013.

### Nombra nuevo consejero delegado

**OETTINGER DAVIDOFF** El consejo de dirección del grupo Oettinger Davidoff, fabricante de cigarrillos, ha nombrado al danés Hans-Kristian Hoejsgaard (52) en sustitución de Reto Cina, que se jubilará en mayo de 2011. Hoejsgaard ha trabajado en Seagram, Guerlain, Lancaster, Georg Jensen y Timex.

# El motor aplaude la nueva Ley de Puertos

**CAMBIOS/** Los fabricantes de coches creen que mejorará la competitividad y permitirá reducir los costes logísticos.

### A.M.A. Madrid

Los fabricantes de coches valoran muy positivamente la nueva Ley de Puertos, aprobada por el Parlamento en verano, para mejorar la logística de las plantas españolas. “Con las nuevas tasas, podría existir una reducción de costes para las empresas”, señala José Manuel Machado, presidente de la Comisión de Logística de Anfac, la asociación de los fabricantes, y presidente de Ford España.

La nueva norma contempla una mayor libertad tarifaria, ya que cada Autoridad Portuaria podrá fijar sus propios precios, al igual que ocurre en el resto de Europa. Además, los puertos podrán bonificar a sus clientes preferentes, entre los que, lógicamente, se encuentran las plantas de coches, que usan mayoritariamente el barco para exportar sus automóviles. El 51,2% de los turismos que sale de España lo hace desde los puertos, por el 37,9% que se mueve por ca-

rrera (el resto utiliza el ferrocarril). Los fabricantes llevan años reclamando a las Administraciones una mejora de las infraestructuras logísticas, ya que, para un país periférico como España, son claves para su competitividad. Los costes logísticos representan un 10% de los gastos totales de producción de un vehículo.

Anfac ha detectado, además, significativos avances en la calidad del servicio de los puertos en los últimos doce meses, según el estudio que realiza todos los años. De he-

cho, todas las Autoridades Portuarias obtienen un aprobado, cuando hace tres años la mayoría tenía un servicio calificado de mejorable o insatisfactorio.

El informe detecta una reducción en los daños en la manipulación de vehículos y un esfuerzo en el cumplimiento de los horarios. No obstante, destaca la necesidad de mejorar el acceso de puertos al tren, adecuar los horarios a las necesidades de los fabricantes y modernizar algunas infraestructuras.

En el primer estudio sobre transporte por carretera de coches, Anfac aprueba a todos los operadores logísticos, aunque destaca aspectos mejorables como la necesidad de una mayor actitud proactiva para la resolución de incidencias o continuar en la línea de la profesionalidad de los conductores. Un 51,5% de todos los coches producidos en España (tanto para exportación como para importación) se movió por camión.

### Más camión

● Un 51,5% de los coches producidos en España se transportó por carretera en 2009, frente al 47,3% de 2008.

● El 31,1% se movió por barco (38,9% en 2008). En tren, se movió el 17,4%, frente al 13,8% de 2008.

Telekurs iD Mobile  
Los mercados  
son móviles:  
nosotros también

Sólo necesitará su móvil para estar en contacto con los mercados financieros las 24 horas del día.

