LA CONSTRUCCIÓN SIGUE EN CAÍDA LIBRE Y NO TOCA FONDO TODAVÍA. ANTE ESTA CRISIS, ¿ES LA INTERNALIZACIÓN UNA SOLUCIÓN OBLIGADA?

Valencia – Junio 2013

LA CONSTRUCCIÓN SIGUE EN CAÍDA LIBRE Y NO TOCA FONDO TODAVÍA. ANTE ESTA CRISIS, ¿ES LA INTERNALIZACIÓN UNA SOLUCIÓN OBLIGADA?

Finalizada la tabulación y comprobación a nivel Nacional y Autonómico las Licitaciones Públicas hasta el 30 de Abril del 2013 (1er Cuatrimestre) podemos comprobar que la caída libre – sin paracaídas – del Sector de la Construcción de Obra Civil Pública sigue acelerada… … hasta la muerte por inanición.

⇨ **La LICITACIÓN PÚBLICA en ESPAÑA** ha disminuido **un -81'66 %** entre 2012 y 2007. Hemos pasado de 40.354'75 M€ (2007) a 7.403'42 M€ (2012). Y **en el 1er. Cuatrimestre del 2013 sigue bajando un -13'42% frente al mismo periodo del 2012.**

	2007	2012		1er Cuatrimestre 2013	Enero-Abril 2013/2012
ADMÓN. CENTRAL (AGE)	16.282'78	2.649'25	**(-87'73 %)**	963'014	(+)9'05 %
COMUNID. AUTÓNOMAS (CC.AA.)	13.128'46	2.196'68	**(-83'26 %)**	540'351	(-)26'20 %
ADMÓN. LOCALES (AA.LL.)	10.943'52	2.557'49	**(-76'63 %)**	633'212	(-)25'72 %
	40.354'75	**7.403'42**	**(-81'66 %)**	**2.136'578**	**(-) 13'42 %**

- **En la COMUNIDAD VALENCIANA la Licitación** ha disminuido un **-90'46%** entre 2012 y 2007. Hemos pasado de 4.978'19 M€ (2007) a 474'98 M€ (2012). **Pero sigue bajando en el 2013**, finalizado el computo del 1er cuatrimestre del 2013, **sigue bajando un -18'90 % frente al 1er Cuatrimestre del 2012**

	2007	2012		1er Cuatrimestre 2013	Enero-Abril (2013/2012)
ADMÓN. CENTRAL (AGE.CV)	2.173'77	166'98	**(-92'32 %)**	49'530	(-) 11'01 %
GENERALITAT VALENCIANA	1.886'71	181'00	**(-90'41 %)**	13'240	(-) 21'95 %
AYTOS. Y DIPUTACIONES C.V.	917'71	127'00	**(-86'16 %)**	65'650	(+) 55'10 %
	4.978'19	**474'98**	**(-90'46 %)**	**128'420**	**(-) 18'90 %**

⇨ EMPLEO EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN COMUNIDAD VALENCIANA

La afiliación a la Seguridad Social ha pasado del 2007 → 2013

2007	Marzo 2013	
	Régimen General	*56,061 miles*
	Trabajadores Autónomos	*35,431 miles*
274,6 miles	**TOTAL**	**91,492 miles**

Se han destruido en 5 años
183.108
Empleos en Construcción en la Comunidad Valenciana

De los cuales aproximadamente 140.900 se han destruido en Edificación y 42.200 aproximadamente en Obra Civil.

¡Al final nuestra clase política conseguirá -a base de disminuir más y más la Inversión Pública -acabar con el Sector de Obra Civil!, en lugar de recortar seriamente el Gasto corriente Estructural e Incrementar los Ingresos tributarios activando la Economía Productiva.

- Ante estas cifras desoladoras de desempleo, en un ejercicio de lucidez política y oportunidad (?), **la Generalitat Valenciana ha suprimido al Sector de la Construcción de los Planes de Formación Sectorial para el 2013 y 2014** (Orden 15/2013 de 29 de mayo)… … ante nuestra denuncia (Cámara de Contratistas y Fundación Laboral de la Construcción Comunidad Valenciana) esperemos que rectifiquen.

  Los "expulsados de la Construcción tradicional" entiende la Generalitat, que no necesitan o no tienen derecho a conocer y formarse en nuevas tecnologías que favorezcan su empleabilidad. Ahorro energético en la edificación (Nuevas energías renovables, Cerramientos ventilados y aislamientos térmicos de cubiertas, Restauración, Rehabilitación y Patología estructural de edificios, montaje de estructuras tubulares, etc., etc.). Así como nuevos empleos en obra civil, Conservación y Explotación de carreteras, especialización en trabajos de construcción y maquinaría específica para mantenimiento de vías férreas (dresina, perfiladora, maquinistas y operarios de bateadora, estabilizadores dinámicos, desguarnecedora y extendedora de balasto, castillete de catenaria, etc.).

¡Evidentemente la Generalitat Valenciana (Consellerías de Empleo e Infraestructuras) muestran carecer de toda sensibilidad (quizás IGNORANCIA?) acerca del presente, futuro y nuevas expectativas de empleabilidad en el Sector de la Construcción!... … ¡Ojalá rectifiquen!

Por otra parte, los Cuadros que adjuntamos, ponen de manifiesto nuevamente y hay que remarcarlo, que la Diputación de Valencia y su política y gestión en Carreteras se salva de este "debacle" de las Administraciones Públicas.

Evidentemente es una gota en un "océano seco".

Apuntar que en el 2012 la Diputación licitó 32.151.959 € en Carreteras, y sólo en lo que llevamos del 2013 (4 meses) ya ha licitado 46.521.401 €.

Ha superado con creces a todo un Ministerio de Fomento, que en Carreteras en la Comunidad Valenciana en el 2012 licitó tan sólo 18.871.381 € en Conservación, nada en Obra Nueva, y en lo que llevamos del 2013 ha licitado **CERO**... …

La Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente si bien licitó en 2012 cuatro paquetes de Conservación de Carreteras en las 3 provincias a desarrollar a lo largo de 3 años por importe de 74 M€ (contrato trienal) y que sólo colmó la cartera de 3 Constructoras "afortunadas", este año 2013 es inexistente **¡Ni está si se le espera!**

Dependemos de las migajas que nos dé el Ministerio de Fomento… … "so pena" que nuestra Generalitat exija los "muchos panes de cuarto" (6.100 M€ de déficit en Infraestructuras) que se nos adeuda.

A los hechos nos remitimos. Hace 6 años que no se licita una sola nueva Carretera en la Comunidad Valenciana y las licitadas hace 5 años o están paralizadas de hecho o de derecho… … y las que están en marcha A-3, V-21 y la A-33 Font de la Figuera "avanzan desesperadamente al ralentí".

Desde la Cámara de Contratistas debemos afirmar que la Inversión en Infraestructuras no solo no es el origen de la crisis española, sino que sin Infraestructuras no potenciaremos la Actividad Económica ni, consecuentemente, disminuiremos el paro, y sin ella no saldremos de la Crisis.

"Tanto la literatura económica como la evidencia empírica son concluyentes. Las consolidaciones fiscales que han tenido éxito se han basado en la **reducción del gasto no productivo**, mientras que las que han **fracasado** se han basado en aumentos impositivos o en la **reducción** del gasto productivo, fundamentalmente en la **inversión en infraestructuras**"

El acierto o fracaso en las Consolidaciones fiscales está ligado al mantenimiento de unos adecuados niveles de Inversión Pública (OBRA CIVIL), para lo cual es necesario propiciar ahorros significativos en gastos de carácter estructural y no productivo, y explorar nuevos caminos de ingresos… … Esto tan evidente es ignorado por nuestros Políticos

Frente a todos estos planteamientos y reflexiones, insistir una vez sobre el **Retorno Fiscal y la Creación de Empleo que genera la Obra Civil**, ya que por cada 1% del PIB_N destinado a Inversión (10.000 M€) se crearían unos 180.600 puestos de trabajo (117.000 directos y 63.500 indirectos) y obtendríamos un Retorno Fiscal del 0'62 %.

Por cada 1% del PIB_N dedicado a Inversión (10.000 M€) tenemos:

Creación de empleo	**Empleos generados**		
	Directos	**Indirectos**	**Total**
Construcción de viviendas	134.500	62.700	**197.200**
Construcción de infraestructuras	117.500	63.100	**180.600**

Retorno fiscal en % del PIB

Recaudación directa: IVA	0,21%
Aumentos de recaudación por producciones inducidas:	
Impuestos netos sobre consumos intermedios	0,01%
IRPF sobre remuneración asalariados	0,05%
Cotizaciones sociales	0,11%
Impuesto sobre sociedades	0,03%
Prestaciones sobre desempleo	0,21%
Total	**0,62%**

⇨ EL TEJIDO EMPRESARIAL DE CONSTRUCCIÓN ESTÁ DOMINADO POR PYMES

Si definimos las pequeñas y medianas empresas (lenguaje internacional) como aquellas que tengan:

< 250 TRABAJADORES < 50M€ FACTURACIÓN ANUAL	El tamaño de Empresa Dificulta la internalización

A este respecto España tan sólo tiene unas 5.000 empresas > 250 trabajadores – mediana ó gran empresa – cuando en Alemania por ejemplo tienen unas 25.000 empresas grandes (baremos de la U.E)

Además entre estas 5.000 empresas ¿Cuántas empresas de Construcción hay en España, y cuántas en la Comunidad Valenciana con más de > 250 trabajadores "fijos y permanentes"? quizás en España no habrán más de 125 empresas de Obra Civil con > 250 trabajadores, y en la Comunidad Valenciana no más de 4 ó 5 empresas. En edificación por supuesto ninguna, dado el grado de subcontratación a microempresas ó autónomos, y carencia de personal propio.

¡Así poco podemos competir en un mercado exterior globalizado!

En nuestra Comunidad Valenciana el empresariado en general y las empresas Contratistas en particular tienen que ganar tamaño y músculo financiero. No podemos vivir "eternamente del crédito" Y debemos alcanzar masa Crítica y tamaño para "poder viajar"

⇨ SHOCK DE OFERTA Y DEMANDA

Ante este panorama presente y futuro mediato de disminución de Inversión con cargo a los Presupuestos Públicos – aunque un cambio de política económica a corto plazo, por parte de las Administraciones Públicas redujera su caída, algo improbable – el Sector de obra Civil Pública seguirá sufriendo un ajuste muy notable, ya que está sometido a un **doble Shock simultáneo, de OFERTA (exceso de empresas) y de DEMANDA (caída drástica de Inversión Pública),** con efectos evidentes y previsibles.

- Desaparición de empresas
- Concentración y/o reestructuración de las que sobrevivan
- Internacionalización
- Diversificación

Valga como ejemplo lo siguiente.

En el año 2000 unas 193 empresas constructoras recibieron adjudicaciones del Ministerio de Fomento por importe de 6.200 M€. En el año 2010 recibieron adjudicaciones 309 empresas (un 60 % en número superior) para un importe de 5.125 M€ (un 17'30% inferior al del 2000). Situación que a finales del 2012 ha sido, sin duda, dramáticamente peor

⇨ INTERNACIONALIZACIÓN

Ante la grave situación del Sector (bajísima licitación) causada por el Déficit, Deuda y Consolidación Fiscal, el discurso oficial de los responsables de la Generalitat (Economía e Infraestructuras) propagan por doquier como "única solución" para la supervivencia del Sector es el salir al extranjero e internacionalizar el Sector Constructor valenciano.

¡Falso error conceptual ó desconocimiento del el Sector de la Construcción en la Comunidad!

A continuación analizaremos el tipo de obra y empresa capaz de conseguir Contratos Internacionales de Construcción y Concesión.

Ante un escenario de crisis global numerosos países del primer mundo con problemas relacionados con la deuda, el déficit y también con restricciones presupuestarias, han apostado no obstante a lo largo del 2011, por el desarrollo de nuevas infraestructuras como baza principal para reactivar sus economías. **Así, países como Estados Unidos, Canadá, Alemania, Francia, Reino Unido y México, han renovado su apuesta por la Colaboración Público Privada (CPP) como única fuente de financiación viable para impulsar actuaciones estratégicas para favorecer su actividad y mejorar su competitividad**.

Paradójicamente **ESPAÑA** que presume de liderazgo mundial en concesiones de transporte ha sido incapaz de poner orden en su casa. El proyecto de **Ley de Captación de Financiación en los Mercados para los Concesionarios de Obras Públicas** (proyecto de Ley que tras 9 meses de discusiones en el Congreso de los Diputados, fue incapaz de sacar adelante el Gobierno Zapatero. El actual Gobierno de Rajoy ni lo ha movido todavía.

Igualmente el retraso en la aprobación de las previsiones y "mandatos que imponía" la Ley de Contratos de Administraciones Públicas (LCSP) en cuanto a las Cuentas de compensación, Créditos participativos, aplicación de nuevos cimientos jurídicos en las CPP[s] españolas, que impone Basilea III para atraer Fondos de inversión y Fondos de deuda, etc. etc., tienen muerto e inactivo nuestro mercado Concesional.

A pesar de ello y no obstante, podemos afirmar que a partir de esta segunda década del presente siglo 2013/2024 – las importantes infraestructuras, tanto de transporte, como hidráulicas, sanitarias, de administración de Justicia, educativas, penitenciarias, etc. que se acometan en España deberán ser irremediablemente construidas y financiadas en gran medida por empresas privadas, por entidades bancarias, por fondos soberanos y/u otro tipo de Consorcio Público Privado a modo concesional CPPs.

En esta línea de cambio de ciclo y nueva estructura empresarial del Sector, se apunta como recurso obligado para el mantenimiento, de la Actividad constructora, y ante un mercado Nacional en recesión (por muchos años) la diversificación de nuestros grupos empresariales constructores y, la internacionalización de nuestra actividad. Actividad muy ligada a la figura Concesional y al protagonismo de la Colaboración Público Privada (CPP[s)]

Si bien la salida al Exterior de nuestras empresas constructoras líderes, se remonta a la década de los años 70 (1970-1980) – Hay que tener memoria y ejercitarla aunque no sea políticamente correcto, hablar del pasado - con emblemáticas Presas y aprovechamientos hidráulicos erigidos a lo largo de América Central y del Sur: en la **República Dominicana** (Valdesía, las Barías, Hatillo, e irrigación en rio Nizao) y **Ecuador** (Daule Peripa), junto a tantas carreteras contrastadas en **Argentina, Salvador, Guatemala, Bolivia.** A la vez que se alcanza el norte de África – ribera sur del Mediterráneo: **Libia**, (Vastísima red de caminos para el Ministerio de Agricultura), molinos en Clinker y redes de silos **(en Argelia)** Gaseoductos y fábricas de harina en Alkantara y Djelfa, etc., etc. y centros fabriles, de Automóviles en **Setúbal (Portugal) etc., etc., es a partir de la década 1995/2005 cuando la Internacionalización del Sector toma una velocidad de crucero y surge el binomio construcción-concesión, en muchas de las posteriores actuaciones.**

Es ya a partir del año 2000 (cuando se presagia el fin de los años de gran boom de la obra civil en España y el fin de los Fondos Europeos FEDER y COHESIÓN)) cuando **la Internacionalización** ya es una de las señas de identidad de las constructoras líderes españolas. Según la prestigiosa publicación: **Public Works Financing y Transport Delevopes Ranked by Invested Capital**, de entre las 10 primeras Concesionarias del mundo, las **españolas con 198 Concesiones en**

operación, y 200.970 M$ USA de Capital en explotación, suponen el **51'5 % del total concesional mundial**

Téngase en cuenta que estos proyectos internacionales se realizan siempre con un importante recurso a la deuda financiera, que obliga a asumir apalancamientos importantes. Pero sobre todo y ante todo hemos de "exportar" equipos humanos de singular capacidad y experiencia, tanto en el ámbito de proyectos y técnicas constructivas, como el de nuevas tecnologías aplicadas al Sector de Obra Civil y en los sistemas de financiación a largo plazo. Y como no, sin olvidar una gran formación en aspectos jurídicos-contractuales.

Tenemos que exportar y expatriar equipos multidisciplinares.

¡Como el ladrillo el cemento y la mano de obra "sin cualificación" viaja mal!...ya que no exportamos producto acabado y manufacturado aquí… sino que la fábrica la montamos allí ¡Hay que exportar! " talento técnica, tamaño y *Know How*!

Finalmente una reflexión o llamada de atención a nuestras Administraciones y Responsables Públicos deben tener en cuenta que la externacionalización bien cimentada y responsable, puede y de hecho dará oxígeno a nuestras Empresas Contratistas de obra civil, pero no creará puestos de trabajo ni en la Nación, ni en concreto en nuestra Comunidad Valenciana, incluso apenas contribuirá a sanear nuestras finanzas públicas…objetivo fundamental este, que no debe desenfocar la primordial acción de Gobierno.

¿Cuándo nuestros Gobernantes de la Administración Central y Autonómica y cuantos de nuestros Consellers económicos (Hacienda, Economía, Infraestructuras y Territorio) conocerán en profundidad el Sector de Obra Civil, su Valor Añadido, su capacidad potenciadora para la creación de Empleo, su aportación a la productividad de los Sectores Industriales y Exportadores, y le darán el tratamiento y la medicina adecuada?

En este proceso de internacionalización en donde las empresas constructoras españolas se han Diversificado y Especializado para **Vender obras de Llave en mano (BOT).** (Ingeniería, Financiación, Construcción, Operación y Transferencia) somos capaces de abordar proyectos de Ingeniería Portuaria, Viaria, Ferroviaria, Industrial, etc.

→ De hecho, en el **2012 las Ventas de las Empresas SEOPAN** en el Exterior, ha supuesto **53.500 M€ un 69'3 % de su facturación total** (77.200 M€) mientras que en el interior se ha facturado tan solo el 30'7%.

→ **La Cartera de Pedidos en el Exterior con 76.300 M€ supone el 78'5 % de su cartera** total (97.186 M€).

→ Entre las **50 primeras Empresas Concesionarias** mundiales tenemos 9 españolas, Grupo **ACS – FCC-ALBERTIS –FERROVIAL/CINTRA – OHL – SACYR – ACCIONA – ISOLUX CORSAN – ITINERE**, y tras ellas y con obras igualmente significativas e importantes, pero con menos

peso a nivel mundial tenemos **COMSA – ALDESA –AZVI – SAN JOSE – ASSIGNIA……..** Y a más bajo nivel multitud de empresas pymes españolas y Valencianas que pueden tan solo licitar "obras menores" que no obstante de no ir acompañadas de un buen equipo técnico y jurídico (conocer la legislación contractual de la Nación) pueden tener graves dificultades económicas y resultados inciertos en su aventura exterior

→ En cuanto a líneas de Alta Velocidad se planean en una serie de países en donde no estaba implantado todavía: Estados Unidos, Rusia, Marruecos, Riad (metro) y Brasil (Ave que unirá San Paulo y Río de Janeiro).

→ **AVE del Desierto** (unirá la Meca con Medina, ambas ciudades Santas) con **450 Kms de vía férrea.**

La Infraestructura de este ferrocarril la está realizando un Consorcio de China &Francia, que entregarán ya los primeros 100kms de plataforma acabada y que permitirá que podamos comenzar con la Superestructura.

El Consorcio Español se ha adjudicado la Superestructura esto es, el Suministro y montaje de vía, la catenaria, la electrificación, señalización, seguridad y sistemas de control y blindaje, telecomunicaciones Redes RTMS, suministro de trenes, etc.

La obra está prevista ejecutarla en 4 años + 12 años de explotación i/suministro de 35 trenes (500 viajeros cada uno) para viajar a una velocidad máxima comercial de 300 Kms hora. Se pretende transportar unos 166.000 viajeros/peregrinos/ día.

El Consorcio lo conforman **INECO – ADIF – RENFE – OHL – COPASA – IMATHIA – COBRA (ACS) – INABENSA – DIMETRONIC – INDRA – TALGO**

⇨ RECIENTES ADJUDICACIONES INTERNACIONALES

A modo de ejemplo y para no ser exhaustivos, solamente enumeramos las obras más importantes (> 50 M€) adjudicadas recientemente (último trimestre 2012 y 1er cuatrimestre 2013):

→ ACCIONA

Acciona & Sener está levantando en Quarzazate en el Sahara marroquí, a los pies del Atlas, una planta termosolar de 160 Megavatios de potencia con tecnología enteramente española **(500M€).**
Acciona se ha adjudicado en Brasil, 2 tramos de la Circunvalación viaria de Sao Pablo por un importe de **689 M$**

→ SACYR

Aparte de la **Ampliación del Canal de Panamá** que entregará en el 4º trimestre del 2014 capaz para buques de (365 m eslora y 33.000 TEU^{S}) que inició en 2009.

En Chile el mayor Hospital en Atofagasta para 675 camas (18 pabellones) con mantenimiento y explotación para 15 años y que dan servicio a 260.000 personal

En Brasil encauzamiento Río Sao Francisco y abastecimiento agua para 12 millones de habitantes de 390 municipios del Agreste, Pernambuco y Río Grande de Norte en la Cuenca Hidrográfica del. Nordeste, y que comprende 54 Km. de canales 3 presas y 6 estaciones de bombeo.

El otro proyecto adjudicado son **4 Estaciones de la Línea 15 del Metro de Sao Paulo,** por un importe de 55 M€ y plazo de 20 meses. Ampos proyectos suponen **231 M€**

→ OHL

Complejo Hospitalario Montreal (Canadá) con 772 habitaciones **1.500 M€**
En consorcio OHL (con Samsung y la local Qatar Building Company) ha construido el **proyecto Major Stations del metro Qatar Rail Way Company** que supone el diseño y construcción de las estaciones e intercambiadores Msheireb y Education City por importe de 5.100 M reales qataris **(1.100 M€).**
Ello afianza a OHL en Qatar en donde ya ejecuta el **Centro Médico y de Investigación de Sidra por unos 2.000 M€** y participa en el **viaducto Jamal Abdul Nasser en Kuwait.**
Aparte de su importante presencia en Méjico con la construcción y explotación de unas 7 autopistas de peaje, en Chile, República Checa, el Ave del Desierto y el Ferrocarril submarino bajo el estrecho del Bósforo en Turquía.

Mejora de Autopista en el Estado de Texas (EE.UU.) por **108,4 M€.**

→ **FCC Construcción**

Nuevo puente en Los Ángeles (California) bautizado como Gerard Desmond de 305 m longitud atirantado sobre el puerto LONG BEACH por **540 M€**

→ **ACS – DRAGADOS**

Nuevo túnel en Seattle en el estado de Washington (cerca de Vancouver – Canadá) de 2'7 Kms.

Con la tuneladora Bertha (record mundial) de 17'5 mts de diámetro, fabricada en Japón con diseño español **Atlas Kan Way**.

Ampliación de la Autopista Intercontinental 5 en California por 205 M€.

Ampliación del metro de Sídney (Australia), con dos túneles paralelos de 15 Kms. y 5 estaciones. Supone una inversión de **807 M€**.

→ **COMSA**

Construcción en **Ankara (Turquía) de 2 líneas de Metro suburbano de 32 Kms** y 22 estaciones por **100 M€.**

→ **ISOLUX-CORSAN**

Construcción **de 90 Kms de Carreteras en la región del Cáucaso (ARMENIA)** por **250 M€** (188 M€) que se integrará en el Corredor viario que unirá Asia Central e Irán con Europa.

→ **FERROVIAL**

Mantenimiento por **20 años de las Infraestructuras urbanas del Condado de Sheffield (Reino Unido)** por **2.300 M€** (200 M£), incluye el mantenimiento y conservación de 2.000 km carreteras, 600 puentes, 68.000 farolas, 500 semáforos, 35.000 árboles, etc., etc.

→ **SAN JOSE**

Lidera el Consorcio en Abudhabi de la Contratación del **LOUVRE ÁRABE**, ciudad flotante sobre el mar, proyecto del arquitecto Jean Nouvel de 64.000 m^2 construcción y 9.400 m^2 de Galerías de arte por **660 M€.**

→ **ECISA**

Es el ejemplo de empresa local, más modesta que los grupos anteriormente mencionados, pero claramente con vocación internacional (Solamente un dato: hace ya 10 años impartió

"gratuitamente" a todo el personal a nivel de Capataz hasta Alta Dirección cursos de Inglés que todos hablan perfectamente) ya que está presente en **Qatar (Academia Militar y viviendas para el Ejército)** y actualmente está construyendo el **Hotel de (5*) Bin Samink** y que en **Chile** ha iniciado su trayectoria con una obra de **14M€ (Osorno) Mercado Municipal y Centro Cívico de atención al ciudadano.**

Este detalle reiteramos que se refiere sólo a obras > de 50 M€ contratadas en el último semestre2012/2013, a las que habría que añadir multitud de obras < de 50 M€.

⇨ AVE Brasil

Finalmente y en cuanto a la **"visita Comercial" que la Ministra Ana Pastor hizo la semana del 20 de Mayo a Brasil** No podemos sino "congratularnos" ya que se trata de ayudar y publicitar a las Empresas y Tecnología Española en el tren de Alta Velocidad, ya que el próximo 13 de Agosto 2013 se presentarán las ofertas del Lote o Fase I del 1er Contrato de la **1ª Línea de AVE de América Latina: Río de Janeiro – Sao Paulo – Campiñas, de 510 Km. (**de los cuales 92 Kms discurren en túneles y 107 Kms en puentes y viaductos) y dará servicio a un corredor que aglutina el 20 % de la población brasileña (40 M de personas).

El proyecto tiene dos fases; Fase I, que incluye operación y tecnología (trenes y sistemas de electrificación, montaje de vía, señalización, seguridad, sistemas de control y blindaje, telecomunicaciones, redes RTMS, suministro de trenes...) y la Fase II que incluye la construcción de la Infraestructura. Se otorgarán dos concesiones diferentes, una para cada fase, y ambas **incluyen 40 años de mantenimiento se licitó en Diciembre 2012 y queda pendiente de licitar la Fase II. Ambas suman 13.000M€** (**Fase I por 2.450 M€ y** Fase II por 11.200 M€)**.**

Las empresas españolas, en Consorcio, que optan a esta Fase I, son: Talgo, Elecnor, Cobra, Abengoa Indra, Thales, Bombardier, Dimetronic, Adif, Renfe e Ineco.

Estas visitas Institucionales al más alto nivel – incluyo debería prodigarse a nivel de Presidente del Gobierno ó Jefe de Estado (como ocurrió en el Ave del Desierto) son fundamentales para vender la **MARCA España** – al igual que desde siempre ha hecho Francia, Alemania y Reino Unido – **últimamente muy deteriorada** debido a la crisis bancaria, déficit, deuda, etc. del Reino de España que es "utilizado en contra de nuestras empresas" por los competidores internacionales.

Valencia, 25 de Junio 2013