

Publicación	Cinco Días Suplemento, 1
Soporte	Prensa Escrita
Circulación	30 782
Difusión	21 772
Audiencia	38 000

Fecha	27/05/2021
País	España
V. Comunicación	25 441 EUR (31,147 USD)
Tamaño	14,10 cm² (2,3%)
V.Publicitario	1564 EUR (1915 USD)



/ Reino Unido. El reto de ganar contratos en el pos-Brexit —P12

Nuevo escenario

El desafío de ganar licitaciones británicas en el pos-Brexit

Reino Unido busca socios para la construcción del Heathrow Southern Railway

El proyecto está dotado con 1.800 millones de euros

VIRGINIA MIRANDA RUFO
MADRID

El departamento de transporte británico busca socios privados para la financiación y construcción del Heathrow Southern Railway (HSR), una nueva vía férrea de 6,5 kilómetros que unirá el aeropuerto con el sur de Londres. Su valor asciende a 1.800 millones de euros y la previsión es que las obras se inicien en el primer trimestre de 2024.

El proyecto es una oportunidad de negocio para las constructoras españolas, que llegan con los deberes hechos al proceso de licitación. La mayoría cuenta con una filial en el Reino Unido y el país sigue siendo para ellas un destino clave a pesar del Brexit.

De prioritario lo califica Sacyr en su recién estrenado Plan Estratégico 2021-2025, que destaca, entre otras, las concesiones en infraestructuras de transporte. En FCC llevan más de 20 años diseñándolas y ejecutándolas, con la A465 en Gales en proceso de desarrollo.

El grupo ACS acaba de recibir la adjudicación de un contrato valorado en 660 millones de euros para la construcción de la nueva estación de alta velocidad (HS2) Birmingham Curzon Street a través de la joint venture de Dragados y Mace.

Ferrovial comenzaba el año incorporándose a la lista de compañías que competirán por uno de los cuatro contratos, estimados en más de 2.100 millones de euros, para la electrificación e instalación de los sistemas mecánicos en las vías de la HS2.

A pesar de que el mercado de las infraestructuras



Pasajeros en la terminal 5 del aeropuerto de Heathrow. GETTY IMAGES

Las empresas españolas solo están por detrás de Francia y Países Bajos en volumen de adjudicaciones

El Brexit afectará a la movilidad, las capacitaciones profesionales y las reglas de licitación

11%

representa España en el total de inversión extranjera en la construcción de obra pública británica.

660

millones de euros es el presupuesto para la construcción de la Birmingham Curzon Street, adjudicada a la joint venture de Dragados y Mace.

2.100

millones de euros es el valor de los cuatro contratos para la electrificación de la alta velocidad a los que opta Ferrovial.

está dominado por empresas domésticas, sobre todo el público, las españolas "tienen una posición competitiva bastante sólida y solo están por detrás de Francia y Países Bajos en volumen de adjudicaciones" extranjeras, explica Antonio de Gregorio, socio de la consultora McKinsey, que, poco antes del inicio de la pandemia, hacía público el informe *Construcción transfronteriza: el estado de la internacionalización en las licitaciones de construcción pública europeas*.

De esta investigación se desprende que España representa el 11% de la inversión extranjera en obra pública británica, superando el 7% de Estados Unidos —la local asciende al 55%—. Ahora, "a pesar del Brexit, la tendencia es que el mercado británico siga siendo de los más abiertos de Europa a licitadores internacionales", indica De Gregorio.

Sobre todo, cuando se trata de grandes contratos. Los dos mayores retos para las compañías procedentes

de otros países "son el pricing y el conocimiento de los organismos públicos que van a otorgar los contratos", señala. Pero, más allá del precio, en los proyectos de mayor envergadura "se pone más énfasis en los criterios de calidad".

Ventajas e incertidumbres Es el caso del Heathrow Southern Railway y de las empresas españolas. "En las PPP [siglas en inglés de alianza público-privada] solemos carecer de competencia local y aumentan las posibilidades de tener una adjudicación", advierten fuentes del sector.

"Todos estamos esperando a que se publiquen las bases. Las constructoras y las ingenierías", admite Jesús Planchuelo. Miembro de la junta directiva de Tecniberia y director de desarrollo de negocio de infraestructuras y transporte de Sener, su empresa participa en el proyecto de alta velocidad del Reino Unido con dos socios británicos. El Brexit va a tener consecuencias

Nuevo escenario

Movilidad. Primera de las tres consecuencias del Brexit identificadas por Jesús Planchuelo, de Tecniberia. Van a ser necesarios visados para la transferencia de trabajadores de las empresas matrices en España a las filiales británicas. **Titulaciones.** Antes, el reconocimiento de las capacitaciones profesionales era automática. Ahora, salvo casos como el de los ingenieros de caminos reconocidos por el Institution of Civil Engineers, hay que esperar para saber cómo se articula. **Reglas de licitación.** Los concursos británicos no están sujetos a la normativa europea después del Brexit y el país ha de establecer sus propios requisitos, existiendo el "peligro de cierto nacionalismo".

para las firmas españolas, pero "no nos va a echar atrás. Tenemos el mismo interés y atenderemos los contratos igual que hacíamos en otros países extracomunitarios", asegura el también ingeniero de caminos.

Las compañías van a tener que "prestar más atención a la cadena de suministro y a la logística", considera De Gregorio, porque "entiendo que va a haber más requerimientos de contenido local y eso va a obligar a nuestras empresas a pensar cómo se adaptan y cumplen los nuevos requisitos".

Planchuelo coincide en que "las nuevas regulaciones de las licitaciones públicas van a tener una cierta tendencia" al proteccionismo. Aunque en el país "hacen falta muchos profesionales de fuera" y tendrán en cuenta todos los condicionantes, "cómo vayan a ser las reglas, hasta qué punto van a favorecer" a las compañías británicas y "en qué sectores, todavía sigue siendo motivo de preocupación".