

INFRAESTRUCTURAS



Lluvia de millones para modernizar un país en racha

EL GOBIERNO DE LULA PONE EN MARCHA EL SEGUNDO PLAN DE CRECIMIENTO, BASADO EN LA ENERGÍA Y EL TRANSPORTE

Brasil destinará 117.000 millones de euros a un programa para levantar un millón de casas para las clases más desfavorecidas de la sociedad

España, en primera línea

Brasil ha dado sobrados motivos de alegría a las constructoras españolas en los últimos tres años. OHL se adjudicó en 2008 más de 2.000 kilómetros de autopista de la red federal. Este éxito ha sido el empujón que explica la aportación de Brasil a los resultados del grupo: el año pasado generó el 41% del Ebitda (resultado bruto operativo) del grupo que preside Juan Miguel Villar Mir. Y también explica que para financiar esta expansión, OHL Brasil haya cerrado este mes las emisiones de bonos a través de sus cuatro sociedades concesionarias del Estado de São Paulo por un importe de 570 millones de euros.

Acciona, por su parte, ganó la explotación de una autovía entre los Estados de Minas Gerais y Río de Janeiro con una longitud de 200 kilómetros. Además, ha comprado más de 300.000 metros cuadrados para promover 1.740 viviendas. Isolux Corsán, la mayor constructora española no cotizada, explotará la concesión durante 25 años del corredor de 680 kilómetros que une Salvador de Bahía con Río.

Fuentes del sector comentan los resquemores que ese triunfo español ha despertado en Brasil. "Es lo mismo que habría pasado si aquí Fomento licita cinco autopistas y ni una sola empresa española gana nada", indican. De ahí nacen, según estas mismas fuentes, los contactos al más alto nivel que se iniciaron entre el Gobierno de Brasilia y las constructoras del país. En la Embajada brasileña niegan este malestar y comentan cómo incluso el Gobierno había accedido a una petición de las empresas españolas: flexibilizar las condiciones de endeudamiento para acceder a contratos públicos.

Al margen de posibles tensiones, la apuesta de las constructoras españolas por el país es firme. "Tiene gran potencial por sus necesidades de transporte, con un recorrido importantísimo", señala un portavoz de Acciona.

Imagen del puente Estaiada, sobre el río Pinheiros, en Río de Janeiro.

LUIS DONCEL

Un país cuya extensión equivale a 17 veces la de España, con casi 200 millones de habitantes y que se cuenta entre los pocos afortunados que prevén un fuerte crecimiento económico para los próximos años, necesita una apuesta por las infraestructuras como pocos en el mundo. Y si se tiene en cuenta que ha pasado largas décadas de sequía inversora y afronta retos tan importantes como la organización de unos Juegos Olímpicos o un Mundial de Fútbol, el reto ya es colosal.

Consciente de todo ello, el Gobierno de Luiz Inácio Lula da Silva inició en 2007 el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC), que suponía una inyección de dinero público superior a los 400.000 millones de euros en energía, infraestructuras e impulso social y urbano. El año pasado, ya con un pie fuera de la presidencia, Lula aprobó la puesta en marcha de la segunda parte de este programa, que en los próximos años invertirá más de 600.000 millones de euros.

El PAC 2 –nada que ver con la política agraria común europea– inclu-

ye obras tan relevantes como el AVE entre São Paulo y Río de Janeiro o la presa de Belo Monte. "Quizá desde fuera es más vistoso el tren bala, pero el programa va a financiar una obra básica para la articulación del país, como es la creación de los ejes norte-sur y este-oeste del tren de mercancías", subrayan en fuentes diplomáticas brasileñas.

AEROPUERTOS Y AUTOPISTAS

"El Mundial de 2014 y los Juegos Olímpicos dos años más tarde van a ayudar a acelerar obras que ya eran necesarias en las grandes metrópolis y en los cuellos de botella de las infraestructuras, especialmente en aeropuertos y autopistas", añade José Carlos Ferreira de Oliveira Filho, director presidente de OHL Brasil, la constructora española que administra 3.226 kilómetros de autopistas que discurren por cinco de los 26 Estados del país.

Las elecciones que el próximo mes de octubre deberán elevar a la presidencia a Dilma Roussef, la candidata de Lula, o al opositor José Serra no supondrán un problema para el desarrollo de la segunda parte del PAC, ya que se trata de un proyec-

to de Estado, al margen de la pelea política partidista.

Más problemas puede causar la fuerte oposición que ha generado la obra magna del PAC 2, la presa de Belo Monte en el Amazonas, que dará electricidad a 26 millones de brasileños y costará 8.000 millones de euros. Ecologistas, indígenas, la Iglesia e incluso el director de *Avatar*, el estadounidense James Cameron, se han manifestado contra una central hidroeléctrica que obligará a desplazar a más de 50.000 personas.

Los críticos trataron de paralizar la obra, que se prevé que entre en funcionamiento dentro de cinco años, pero los tribunales han dado la razón al Gobierno.

Aparte de más dinero, la segunda parte del mastodóntico plan suma nuevos objetivos. Sigue apostando por la energía y el transporte –dos de las grandes bazas del PAC 1–, pero añade otras como las políticas de vivienda y urbanismo. La parte del león de los 666.000 millones de euros que Brasil invertirá a partir del próximo año se la lleva la energía, con 457.000 millones. El programa *Mi casa, mi vida*, que prevé

Ecologistas, Iglesia e indígenas critican la construcción de una gran presa en el Amazonas, pero los tribunales han dado la razón al Ejecutivo

la construcción de un millón de viviendas subvencionadas, dispondrá de 117.000 millones. Se trata de la operación de planificación urbanística más ambiciosa de los últimos 30 años. A los transportes se destinarán 46.000 millones de euros.

Pero la novedad no es sólo que ahora se vaya a poner más dinero sobre la mesa. El PAC se puso en marcha en 2007, cuando la crisis mundial todavía era una posibilidad que sólo barajaban los agoreros. Tres años más tarde, el mundo hace frente a una de las mayores crisis que ha conocido el capitalismo. Y muchas constructoras internacionales ven la lluvia de millones que caerá de Brasilia como una oportunidad única.

Así, a pesar de que no fuera su objetivo inicial, desde 2008 el PAC se ha convertido también en una política anticíclica. La crisis ha avivado el interés de las empresas por este programa. "La apuesta por las infraestructuras es para nosotros una opción estratégica con la que superar las diferencias regionales y superar los cuellos de botella generados en años de subinversión", concluye el jefe de la oficina comercial de la Embajada en Madrid, Claudio Garón.