

Estudio Sector Obra Pública
en Rumania
(Marzo 2008)

Ejemplo: Obra Pública Rumania 2008

INDICE:

0. INTRODUCCION AL ESTUDIO
1. DATOS BASICOS DEL PAIS
2. INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON LA OBRA PUBLICA. SECTOR TRANSPORTE
 - a. Situación actual infraestructura ferroviaria
 - b. Situación actual infraestructura red viaria
 - c. Situación actual infraestructura aeroportuaria
 - d. Situación actual infraestructura portuaria
3. DEMANDA RELACIONADA CON LA OBRA PUBLICA. SECTOR TRANSPORTE
 - a. Demanda infraestructura ferroviaria
 - b. Demanda infraestructura vial. Carreteras y Autopistas
 - c. Demanda de infraestructura de transporte aéreo
 - d. Demanda de infraestructuras de transporte marítimo y fluvial
4. INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON EL SECTOR MEDIOAMBIENTAL
 - a. Situación actual infraestructura relacionada con el agua
 - b. Situación actual infraestructura relacionada con los residuos sólidos
 - c. Situación actual infraestructura relacionada con la calidad del aire
5. DEMANDA RELACIONADA CON EL SECTOR MEDIOAMBIENTAL
 - a. Demanda infraestructura relacionada con el suministro de agua y el alcantarillado
 - b. Demanda infraestructura relacionada con el área de tratamiento de residuos sólidos
6. ANALISIS DE LA OFERTA . SECTOR CONSTRUCCION Y SUBSECTOR OBRA PUBLICA
 - a. Análisis general
 - b. Distribución territorial (CNAE 452)
 - c. Distribución territorial de la oferta de construcción carreteras y autopistas (CNAE 4523)
 - d. Distribución territorial de la oferta de construcción de obras hidráulicas (CNAE 4524)
 - e. Los principales competidores
 - i. Ranking
 - ii. Fichas
7. ANEXO 1. NORMATIVA DE CONTRATACION PUBLICA
8. ANEXO 2. RÉGIMEN DE CONCESIONES
9. ANEXO 3. MARCO LEGAL PARA LA INVERSION
10. ANEXO 4. LEGISLACIÓN LABORAL
11. ANEXO 5. LEGISLACIÓN FISCAL
12. ANEXO 6. MARCO INSTITUCIONAL
13. ANEXO 7. INSTRUMENTOS MULTILATERALES DE FOMENTO DE LAS INVERSIONES EN RUMANIA

0. INTRODUCCIÓN

El estado de las infraestructuras de transporte y medioambientales en Rumania se halla muy por debajo de los estándares europeos, y se podría hacer un símil en alguno casos como por ejemplo en el de las carreteras, a la que España padecía en los años 60. Es esta situación combinadas con la reciente adhesión de Rumania a la UE en 2007, con su ubicación clave como posición estratégica que queda recorrida por 3 de los denominados Pan-Corredores o corredores principales de transporte para Europa, los IX, IV y VII, más las obligatoriedad de mejorar y adecuar sus infraestructuras de medioambiente para su adaptación a la legislación comunitaria lo que permite asegurar sin temor a equivocarse que el sector de la obra pública presenta un potencial de crecimiento muy elevado y abre un importante abanico de posibilidades para aquellas empresas que actúen en este sector.

El presente estudio encargado por Adeuropa, pretende analizar la evolución reciente, la situación actual y las previsiones para los próximos años en cuanto al sector de la obra pública y civil en Rumania, con el objetivo de que pueda servir de apoyo a las empresas de la Comunidad de Castilla-León en su estrategia de internacionalización y que les permita crecer y abordar nuevos mercados y oportunidades.

En concreto, las actividades analizadas serán las relativas a los diferentes mecanismos y estamentos competentes en cuanto a proyección, adjudicación, contratación y ejecución de obra pública, así como la distribución de esta por segmentos, áreas geográficas, volúmenes de realización actuales además de previsiones y proyecciones futuras, junto con el estudio de la competencia. Además se adjuntará anexos con información clave empresarial para la actividad de las empresas constructoras en el mercado rumano.

Como grupos a analizar se considerarán las siguientes tipos de infraestructuras:

- Infraestructuras de transportes, en las que se entienden incluidas las áreas prioritarias para el gobierno rumano – Ministerio de Transportes, Obras Públicas y Vivienda-, dentro de sus programas estratégicos de desarrollo:
 - Carreteras y autopistas.
 - Ferrocarriles.
 - Infraestructuras portuarias.
 - Infraestructuras aeroportuarias.
- Infraestructuras medioambientales, dentro de las que se prestará especial atención a los tres campos considerados prioritarios por la autoridad rumana en esta materia – el Ministerio de Aguas y Protección del Medio -:
 - Sistemas para tratamiento de aguas
 - Gestión de residuos
 - Reducción de emisiones contaminantes del aire.

Así mismo se realizará una análisis de competencia en cuanto al tejido industrial y a la adjudicación y ejecución de proyectos de obra pública con objeto de poder determinar el grado de competencia de este mercado.

En cuanto a niveles de contratación y de adjudicación de la obra pública, debemos considerar los siguientes:

1. Nivel nacional. El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, el principal cliente del sector a través de distintas administraciones subordinadas, ha desarrollado estrategias concretas para cada subsector de infraestructuras, a implementar en los próximos

años y en línea con esa necesidad de modernización, hasta alcanzar los niveles europeos. Estas estrategias contemplan muy diferentes proyectos en las distintas áreas.

2. Nivel regional/por condados.
3. Nivel Local/Ayuntamientos

La falta de recursos de la Administración rumana provoca que la ejecución real de las estrategias gubernamentales en este ámbito sea muy dependiente de la recepción de fondos extranjeros y que numerosas veces sufra atrasos como consecuencia de que los proyectos se presentan en Bruselas de forma inadecuada, lo que provoca que no se aprueben con la celeridad requerida. La limitación de los Ministerios y de las empresas implicadas por su falta de preparación para conseguir financiación internacional para los proyectos es un elemento determinante que está constituyendo un handicap para el desarrollo del sector y de algunas empresas, pero que puede representar una ventaja para las empresas españolas, ya que desde Bruselas se pone a nuestro país y sus empresas como ejemplo de la mejor utilización realizada de los fondos europeos puestos a disposición de un país para un programa de convergencia.

Puede resultar de especial interés para algunas empresas españolas la posibilidad de financiación mediante PPP, Public Private Partnership, fórmula en Rumania que combina la provisión de fondos públicos con la concesión privada (Pto8. ANEXO2. RÉGIMEN DE CONCESIONES). Se ha empleado ya en diferentes proyectos de construcción de alguna autopista y es de especial interés para la administración rumana.

Con respecto a la oferta en el sector de la construcción, se caracteriza por su amplitud y fragmentación, y por una creciente presencia extranjera en el sector. Las empresas locales, con gran experiencia y capacidad, no suelen cumplir las condiciones financieras de las licitaciones internacionales y buscan la asociación con empresas extranjeras que sí lo hagan. Esto constituye una oportunidad interesante para estas últimas, que pueden aprovechar los conocimientos sobre el mercado y los contactos de las compañías locales. El sector se ha convertido en punto de mira para numerosas empresas extranjeras y muchas ya se han introducido en el mismo. La competencia se irá elevando previsiblemente de forma muy rápida en estos próximos años.

1. DATOS BASICOS DEL PAIS

Geografía y clima

Rumania esta situada en el sureste de Europa, es miembro de la OTAN desde el 29 de marzo de 2004 y de la Unión Europea desde el 1 de enero de 2007. Es el séptimo país de la Unión Europea según la población y el noveno según la superficie.

Rumania tiene una extensión de 237.500 km², tres veces la superficie de Austria y la mitad de la de Turkmenistán. Es el país más grande de su región y el duodécimo de Europa. Se encuentra en Europa del Este, más precisamente en la región de los Cárpatos y en el curso bajo del río Danubio. Limita con Ucrania al N, Moldavia al E, Hungría al O y Serbia y Bulgaria al S. Al SE, limita con el Mar Negro.

El país está dividido en tres regiones principales, la meseta de Transilvania, en el centro del país; los Cárpatos que rodean la meseta central y se extienden hacia el Norte y el Sur y las tierras bajas del Oeste y Este.

El Danubio, principal río de Rumania, forma la mayor parte de la frontera con Bulgaria y es usado para el transporte y la generación de energía hidroeléctrica. Otros ríos importantes son el Mureş y el Olt. También hay más de 2.000 lagos en el país.

El clima oscila entre templado y continental, según la región del país, siendo los Cárpatos uno de los principales condicionantes del clima. Las precipitaciones oscilan entre 1.000 mm en algunas áreas montañosas y menos de 400 mm en la costa del Mar Negro.

El relieve de Rumania está dividido en áreas con porcentaje similar de montañas, colinas y llanuras.

Datos demográficos y políticos

De acuerdo a los datos (Enero de 2007) la población de Rumania asciende a 21.570.000 habitantes, de los que el 51,2% son mujeres y el 48,8% son hombres. Esta cifra supone más de 1 millón de habitantes menos que en 1992. Las razones que explican esta pérdida de población son la menor tasa de natalidad y el enorme aumento de la emigración. La densidad es de 91 habitantes por kilómetro cuadrado. La población rural asciende al 45,8%.

El 55,2% de los rumanos vive en las ciudades, lo que representa una de las proporciones más bajas de Europa, sólo superada por algunos de sus vecinos balcánicos y Moldavia. Las principales ciudades del país son Bucarest, la capital, con 2 millones de habitantes, Iași, Braşov, Cluj-Napoca, Timişoara, Craiova, Constanza, Galaţi y Deva todas ellas con una población de entre 280.000-330.000 habitantes.

La población es en su mayoría de religión ortodoxa, aunque también hay cantidades significativas de católicos (un 5% de la población, muchos de ellos de las minorías húngara y alemana de Transilvania), protestantes (4% de la población), grupos pentecostales (casi 400.000 seguidores) y musulmanes (alrededor de 100.000, el 0.4% de la población total).

El rumano es el idioma oficial del país. Le siguen en importancia el húngaro y el romaní (que no tiene nada que ver con el rumano), hablados por las poblaciones de esas etnias. El ucraniano es hablado en áreas de Maramures, Bucovina, Dobrudia y Banat. El inglés es el primer idioma extranjero que se estudia en la mayoría de las escuelas rumanas. El francés es hablado por un significativo número de personas (entre 4 y 5 millones), y Rumania es miembro de la Francofonía. También el español es hablado por una parte considerable de la población.

Estructura política

La constitución actual de Rumania, creada en 1991 tras la caída de Ceaucescu y reformada en 2003, establece que el país es una república semipresidencialista democrática y multipartidista. Se establece la elección popular de un presidente y un parlamento mediante votación de los ciudadanos mayores de 18 años, y la existencia de una corte constitucional y otra corte menor.

El Presidente es electo por votación popular cada cinco años, por dos períodos consecutivos como máximo. El presidente, en conjunto con el partido con mayoría en el parlamento, designa a un primer ministro. A su vez, este primer ministro nombra a los demás miembros del gabinete y, junto con 42 prefectos (uno por cada distrito y por el municipio independiente de Bucarest), forman el poder ejecutivo.

El parlamento de Rumania es bicameral: el Senado (en rumano Senatul), que cuenta con 137 miembros y la Cámara de Diputados (en rumano Camera Deputaţilor), que cuenta con 332 miembros. Los miembros de ambas cámaras son electos cada cuatro años por sufragio popular.

El poder judicial es independiente de los otros dos y está basado en el Código Civil de Francia. La corte constitucional es el tribunal supremo, ocupado por 9 jueces en períodos de 9 años que no se pueden

renovar. Actúa en juicios donde está en duda la interpretación de la constitución, y, tras la reforma del 2003, sus veredictos no pueden ser revocados, ni siquiera por una mayoría parlamentaria.

Organización político-administrativa

La división más amplia de Rumania es en 8 regiones, aunque esta división es sólo para la coordinación de desarrollos regionales y la distribución de fondos externos. No hay una entidad administradora ni ramas de los distintos poderes para cada una de estas regiones.

El siguiente nivel son los 41 distritos (en rumano *judete*), más un municipio independiente que corresponde a la capital del estado, Bucarest (en rumano *București*). Estos municipios están subdivididos en 2686 comunas rurales y 265 ciudades y municipios.

Los distritos son (en orden alfabético):

Alba	Călărași	Ialomița	Sibiu
Arad	Cluj	Iași	Suceava
Argeș	Constanța	Ilfov	Teleorman
Bacău	Covasna	Maramureș	Timiș
Bihor	Dâmbovița	Mehedinți	Tulcea
Bistrița-Năsăud	Dolj	Mureș	Vaslui
Botoșani	Galați	Neamț	Vâlcea
Brașov	Giurgiu	Olt	Vrancea
Brăila	Gorj	Prahova	
Buzău	Harghita	Satu Mare	
Caras-Severin	Hunedoara	Sălaj	



Las autoridades de la Administración Local son los Consejos Locales y los Alcaldes, ambos elegidos democráticamente.

El Consejo de Ministros es el Poder Ejecutivo. El Gobierno cuenta con 27 Ministros, de los que 26 son miembros del PSD y uno del PUR (Partido Humanista).

Estructura económica

En términos per cápita, el PIB alcanzó los 4.482 euros a precios corrientes en 2006, lo que supone, junto con Bulgaria, el nivel más bajo de los países adheridos y tan sólo en torno al 19,2% de la media UE-27. Si expresamos el PIB per capita de Rumania en términos de paridad de poder adquisitivo, su renta se eleva hasta 8.800 euros para el año 2006, magnitud equivalente al 37,4% de la renta de la UE-27.

En lo referente a la contribución de los distintos sectores al PIB en el 2006, el sector terciario alcanzó el 56% del PIB, la industria supuso el 34,9% y la agricultura y ganadería representa aún el 9,1% del PIB (Año 2006)

También es reseñable la baja tasa de desempleo de Rumania, 5,2% en diciembre de 2006 -una de las menores de toda la región-, consecuencia en gran parte de la emigración masiva a los países de la UE y especialmente dentro de ellos a Italia y España

Moneda

La unidad monetaria es el leu (en plural, lei). Desde el 1 de julio de 2005 está en circulación el "Nuevo Leu", también llamado "Leu fuerte" (leu greu), reduciendo cuatro ceros respecto a la antigua moneda (también llamada Leu), es decir, 1 nuevo leu (RON) = 10.000 lei (ROL).

El Leu se emite en billetes de 1 leu y 5, 10, 50, 100 Y 500 lei. En la actualidad, el leu tiene convertibilidad interior, fijándose libremente el tipo de cambio en el mercado interbancario de divisas.

Las divisas más aceptadas son el euro y el dólar americano. La cantidad máxima en divisas autorizada al entrar o salir del país es de 10.000 dólares o su contravalor en cualquier divisa convertible.

Tipos de interés

Desde diciembre de 2004, en que el tipo de interés de referencia del Banco Central de Rumania se hallaba en el 17,96%, se ha venido observando reducciones consecutivas de los tipos hasta alcanzar el 6,10% en agosto de 2007, repuntando desde entonces. El tipo de interés de referencia para noviembre de 2007, fijado por el Banco Central ha sido del 7%

Inflación

La inflación ha sido, junto al desequilibrio de las cuentas exteriores, el principal problema macroeconómico de Rumania desde que se iniciara la transición.

La inflación que registró Rumania en 2006 fue del 4,87%. Los pronósticos oficiales esperaban para 2007 un nivel en el entorno del 4,3% anual, aunque en los meses de agosto y septiembre hubo un repunte que ha situado la inflación al cierre del 2007 en un 6,67 %.

Mirada al sector de la construcción

El sector de la construcción ha registrado los últimos años crecimientos muy importantes tales como el 9,8% (2005), en el 2006, el valor de la facturación alcanzó 12,035 millones de €, lo cual supuso un incremento superior al 20 % con respecto al 2005. y en el 2007 el volumen de los trabajos de construcción se ha incrementado en un 30,5%.

A este crecimiento ha contribuido tanto el sector de obra civil como la construcción residencial, que cada vez con mayor intensidad está captando la atención de los inversores extranjeros, consecuencia de la estabilidad político-económica y del fuerte crecimiento económico.

En lo que se refiere a la obra civil, los fondos de preadhesión de la UE que Rumania ha venido recibiendo desde el año 2000 se han destinado en gran parte, a través del programa ISPA, a la rehabilitación de carreteras, trabajos de infraestructura urbana, rehabilitación de centrales térmicas, agua, alcantarillado, recogida de basuras, construcción de autopistas y proyectos en el sector del medio ambiente, aunque aún queda mucho camino que recorrer.

Para el periodo 2007-2013, Rumania tiene asignadas para acciones estructurales que desarrollaremos más adelante, más de 17.000 millones de euros que se dedicarán a proyectos de infraestructuras de transporte, de medio ambiente y a otros planes de mejora.

En todo caso, la consolidación de la tendencia positiva en el sector, pasa por la continuidad del crecimiento económico. Iniciado en el año 2000, el desarrollo y ejecución efectivos de los planes de construcción de viviendas por parte del Ministerio, el mantenimiento de las actuales remesas procedentes de la emigración, (5,5% del PIB en 2005) que se destinan en gran medida a la construcción de viviendas, y a los grandes proyectos de infraestructuras de transportes y medioambiente que Rumania tiene que desarrollar en base a los fondos que recibirá si realiza una adecuada gestión de ellos.

La adhesión a la UE ha dado un impulso adicional al mercado local y a partir del 2008, Rumania se convertirá probablemente en el mercado de la construcción más dinámico de Europa durante los próximos años.

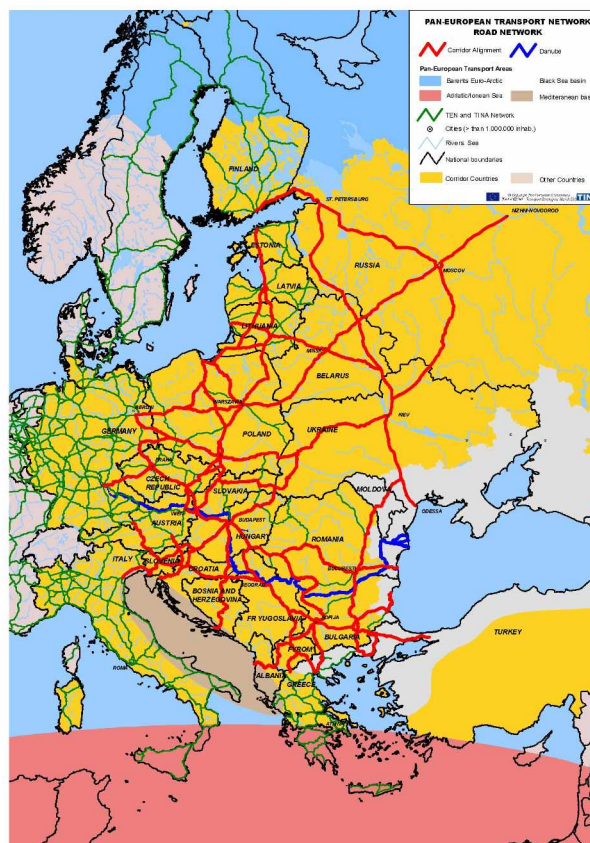
2. INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON LA OBRA PUBLICA

En concreto, las actividades que forman parte de este estudio en cuanto al sector de obra pública son:

- Infraestructuras de transportes, en las que se entienden incluidas las áreas prioritarias para el gobierno rumano – Ministerio de Transportes, Obras Públicas y Vivienda-, dentro de sus programas estratégicos de desarrollo:
 - Carreteras y autopistas.
 - Ferrocarriles.
 - Infraestructuras portuarias.
 - Infraestructuras aeroportuarias.
- Infraestructuras medioambientales, dentro de las que se prestará especial atención a los tres campos considerados prioritarios por la autoridad rumana en esta materia – el Ministerio de Aguas y Protección del Medio -:
 - Sistemas para tratamiento de aguas
 - Gestión de residuos
 - Reducción de emisiones contaminantes del aire.

El Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Vivienda, a través de diversas Agencias y Sociedades como la Administración Nacional de Carreteras, la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Rumana, y la Agencia Nacional de Vivienda, es el mayor cliente del sector. Además, es el responsable de la aprobación y regulación de las obras. Los otros clientes son las autoridades locales que tienen competencia sobre las carreteras locales que se hallan bajo sus presupuestos. Los Consejos Locales (judets) han ido adquiriendo cada vez mayores atribuciones al haberles sido conferidas más competencias en materia de atracción de financiación, así como con respecto al cobro de tasas locales para la financiación de proyectos.

Los principales factores que condicionan la demanda, y que por tanto obstaculizan el crecimiento del sector, y su evolución son la escasez de fondos presupuestarios públicos, la dificultad de aprobar y conseguir las ayudas que le otorga la UE, la dependencia de la consecución de capitales extranjeros que estén interesados en las grandes inversiones que precisan los proyectos de infraestructuras y la dificultad de realizar en algunos casos las expropiaciones por cuestiones legales sobre la propiedad. Cabe señalar además una fuerte estacionalidad interanual, como consecuencia de la meteorología, que puede ralentizar o paralizar las obras en determinados períodos del año.



Hasta el año 2001 no había existido un programa de desarrollo concreto en el sector del transporte en Rumania. En ese año el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Vivienda estructuró sus políticas con respecto a diversos campos de actividad para el corto, medio y largo plazo. Para las áreas de transporte por carretera, por ferrocarril, aéreo y marítimo, existen cuatro grandes programas.

Los elementos fundamentales a considerar son:

- o La situación bastante precaria y atrasada de estas infraestructuras con respecto a la media europea,
- o El imprescindible desarrollo que el propio país debe realizar desde el punto de vista de crecimiento económico que exige disponer de una red de transporte que lo permita
- o La crucial ubicación geoestratégica para el comercio Europeo-Asiático, al formar parte fundamental de los denominados corredores transeuropeos IV , IX y VII, que debe tenerse en cuenta a la hora de analizar las redes viales y ferroviarias rumanas.
 - El corredor VII es la vía fluvial, constituida por el Danubio, que discurre por gran parte del país en su frontera sur.
 - El corredor IV es el Berlin/Nurenberg-Praga-Budapest-Constanza-Estambul-Tesalónica y el IX el Helsinki-SanPetersburgo-Moscú-Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucarest-Dimitrovgrad-Alexandropolis

a. Situación Actual Infraestructura ferroviaria

Como en la mayoría de los regimenes comunistas, el sistema de transporte rumano se basaba fundamentalmente en el ferrocarril. Tras la revolución de 1989, y a lo largo de la década de los 90, debido a dificultades financieras y a un descenso del tráfico, las inversiones en el subsector disminuyeron y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias se redujo, pasando de los 11.348 Km. de longitud de la red en 1990 a los 10.844 Km. actuales. Como consecuencia de ello, su situación en la actualidad es bastante precaria, aunque en los últimos años se han iniciado varios grandes proyectos de rehabilitación que pretenden mejorar las condiciones del tráfico y la red de transporte por ferrocarril. Dichos proyectos han conllevado la rehabilitación de las principales vías férreas, pero aún así las estructuras son inadecuadas para una gestión moderna, la tasa de inversión sigue siendo baja, el material rodante es obsoleto y las condiciones de viaje se hallan por debajo de los estándares aceptables.

Tabla: Comparación entre las redes de ferrocarril de Rumania y España

	Superficie (1000 km ²)	Longitud de las líneas (km) (2004)			Densidad ferrocarril (long de lineas/area) m/km ²
		km	De las cuales: electrificadas		
			km	%	
Rumania	237,5	10 844	3 929	36	46
España	506,0	14 395	8 156	57	28

En cuanto al volumen de mercancías y pasajeros que han utilizado el ferrocarril como medio de transporte en los últimos años, el cuadro siguiente muestra cuál ha sido la evolución y la compara con nuestro país. El tráfico de mercancías fue de 16.600 toneladas por Km. al año, y el de pasajeros es de 8.000 por Km. al año en el 2005, sin que pueda considerarse que estas cifras se hayan modificado sustancialmente en los dos últimos años.

Tablas: Transporte por ferrocarril

	Evolución del transporte de mercancías por ferrocarril																		
	1000 mio tkm																		
	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Rumania	43,1	64,8	48,9	32,6	24,4	22,0	21,7	17,9	24,3	22,1	16,6	14,7	16,4	16,1	15,2	15,0	17,0	16,6	
España	9,7	11,3	11,2	10,5	9,2	7,8	9,1	11,0	11,1	12,5	11,3	11,5	11,6	11,7	11,6	11,7	11,9	11,6	

Evolución del transporte de pasajeros por ferrocarril																		
1000 mio pkm																		
	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Rumania	17,8	23,2	30,6	25,4	24,3	19,4	18,3	18,9	18,4	15,8	13,4	12,3	11,6	11,0	8,5	8,5	8,6	8,0
España	14,0	13,5	15,5	15,0	16,3	15,2	14,9	16,6	16,9	17,8	18,7	19,7	20,1	20,8	21,2	21,1	20,3	21,2

Ferrocarril. Stock de vehículos por tipo								
	1970	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004
Locomotoras y vagones		4 564	4 515	3 440	3 341	3 594	2 173	2 071
Transporte vehículos		5 579	6 352	6 234	6 245	5 467	3 629	3 407
Mercancías		145	166	118	97	102	75	64



Los ferrocarriles rumanos al igual que la infraestructura de transporte por carretera forman parte de los corredores europeos IV y IX como se ha dicho con anterioridad, que en si mismos se constituyen como los ejes básicos del transporte a través del centro de Europa, uniendo los países tanto de norte a sur como del oeste al este.

El corredor IX atraviesa el país de Norte a Sur, desde la República de Moldavia hasta Bulgaria, atravesando Bacau, Buzau, Ploiesti y Bucarest.

El corredor IV penetra en el país a través de la frontera húngara y lo atraviesa de Oeste a Este. En Arad se divide en dos tramos, uno que atraviesa Timisoara y Craiova y la frontera con Bulgaria, y otro hacia Bucarest pasando por Brasov y Ploiesti, y desembocando en el Mar Negro.

SIGUE.....

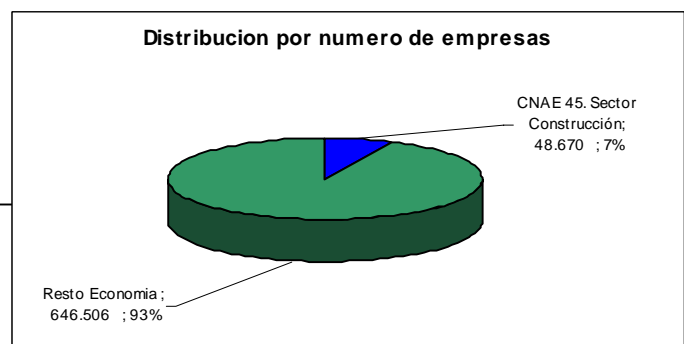
6. ANALISIS DE LA OFERTA.

SECTOR CONSTRUCCIÓN Y S.S. OBRA PUBLICA

a. Análisis general

De acuerdo a los datos del registro mercantil existían al cierre del año 2006 en Rumania un total de 695.176 empresas, de las que alrededor del % tenían la consideración de microempresas (hasta 9 trabajadores), el 9% eran pequeñas empresas (menos de 50

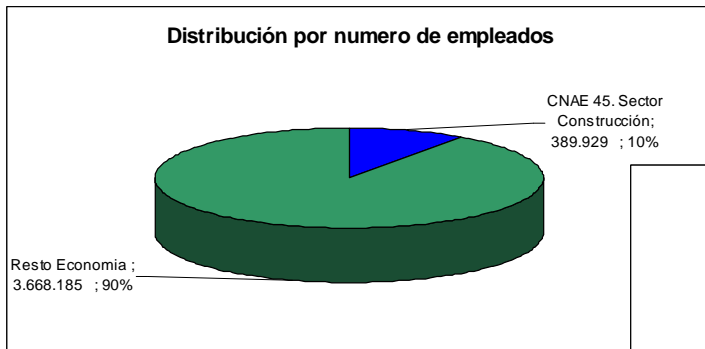
88



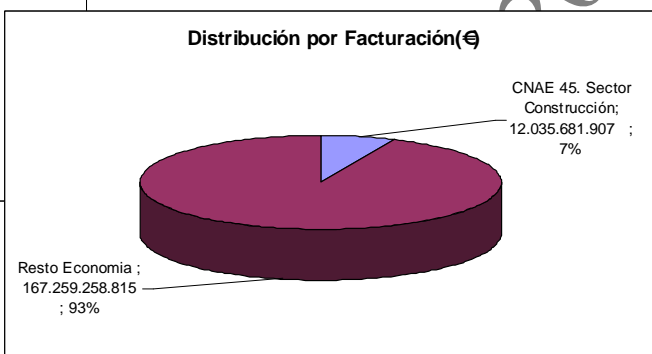
trabajadores), 2,5 % empresas medianas (hasta 249 empleados), y alrededor del 0,5% grandes empresas.

Por tipo de sociedad, el 92% eran sociedades de responsabilidad limitada, el 4% sociedades anónimas, el 3% sociedades comerciales no cooperativistas y el 1% restante eran cooperativas.

Dedicadas al sector de la construcción (NACE o CNAE 45) hay 48.670 lo que representa un 7% del total de empresas en Rumania.

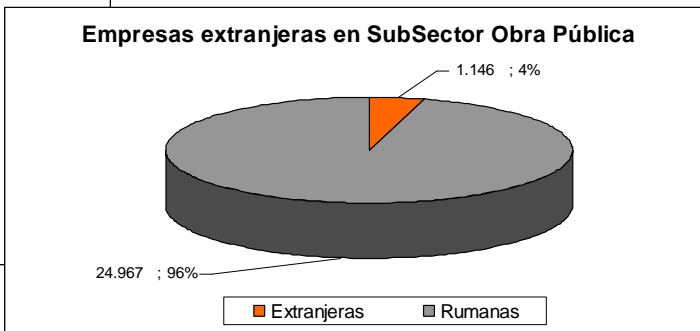
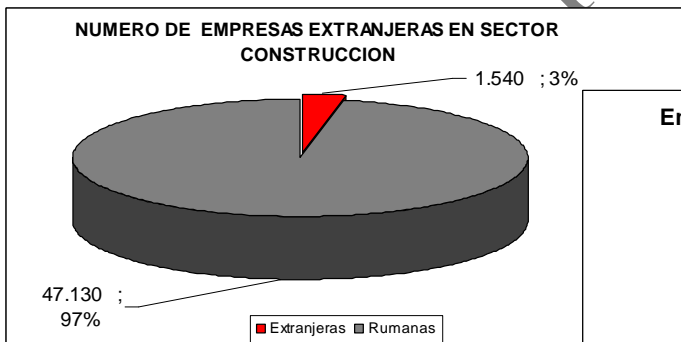


En numero de personas empleadas el sector de la construcción ocupa 389.929 personas sobre un total de 4.058.114, lo que representa un 10 %.

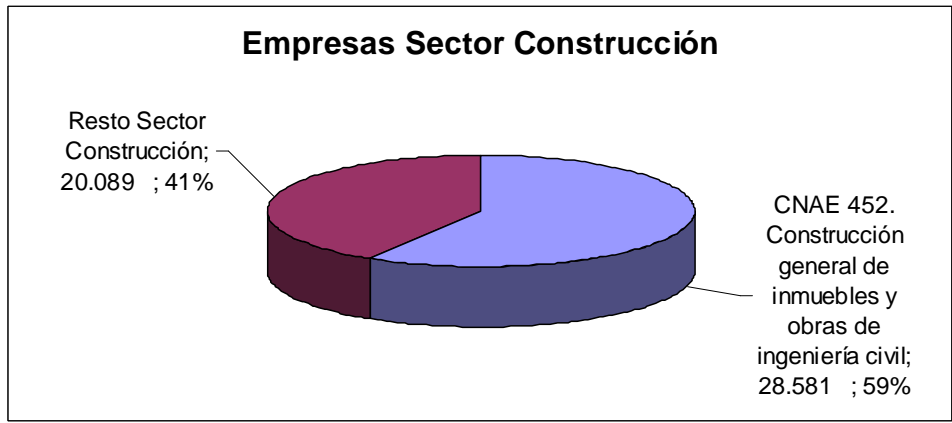


nos atenemos al peso en facturación del sector de la construcción sobre el total de la economía del país, podemos observar que en 2006 fue de 12.035.681.907 € sobre un total de 179.294.940.722 €, lo que representa en facturación el 7 % del total de todas las actividades del país.

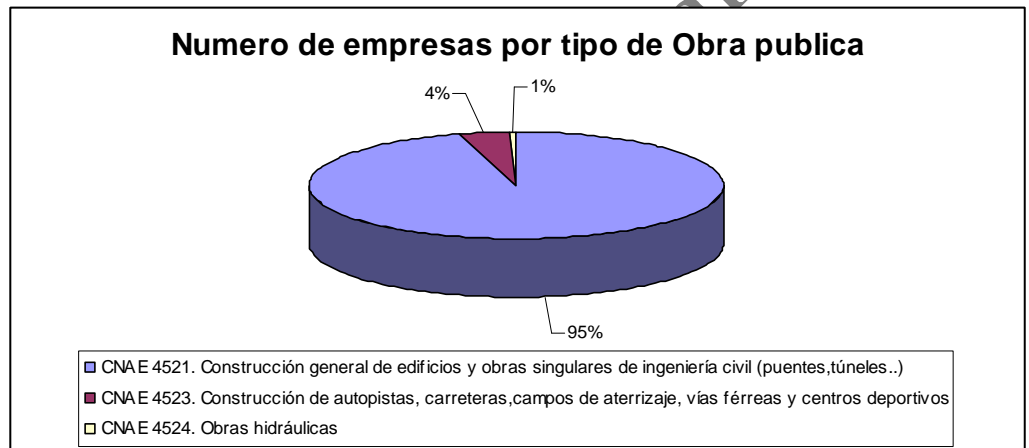
Antes de seguir con el análisis más detallado del subsector de la Obra Pública, un dato muy relevante para las empresas españolas que piensen que este mercado puede ser de interés es el nivel de penetración de las empresas no rumanas, y en este aspecto cabe destacar que de las 48.670 empresas del Sector de la construcción 1.540 son empresas de capital extranjero y si miramos al subsector obra pública (CNAE 542) representado por 28.581 encontramos 1.146 de capital extranjero.



Así pues, en general la oferta en construcción se caracteriza por su amplitud y atomización, existen muchas empresas pequeñas y pocas, grandes y medianas. El mercado se halla concentrado, de manera que las grandes y medianas empresas son las que acometen los grandes trabajos y por tanto acaparan la mayor parte de la facturación. Dentro del sector de la construcción, la obra pública tiene un peso importante aunque no es fácil determinarlo con exactitud. Una primera aproximación es separar las 28.581 empresas del epígrafe CNAE 452 que corresponden a aquellas que tienen por objeto la construcción general de inmuebles y de obras de ingeniería civil, del total de 48.670 empresas del sector.



Y dentro del total de empresas que trabajan en la Construcción general de inmuebles y obras de ingeniería civil tenemos que solo 965 y 171 empresas trabajan respectivamente en los CNAES 4523 y 4524, correspondientes a la construcción de autopistas, carreteras, aeropuertos, vías férreas y centros deportivos por una parte y al de obras hidráulicas por otra.



En la tabla siguiente se puede apreciar la importancia tanto desde el punto de vista de facturación como de empleo que para la economía rumana tiene el sector de la construcción (CNAE 45) y dentro de este el subsector de la obra pública en sus diferentes tipos (CNAEs, 452, 4521, 4522, 4523 y 4524).

SIGUE.....

Ejemplo: Obra Publica

RUMANIA, EL SECTOR DE LA CONTRUCCIÓN y EL SUBSECTOR DE LA OBRA PUBLICA							
EMPRESAS	Nº Empresas	Nº empleados en promedio	Facturación media en €	Beneficios en promedio €	Total de empleados	Total Facturacion (€)	Total Beneficios (€)
TOTAL RUMANIA	695.176	11	331.721	31.885	4.058.114	179.294.940.722	13.967.790.989
CNAE 45. Sector Construcción	48.670	13	304.540	38.610	389.929	12.035.681.907	1.161.395.936
CNAE 452. Construcción general de inmuebles y obras de ingeniería civil	28.581	16	387.060	48.423	275.843	8.716.167.414	835.707.180
CNAE 4521. Construcción general de edificios y obras singulares de ingeniería civil (puentes,túneles..)	25.148	14	340.474	42.035	208.130	6.247.126.074	604.516.132
CNAE 4523. Construcción de autopistas, carreteras, campos de aterrizaje, vías férreas y centros deportivos	965	51	1.520.834	168.684	34.908	1.526.039.264	151.163.194
CNAE 4524. Obras hidráulicas	171	56	1.676.294	153.407	13.353	415.515.411	31.640.363
CNAE 4522. Construcción de cubiertas y de estructuras de cerramiento y CNAE 4525. Otras construcciones especializadas	2.297	8	229.642	21.066	19.452	527.486.965	48.387.491

b. Distribución territorial de la oferta

La tabla que se muestra en la página siguiente permite ver la distribución territorial del conjunto de datos completos de la actividad de construcción general de edificios y obras singulares de ingeniería correspondiente al siguiente conjunto de actividades:

452	Construcción general de inmuebles y obras de ingeniería civil	
4521	Construcción general de edificios y obras singulares de ingeniería civil (puentes,túneles..)	4523 Construcción de autopistas, carreteras, campos de aterrizaje, vías férreas y centros deportivos
45211	Construcción de edificios	45231 Construcción y reparación de vías férreas
45212	Obras singulares de ingeniería civil en superficie y en altura	45232 Construcción de carreteras, autopistas, aeródromos e instalaciones deportivas
45213	Obras singulares de ingeniería civil subterránea	4524 Obras hidráulicas
45214	Construcción de redes	45240 Obras hidráulicas
45215	Construcción de tendidos eléctricos	4525 Otras construcciones especializadas
45216	Construcción de líneas de telecomunicaciones	45251 Montaje de armazones y estructuras metálicas
45217	Otros trabajos de construcción	45252 Cimentaciones y pilotaje
4522	Construcción de cubiertas y de estructuras de cerramiento	45253 Otras obras especializadas
45221	Construcción de cubiertas y tejados	
45222	Trabajos de impermeabilización	

Si nos centramos en la construcción general de edificios y obras singulares de ingeniería civil (puentes, túneles..) correspondiente al siguiente conjunto de actividades:

Ejemplo:

e.ii Los principales competidores. Fichas

Nombre		ASTALDI MAX BOGL CCCF JV SRL	Nombre		CONSTRUCTII IN TRANSPORTURI BUCURESTI SA
Nombre		ASTALDI MAX BOGL CCCF JV SRL	Nombre		CONSTRUCTII IN TRANSPORTURI BUCURESTI SA
Nº registro		J40/4518/2004	Nº registro		J40/994/1991
Cod.fiscal		RO 16257621	Cod.fiscal		RO 949
Detalles de identificación	Capital (€)	11828	Detalles de identificación	Capital	2 897 379 EUR
Descripción		ASTALDI MAX BOGL CCCF JV SRL, was registered in 2004. The main activity of the company is construction of motorways, roads, airfields and sport facilities.	Descripción		CONSTRUCTII IN TRANSPORTURI BUCURESTI SA, was registered in 1991. The main activity of the company is construction of motorways, roads, airfields and sport facilities.
NACES		4523	NACES		4523
Condado		BUCURESTI	Condado		BUCURESTI
Ciudad		SECTOR 5	Ciudad		SECTOR 2
Dirección		STR. DAVILA CAROL, No. 70, Et. 1, Cod: 050455	Dirección		STR. OPANEZ, No. 3A, Cod: 023772
Personas Contacto		SCAGLIONE FRANCESCO PAOLO HESS JOHANN GEORG	Personas Contacto		GORONGIA PETRU GORUNESCU LIVIU CONSTANTINESCU NICULAE BURLAN DRAGOS EUGEN
Telefonos		004.021-335.35.27 004.021-335.35.11	Telefonos		004.021-210.65.59 004.021-211.16.25 Fax 004.021-210.20.70
Acconistas		MAX BOGL BAUUNTERNEHMUNG GMBH & CO KG SOCIETATEA DE CONSTRUCTII CCCF BUCURESTI SA SOCIETATEA DE CONSTRUCTII CCCF BUCURESTI	Acconistas		AVAS ASOCIATIA P.A.S. S.C.T.SA CCCF BUCURESTI SA
Información financiera 2006	Empleados	448	Información financiera 2006	Empleados	721
	Facturación €	38 820 355		Facturación €	20 965 089
	Beneficios €	- 2 179 813		Beneficios €	37 299
Información financiera 2005	Empleados	359	Información financiera 2005	Empleados	813
	Facturación €	36 536 102		Facturación €	17 259 559
	Beneficios €	513 726		Beneficios €	11 461
Información financiera 2004	Empleados	243	Información financiera 2004	Empleados	965
	Facturación €	6 558 262		Facturación €	20 401 423
	Beneficios €	43 136		Beneficios €	91 774
Nombre		CONSTRUCTII FERROVIARE IASI GRUP COLAS SA	Nombre		DELTA ANTREPRIZA DE CONSTRUCTII SI MONTAJ 93 SRL
Nombre		CONSTRUCTII FERROVIARE IASI GRUP COLAS SA	Nombre		DELTA ANTREPRIZA DE CONSTRUCTII SI MONTAJ 93 SRL
Nº registro		J22/2133/1991	Nº registro		J40/2701/1993
Cod.fiscal		RO 1956052	Cod.fiscal		RO 3575631
Detalles de identificación	Capital	6 179 000 EUR	Detalles de identificación	Capital	299 326 EUR
Descripción		CONSTRUCTII FERROVIARE IASI GRUP COLAS SA, was registered in 1991. The main activity of the company is construction of motorways, roads, airfields and sport facilities	Descripción		DELTA ANTREPRIZA DE CONSTRUCTII SI MONTAJ 93 SRL, was registered in 1993. The main activity of the company is construction of motorways, roads, airfields and sport facilities
NACES		4523	NACES		4523
Condado		IASI	Condado		BUCURESTI
Ciudad		IASI	Ciudad		SECTOR 3
Dirección		STR. ION GRIGORE, SERG., No. 10, Cod: 700440	Dirección		STR. CHICIUREI, No. 27-29, Cod: 031872
Personas Contacto		HANGANU STEFAN DANILA DUMITRU MIRAVALLS NICOLAS HERVE MARIE ALAIN MICHEL BOUBES	Personas Contacto		DIACONU FLOREA
Telefonos		004.0232-261.329 004.0232-267.531	Telefonos		004.021-346.80.92 004.021-348.11.48
Acconistas		ANCHIDIN MIHAIL RADU (persona) BODEA STAN (persona) VASILE GHEORGHI (persona) COLAS SA FRANTA COLAS ROMANIA SRL	Acconistas		DIACONU FLOREA
Información financiera 2006	Empleados	861	Información financiera 2006	Empleados	235
	Facturación €	25 342 982		Facturación €	69 265 021
	Beneficios €	474 955		Beneficios €	4 492 282
Información financiera 2005	Empleados	901	Información financiera 2005	Empleados	224
	Facturación €	31656135		Facturación €	25 474 756
	Beneficios €	1504917		Beneficios €	1 122 482
Información financiera 2004	Empleados	772	Información financiera 2004	Empleados	184
	Facturación €	26 309 721		Facturación €	18 342 010
	Beneficios €	438 974		Beneficios €	616 685

SIGUE.....

Ejemplo: Obra Pública Rumania 2008

7. ANEXO 1
NORMATIVA DE CONTRATACION PUBLICA

La Ley de adquisiciones públicas establece que una empresa de un tercer país puede concurrir a un concurso presentando pruebas y documentos del país de origen, y cuando no fuera posible aportar estos documentos porque la administración respectiva no los emita, puede hacer declaraciones juradas. Se permite la presentación de oferta por parte de un consorcio (en rumano Grup de Operatori Economici). Dicho consorcio no tiene por qué estar constituido para presentar la oferta, sino que tiene que constituirse por medio de un contrato de consorcio (contract de asociere) que tendrá que estar legalizado ante notario.

El contrato de consorcio será el típico, es decir, tiene que incluir nombre del consorcio, objeto, capital social, órganos de dirección, de representación, periodo, método de liquidación pasado el periodo, reparto de beneficios y en general todos aquellos aspectos que serán necesarios para regular el consorcio. Normalmente no se impone una forma de consorcio determinado, sino que son los socios los que tendrán que determinarla.

La Ordenanza de Urgencia aprobada por el gobierno, como instrumento de transposición de la normativa europea, introduce una legislación muy similar a la española y supone un avance considerable con vistas a una mayor transparencia del sector público. Fuentes del mercado estiman en un 20% del PIB el mercado de contrataciones públicas.

Los procedimientos de licitación previstos en el texto son los siguientes:

- procedimiento abierto,
- procedimiento restringido,
- diálogo competitivo,
- negociación con o sin publicidad, y
- solicitud de ofertas.

La autoridad contratante podrá adquirir de manera directa obras, productos o servicios cuyo valor, IVA excluido, no sea superior a 5.000 €.

El procedimiento de diálogo competitivo se utiliza en los casos en que el objeto del contrato es de especial complejidad. Consta de tres fases: Preselección de candidatos, etapa de diálogo con los mismos, y evaluación de ofertas.

El procedimiento de solicitud de ofertas podrá aplicarse en contratos de obra de cuantía inferior a 250.000 €, y en contratos de suministros y de servicios de cuantía inferior a 40.000 €. A partir del 1 de enero de 2007, y de acuerdo a la orden gubernamental G.O. n° 73/2007, la publicación de la solicitud de ofertas es obligatoria y se realiza en el "sistema electrónico de adquisiciones públicas" (SEAP) (www.e-licitatie.ro), que es operada por la agencia de servicios de información para la sociedad (ASSI), la cual depende del Ministerio de Comunicaciones y Tecnologías de la información.

Es compromiso de la administración rumana que en el 2010, el 50% de las adquisiciones publicas serán realizadas mediante el procedimiento electrónico.

En el siguiente cuadro puede verse el número de entidades públicas contratantes y el de empresas licitantes, junto al número de licitaciones realizadas mediante el procedimiento electrónico.

	Contratantes	Proveedores		Para licitar	Adquisiciones directas
Entidades	9,688	9,868			
Invitaciones a licitaciones/Notificaciones	64,659	121,843			
Noticias	12,239				
(SIGUE)					
			Requerimientos publicados	22,646	57,385
			Total € en adquisiciones realizadas:	145,204,839.73 RON	

Ejemplo: Obra Pública Rumania 2008

8. ANEXO 2
RÉGIMEN DE CONCESIONES

La concesión en el sector de infraestructuras. Paternariados Público – Privados (PPP)
Es una forma de concesión que permite la renovación de infraestructuras sin tener que comprometer en ello grandes sumas de dinero público, a través de la concesión de su explotación al constructor.

En la actualidad el órgano encargado de este tipo de concesiones es la Oficina para Inversores Extranjeros y Locales, que está encuadrada en la estructura del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Vivienda.

Las etapas hasta obtener este tipo de concesión son:

- Preparación y publicación de la intención de promover un proyecto de Paternariado Público-Privado.
- Recepción y análisis de las intenciones de realizar el proyecto y selección de los inversores elegibles.
- Negociación y cierre de un acuerdo de proyecto con cada inversor seleccionado.
- Elaboración de un estudio de viabilidad.
- Cálculo del coste del proyecto y del coste comparativo de referencia.
- Negociación de las condiciones generales técnicas, económicas y financieras de realización del proyecto.
- Establecimiento de la jerarquía de los inversores seleccionados.
- Recepción y contestación de las apelaciones.
- Negociación de las cláusulas del contrato de paternariado público-privado.

Por otra parte, los principales contenidos que debe incluir la carta de intenciones son:

- Una corta descripción de la autoridad pública que propone la iniciativa, junto con las atribuciones y responsabilidades conectadas al proyecto de paternariado.
- Una breve descripción del proyecto de paternariado público-privado, sus objetivos y el modo en que se encuadra en la estrategia y prioridades de la autoridad pública.
- Proposición de la distribución de los riesgos del proyecto.
- Detalles sobre la clase y tipos de bienes y servicios que debe suministrar el inversor.
- Calendario del proyecto.
- Restricciones relevantes, incluyendo el nivel de financiación de la autoridad pública, en su caso.
- Principios comerciales aplicables, incluyendo las fórmulas de pago, dentro de la cantidad prevista por la autoridad pública.
- Detalles sobre la base de la evaluación de los escritos de intenciones.
- Términos y condiciones generales de los documentos anexados.
- Información que los inversores deben presentar en su respuesta.

Los tipos principales de proyectos de PPP son los siguientes:

a) diseño–construcción–operación (DBO) – un contrato entre la autoridad pública y el inversor, en el que el proyecto (a partir de la etapa del diseño técnico), la construcción y la explotación se transfieren al inversor por un plazo que no podrá sobrepasar los 49 años. El contrato puede incluir además la financiación del proyecto público-privado a cargo del inversor. El contrato puede contemplar que el inversor brindará asimismo servicios a través del proyecto público-privado. Al finalizar el contrato, el bien público se entregará, a título gratuito, a la autoridad pública, en buen estado y libre de toda carga u obligación, de.....(SIGUE).....