

Consultoría de ingeniería en el sector del metro en la India

A. CIFRAS CLAVE

En los últimos años, la India ha experimentado una acelerada transformación en el desarrollo de sus infraestructuras hacia un transporte urbano eficiente y sostenible. Para el año fiscal 2024-25 se ha asignado a este sector un presupuesto de 71.340 MEUR (₹6,34 lakh-crore), de los cuales el Gobierno Central ha reservado 2.358 MEUR (19.518 crore INR) al desarrollo de sistemas de metro en las ciudades indias. Esto supone un gasto presupuestario récord, diez veces superior al gasto público asignado en el año fiscal 2013-14.

Si se tiene en cuenta que el gasto en consultoría y asistencia técnica representa el 5 % del total, alrededor de 120 MEUR irán destinados a la consultoría de proyectos de metro. El incremento del gasto público se ha visto reflejado en una transformación exponencial del sector, que ha pasado de contar con tres ciudades con redes operativas en 2014 a diecisiete en 2024, con la previsión de la inauguración de cuatro nuevos sistemas en este próximo año.

Sector del metro en 2024	
Red operativa	902 km
Red en construcción	622 km
Red pendiente de construcción	1.735 km
N.º de ciudades con metro	17
N.º total de estaciones	715
Afluencia diaria de viajeros en los principales sistemas	9.531.000
Gasto presupuestario asignado por el Gobierno	2.358 MEUR

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa del sector estudiado

Esta nota abarca la implicación de las empresas consultoras de ingeniería y asistencia técnica en el sector del metro y otras formas de transporte ferroviario urbano, como son Metrolite (metro ligero) y Metro Neo (trolebús), y el sistema de semi alta velocidad (RTTS). Las empresas de consultoría de ingeniería abarcan un amplio abanico de servicios durante el ciclo de actividad de una red ferroviaria. Se pueden dividir las diferentes actividades en tres grupos: evaluación, implementación y operatividad y mantenimiento.

Dentro de las actividades de evaluación se incluyen servicios tales como el estudio de viabilidad, donde se evalúa la viabilidad técnica y económica del proyecto, y el diseño de infraestructuras e ingeniería de sistemas, que contempla la planificación y diseño de todos los elementos que forman parte de la operación de la red ferroviaria (estaciones, túneles, vías, electrificación o sistemas de ventilación, entre otros).

En cuanto a las actividades de implementación, cabe destacar el control de calidad, donde se evalúan e implementan las medidas de control para garantizar la seguridad y calidad de la red de infraestructura, y la gestión de proyectos, que asegura la coordinación y gestión del proyecto hasta su entrega final.

Por último, una vez en funcionamiento, algunas empresas de consultoría ofrecen servicios de operatividad y mantenimiento (O & M), donde se prestan servicios de mantenimiento preventivo y correctivo con el fin de garantizar la correcta actividad de la red de metro.

Existen tres tipos de contratos o licitaciones que ofertan las empresas consultoras:

- **DDC (Design, Development and Construction):** La consultora adjudicataria de dicho contrato asumirá toda la responsabilidad del proceso, desde el diseño hasta la implantación del proyecto. Para ello, se hará cargo del diseño, desarrollo y construcción del proyecto, que incluye actividades tales como el diseño de planos e infraestructura, la contratación y obtención de licencias para la construcción del proyecto, y la ejecución e instalación de las vías, sistema eléctrico y otros componentes de infraestructura necesarios para el proyecto.
- **GC (General Consultancy):** En este tipo de licitación, se contrata a la empresa consultora para la prestación de servicios como el estudio de viabilidad, la gestión de proyectos, evaluación de riesgos e impacto financiero, o asistencia técnica.
- **PMC (Project Management Consultancy):** Es un tipo de contrato donde la empresa consultora se encarga de servicios relacionados con la gestión de proyectos, que incluye la supervisión general del proyecto, la planificación y programación de las actividades a ejecutar, el control de calidad, la coordinación de las subcontratas o la gestión de riesgos.

B.2. Tamaño del mercado

El sector del metro ha experimentado una rápida transformación en los últimos años, fruto de un plan ambicioso y de gran inversión por parte de las instituciones gubernamentales. En la actualidad, existen más de **900 km de red de metro operativos en 17 ciudades** (Agra, Ahmedabad, Bangalore, Calcuta, Chennai, Delhi, Gurgaon, Hyderabad, Jaipur, Kanpur, Kochi, Lucknow, Mumbai, Nagpur, Navi Mumbai, Noida y Pune) y otras 4 ciudades que inaugurarán sus sistemas de metro este 2024 (Bhopal, Indore, Patna y Surat). Asimismo, existen 622 km en construcción, 265 km aprobados y más de 1.100 km propuestos pendientes de aprobación.¹ De media, en la India se construyen 150 km de red de metro al año, con una previsión de llegar a 1.700 km en 2026, lo que convertiría a la India en el segundo país del mundo con mayor sistema de metro, sólo por detrás de China.²

Asimismo, los sistemas de Metrolite y Metro Neo cobrarán gran relevancia a corto y medio plazo, con el fin de poder cumplimentar el objetivo de que las ciudades Tier 2 y Tier 3 (más de un millón de habitantes) puedan contar con transporte ferroviario urbano propio.

¹ <https://themetrorailguy.com/metro-rail-projects-in-india/>

² <https://timesofindia.indiatimes.com/india/indias-metro-rail-network-poised-to-surpass-usas-to-become-worlds-2nd-largest-puri/articleshow/104761477.cms>

Metrolite es un sistema de metro ligero que cuenta con capacidad para 300 personas por coche, divididas en tres vagones. Está orientado a ciudades Tier 2 y Tier 3 que cuenten con una afluencia de aproximadamente 15.000 usuarios por hora en cada dirección. El coste de Metrolite es un 40 % más económico que el de un sistema de metro convencional, con un coste aproximado de 15,1 MEUR por kilómetro.

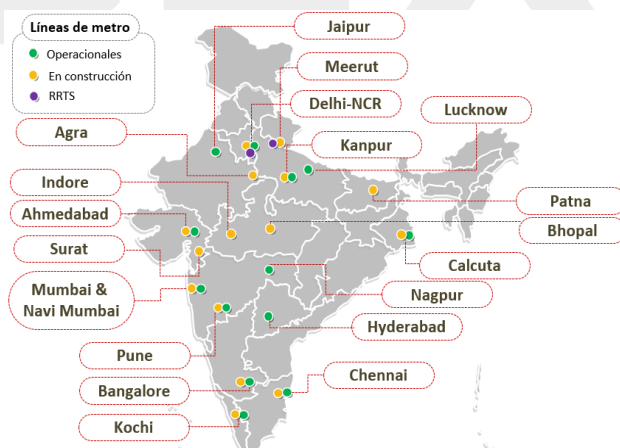
Metro Neo es un sistema de transporte urbano de trolebús, que no necesita de vía ferroviaria y más allá de la alimentación por catenaria, cuenta con una autonomía propia de hasta 25 kilómetros. Este método de movilidad urbana está orientado a ciudades Tier 2 y Tier 3 para las que se prevé una afluencia por hora de entre 8.000 y 10.000 pasajeros en cada dirección, y que además cuenten con una dificultad urbanística añadida que requiera de soluciones de transporte innovadoras y eficientes en costes. Es el sistema de metro más competitivo en el aspecto económico, con un coste de 8,9 MEUR por kilómetro construido.

En cuanto a las **prospecciones de mercado en el sector del metro**, está prevista la apertura de cuatro sistemas de metro en este año 2024 y llegar a las 24 ciudades con red de metro operativa en los próximos dos años, así como ampliaciones de los principales sistemas de metro. El metro de Delhi, que cuenta con la mayor red operativa del país (390 km) y es el duodécimo más grande del mundo, va a realizar la ampliación de dos corredores y la creación de dos nuevas líneas, con lo que su red alcanzaría más de 470 km y 340 estaciones³. A su vez, el metro de Mumbai, cuenta con 7 nuevas líneas en construcción, más una octava aprobada⁴. En cuanto a los metros de Chennai⁵ y Calcuta⁶, estos cuentan respectivamente con tres y cuatro líneas en construcción.

El sistema de cercanías de la India, conocido como DCR-RRTS, es un sistema de tren de semi alta velocidad que tiene como objetivo conectar la capital, Delhi, con las ciudades regionales colindantes a través de ocho corredores diferentes. Actualmente únicamente cuenta con 34 km operativos, pertenecientes al primer corredor, pero existen más de 1.000 km pendientes de aprobación. Además, no se descarta que a corto plazo se presenten similares corredores de semi alta velocidad en otras ciudades como Mumbai o Bangalore^{7 8}.

PRINCIPALES SISTEMAS DE METRO EN LA INDIA

CIUDAD	KM OPERATIVOS	OPERADOR
Delhi	1.093	DMRC
Bangalore	1.093	BMRL
Hyderabad	578	HMRL
Kolkata	102	KMRC & Metro Railway
Chennai	274	CMRL
Mumbai	1.469	MMOPL, MMRL & MMRDA
Ahmedabad	162	GMRC



Fuente: <https://themetrorailguy.com/metro-rail-projects-in-india/>

³ https://www.delhimetrorail.com/network_map

⁴ <https://themetrorailguy.com/mumbai-metro-information-map-updates/>

⁵ <https://chennaietrorail.org/project-status/>

⁶ <https://www.kmrc.in/tenders.php>

⁷ <https://timesofindia.indiatimes.com/city/bengaluru/in-the-pipeline-a-287-km-rail-network-encircling-bengaluru/articleshow/105082546.cms>

⁸ <https://www.punekarnews.in/mumbai-pune-nashik-semi-high-speed-project-awaits-final-approval/>

B.3. Principales actores

Los diferentes actores que confluyen en el sector ferroviario y de metro son:

Gobierno Central

Ministry of Housing and Urban Affairs (MoHUA): Es el principal órgano encargado de formular y aplicar normas, regulaciones y leyes relacionadas con la vivienda y el desarrollo urbano en la India. En este ministerio, el departamento de transporte urbano supervisa la coordinación, evaluación y aprobación de cuestiones relacionadas con el transporte en las ciudades, incluidos los proyectos de metro. El MoHUA ha creado la Política Nacional de Transporte Urbano (NUTP, por sus siglas en inglés), que establece una serie de recomendaciones a seguir en el desarrollo de los proyectos de metro por parte de los distintos estados, así como las acciones que el Gobierno de India debe seguir en cuanto a la financiación de dichos proyectos.

Ministry of Railways: El Ministerio de Ferrocarriles de la India es responsable de la planificación y desarrollo de todas las infraestructuras ferroviarias del país. Este ministerio supervisa el departamento de Indian Railways (IR), responsable de operar la red ferroviaria en el país. Su participación en los sistemas de metro se centra en los estudios técnicos y de seguridad de los proyectos de metro, aunque estos sean llevados a cabo por el MoHUA o por los gobiernos regionales. Además, IR ha establecido un sistema de estandarización para los componentes e infraestructuras del metro, adoptado por MoHUA para cumplir con los porcentajes mínimos de contenido local. Por otro lado, el Railway Board, otro departamento del Ministerio de Ferrocarriles, es responsable de otorgar los certificados necesarios para la ejecución de los proyectos de metro.

Special Purpose Vehicles (SPV)

Las sociedades de propósito específico son sociedades creadas en forma de *joint venture* para la gestión del proyecto o sistema de metro. Según el tipo de financiación, estarán formadas por empresa privada y representación institucional (en caso de que sea un proyecto con financiación PPP), o únicamente por representación institucional, tanto nacional (*Government of India*) como regional (el gobierno del estado). Las SPV se encargan de la gestión de dicho proyecto en todos sus aspectos, desde la dirección ejecutiva del proyecto hasta las labores operativas una vez puesto en marcha, lo cual implica también que sea la propia SPV la entidad licitadora para cualquier contrato dentro del proyecto.

Organismos de financiación multilateral

La India es un país en el que los diferentes organismos de financiación multilateral y bilateral han puesto el foco en las últimas décadas, dada la necesidad de impulsar el desarrollo e infraestructura, convirtiéndose en uno de los principales países beneficiarios de dichos organismos. El **Banco Asiático de Desarrollo (BASD)**, en el que la India tiene la mayor cartera de proyectos, ha financiado importantes proyectos como las nuevas líneas de metro de Mumbai, la construcción de dos líneas del metro de Bangalore o la ampliación del metro de Chennai. Por su parte, la **Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA)** ha tenido un gran impacto en el metro de Delhi mediante la financiación parcial de las Fases 1 y 4 del metro. Por último, la India ha sido receptora de más de 2.450 MEUR de parte del **Banco Europeo de Inversiones (BEI)** para el desarrollo de sus infraestructuras de transporte.

B.4. Programas e iniciativas

Existen varios programas e iniciativas que tienen un impacto relevante en el sector de metro:

- **Atmanirbhar Bharat:** Iniciativa impulsada por el Gobierno Central mediante la cual se busca la autosuficiencia productiva de la India para el año 2047, con el objetivo de desempeñar un papel más relevante en el sector industrial. Esto tiene un efecto directo en los porcentajes de componente local en las licitaciones, aumentando progresivamente los mínimos exigidos.⁹
- **Make in India:** Es una iniciativa gubernamental que tiene como objetivo impulsar el sector industrial y manufacturero indio en detrimento de las importaciones de esos productos. Para ello, se imponen ciertas barreras tales como:

⁹ <https://news.railanalysis.com/minimum-local-content-of-various-metro-rail-components-revised/>

- **Establecimiento de la empresa extranjera en el país:** En numerosas ofertas, existe el requisito de que la empresa licitadora sea una empresa nacional, quedando excluidas las empresas internacionales salvo aquellas con sede en el país. Además, existe un requerimiento legal por el cual en proyectos de infraestructura por valor inferior a 24,8 MEUR la empresa licitante está obligada a tener sede en la India, lo cual supone una amenaza para los fabricantes internacionales.
- **Mínimo de componente local:** En el caso de las empresas consultoras, afecta principalmente al porcentaje mínimo de mano de obra local, el cual es del 80 % en tramos subterráneos y del 90 % en tramos de obra elevados.
- **Experiencia en el país:** De manera paralela a los anteriores apartados, la experiencia previa en proyectos en la India, que ha de ser de entre cinco y siete años, es clave a la hora de considerar y adjudicar las ofertas técnicas desde la parte licitante.

B.5. Desafíos del mercado

Existen diferentes desafíos que ralentizan y condicionan la actividad de las empresas consultoras en el sector del metro y ferroviario:

- **De regulación:** Cabe destacar, la iniciativa *Make in India*, que supone un gran desafío para las empresas internacionales que recientemente se han establecido en el país. Además de otros aspectos, como que los pliegos técnicos requieren experiencia previa de la empresa en la India, sin tener en cuenta su trayectoria internacional previa; o que los plazos desde la publicación de la oferta hasta la fecha de presentación son excesivamente cortos, dificultando el estudio económico y técnico.
- **Institucionales:** A pesar de que la India ha mejorado ostensiblemente en facilidad para hacer negocios, ocupando en la actualidad el puesto 63.º en el indicador *Doing Business*, sigue siendo un país complejo a la hora de iniciar la actividad comercial. La corrupción es uno de los aspectos más sensibles: el país actualmente ocupa la 93.ª posición entre 180 países analizados según los datos de Transparency International.¹⁰
- **De costes:** Para las empresas internacionales, competir en el sector ferroviario indio supone un desafío a nivel de costes con respecto a las empresas locales. Estas cuentan con mejor acceso a recursos financieros, una red de contactos en la administración, o mejores costes de mano de obra, entre otros. Las empresas internacionales normalmente afrontan este desafío mediante la asociación comercial con un socio local en forma de *joint venture*.
- **De precios:** Desde 2019, la competencia en el sector del metro en la India ha aumentado notablemente, debido a la entrada en el mercado de empresas internacionales, así como al aumento y consolidación de empresas locales. Esto se traduce en una guerra de precios a la baja, que hace que las consultoras internacionales tengan complicado competir, dado el bajo margen de beneficio.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA



La percepción de las empresas españolas en el sector de infraestructura en la India es bastante positiva. Destacan por su componente técnico de gran valor añadido, así como por su apuesta por la innovación tecnológica, dos características alineadas con los objetivos marcados por el Gobierno indio en su plan para modernizar la red de infraestructura del país.

Existen más de 200 empresas españolas establecidas en la India y uno de los ámbitos con más peso es el de la infraestructura. Destacan sectores como el ferroviario, aeroportuario, carreteras o la energía. En términos de inversiones, España es el duodécimo país con mayor inversión en la India.

Imagen del corredor de semi alta velocidad Delhi-Meerut: la empresa española Ayesa se ha encargado de la asistencia técnica hasta su puesta en operatividad.

¹⁰ <https://www.transparency.org/en/cpi/2023>

Las empresas españolas de consultoría de ingeniería en metro han logrado un impacto relevante con su participación en diversos proyectos en los diferentes sistemas de metro. Destacan compañías como **Ardanuy**, **Ayesa**, **Cemosa**, **TPF Getinsa** o **Typsa**, todas ellas establecidas en la India.

Ayesa es la empresa de consultoría española con mayor antigüedad en el país, así como la compañía que mayor número de proyectos ha desarrollado en el sector. Cabe destacar el contrato de dirección y supervisión del primer corredor de semi alta velocidad en la India, para el cual la consultora sevillana contó también con la participación de **IDOM** y **Adif**. Otro proyecto de gran relevancia ha sido el diseño del transporte heptométrico (APM, por sus siglas en inglés) en la estación central del metro de Delhi, primer transporte automatizado de personas que se desarrolla en una red de metro de la India.

Ardanuy ha sido adjudicataria del contrato de energía y tracción del metro de Kochi, así como de diferentes proyectos en los principales sistemas de metro (Bangalore, Mumbai y Delhi). **Cemosa**, por su parte, ha realizado proyectos de dirección en los metros de Kota y Jaipur. Por último, **Typsa** ha sido adjudicataria de proyectos de consultoría en los metros de Kanpur y Agra.

En cuanto a la oferta local e internacional en el mercado indio, cabe destacar a empresas tales como **Systra**, **Leap Infrasy**, **Egis Rail** o **Afcons**, entre otras. El nivel de competencia en el sector de consultoría es bastante elevado, y los contratistas locales cuentan con la ventaja añadida de poder ofrecer un coste inferior al de los competidores internacionales.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

El Gobierno Central ha venido llevando a cabo una fuerte apuesta por el sector de la infraestructura, como se refleja en la asignación récord de gasto público de los últimos años. Esto da lugar a un escenario bastante positivo para el sector ferroviario y de metro, con oportunidades de mercado considerables en los próximos años.

En cuanto a la expansión del metro, se construyen anualmente 150 km de media de nueva red, y se prevé que para 2025 hasta 24 ciudades cuenten con este sistema de transporte. Actualmente, existen más de 600 km en construcción, 265 km aprobados y más de 1.100 km propuestos. Los sistemas de metro con mayor previsión de ampliación, si se tienen en cuenta los km en construcción o con una propuesta en firme, son Mumbai (291 km), Bangalore (203 km), Pune (137 km), Chennai (131 km) y Delhi (121 km).

Asimismo, existen notables oportunidades de mercado en los sistemas de transporte urbano ferroviario y semi alta velocidad. Desde la puesta en marcha del primer tramo del corredor prioritario de Delhi-Meerut en octubre de 2023, están pendientes de construcción más de 1.000 km para los ocho corredores del sistema NCR-RRTS. Asimismo, están pendientes de aprobación otros sistemas de semi alta velocidad en otras ciudades, como los de Trivandrum-Kasaragod, Pune-Nashik, Ahmedabad-Rajkot o el corredor circular de Haryana. Por su parte, los sistemas de Metrolite y Metro Neo se encuentran actualmente en fase de desarrollo, pero a medio y largo plazo cobrarán gran relevancia en el desarrollo de la movilidad urbana. Por lo que se refiere a Metrolite, un sistema de metro ligero, se encuentra propuesta la ejecución de los siguientes proyectos: Thane, Gorakhpur, Jammu, Srinagar, Coimbatore y Rithala-Narela (Delhi). Por su parte, se ha planteado el desarrollo de Metro Neo (sistema de trolebús) en las siguientes ciudades: Nashik, Warangal y Bamnoli Village-Kirtinagar (Delhi).¹¹

Por último, cabe destacar las oportunidades de mercado relacionadas con contratos de operatividad y mantenimiento (O & M). De acuerdo con el plan Amrit Bhatat Station, se han identificado 1.318 estaciones de un total de 8.000 en el país en condiciones de ser mejoradas o redesarrolladas¹².

¹¹ <https://www.urbanmobilityindia.in/Upload/Conference/34c2a63e-5a6b-41bc-93cd-3419ad25ef89.pdf>

¹² <https://pib.gov.in/PressReleaseSelfFramePage.aspx?PRID=2001903>

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

Las consultoras de ingeniería y asistencia técnica que desean participar en licitaciones de metro en el mercado indio suelen optar por establecerse en el país. La mayor facilidad de cumplir con los requerimientos de elegibilidad, en especial aquellos contratos que requieren también construcción o dirección del proyecto, hacen que esta opción sea la más recurrente.

En cuanto a la forma de entrada, muchas empresas optan por el consorcio comercial, bien sea con otra empresa internacional o con una local. Asimismo, es común también establecerse en el país como *joint venture* con un socio local, aunque este tipo de sociedad es más común en otros subsectores.

E.1. Legislación aplicable y otros requisitos

Al tratarse de un servicio y no de un producto que exportar, el servicio de consultoría no se rige por las clásicas partidas arancelarias del sistema armonizado, sino por una clasificación basada en el modo de suministro, que responde a dónde se presta el servicio y dónde está establecida la empresa que lo presta. En cuanto a la categoría de los servicios, los servicios de consultoría de ingeniería y asistencia técnica se pueden englobar bajo la categoría **10.3.1.2 Servicios de ingeniería**.

En marzo de 2024, se ha reconocido en el convenio de doble imposición entre España y la India que regula pagos por servicios técnicos y otros cánones una retención aplicable del 10 por ciento. El tipo impositivo que se había aplicado hasta la fecha era del 20 %.

E.2. Ferias

INNOMETRO		
Mayo de 2024	Delhi	https://www.innometro.com/
	InnoMetro es una feria organizada por <i>Metro Rail News</i> que sirve como oportunidad para presentar las innovaciones técnicas y tecnológicas, así como las tendencias de mercado en los sectores del metro y ferroviario, incluyendo los sistemas de semi alta velocidad (RRTS), alta velocidad y otras industrias relacionadas. La feria brinda a los ponentes y expositores la posibilidad de exponer sus productos y servicios en el sector ferroviario.	
RAIL & TRANSIT EXPO (RAILTRANS)		
Junio de 2024	Delhi	www.railtransexpo.com/
	RailTrans es una feria organizada por la entidad Urban Infra Communication, y cuenta con más de 300 expositores de más de 100 países. Esta feria se centra en los últimos avances en tecnología, equipos y servicios dentro del sector ferroviario y transporte. El evento proporciona una plataforma para darse a conocer ante otros expertos en el sector y debatir las proyecciones de futuro del mercado indio.	
URBAN MOBILITY INDIA CONFERENCE & EXPO		
Octubre de 2024	Gandhinagar	http://www.urbanmobilityindia.in/Index.aspx
	Es la feria y evento de mayor reconocimiento dentro del ámbito de la movilidad urbana en la India. Es organizada por el Ministerio de Vivienda y Asuntos Urbanos (MoHUA), y resulta fundamental a la hora de conocer las últimas tendencias del sector, establecer contactos y exhibir productos y servicios relacionados con el mercado de la movilidad urbana.	

F. DIRECCIONES DE INTERÉS

- Ministry of Housing & Urban Affairs: <http://mohua.gov.in>
- Ministry of Railways: <https://indianrailways.gov.in/railwayboard>
- Banco Mundial: www.worldbank.org
- Banco Asiático de Desarrollo: www.adb.org

G. CONTACTO

La **Oficina Económica y Comercial de España en Nueva Delhi** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en la **India**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de la India, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

48, Hanuman Road
Hanuman Road Area, Connaught Place
Nueva Delhi 110001 - India
Teléfono: (+91) 11 4358 7912-19
Correo electrónico: nuevadelhi@comercio.mineco.es
<http://India.oficinascomerciales.es>

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) 97 10 00 00 9 a 15 h
informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR

Javier Granados Sevillano

Oficina Económica y Comercial
de España en Nueva Delhi
nuevadelhi@comercio.mineco.es
Fecha: 9 de abril de 2024

NIPO: 22424012X

www.icex.es



FICHAS SECTOR INDIA



ICEX España
Exportación
e Inversiones