

Infraestructura vial en Eslovaquia

A. CIFRAS CLAVE

La República Eslovaca cuenta con una Estrategia de Desarrollo de la Infraestructura vial desde 2014. El plan está dividido en dos fases: Fase I (2014-2021) y Fase II (2022-2030). De los 231 proyectos desarrollados, 38 se han implementado hasta ahora, lo que representa menos del 17 %. Sólo en los últimos años la metodología para priorizar el transporte por carretera y ferrocarril ha mejorado la aplicación de la estrategia.

Desde hace unos años, el país ha destinado grandes esfuerzos y financiación a la renovación, mejora y desarrollo de toda su infraestructura de transporte, incluida la infraestructura vial y de transporte por carretera. La prioridad desde la incorporación a la Unión Europea ha sido conectar el oeste de Eslovaquia con el este y mejorar los enlaces con los cinco países fronterizos: Hungría, Chequia, Austria, Polonia y Ucrania.

El desarrollo de la infraestructura en Eslovaquia es una prioridad tanto nacional como europea debido a su posición estratégica, en pleno centro de Europa y con fronteras con cinco países, y punto de paso obligado entre el norte y sur de Europa Central y del Este. Por Eslovaquia transcurren 3 de los 9 corredores de la red europea TEN-T: el corredor Báltico-Adriático; Oeste-Este; y el Rin-Danubio. El Plan TEN-T prevé una inversión total de 388,34 millones de euros en 2.500 proyectos hasta el año 2030. Además, para sustentar el propio desarrollo económico eslovaco es necesario completar la integración tanto de las regiones del este del país con las del oeste, como de Eslovaquia con el resto de Europa Central y del Este. En este contexto, el mercado de la construcción de infraestructuras de transporte eslovaco se presenta como un sector de oportunidad.

Tipo	Datos
Población de Eslovaquia (2022, hab.)	5.449.270
PIB (2021, millones de EUR)	98.523
PIB per cápita (2021, EUR)	17.152
Crecimiento del PIB (respecto a 2020)	3,0 %
Riesgo País	A3 (COFACE)
Clima de negocios	A2 (COFACE)

Longitud infraestructura vial (km de autopistas)	524
Inversión total en infraestructura vial (MEUR)	410,98
Inversión en mantenimiento de infraestructura vial (MEUR)	231,60

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición del sector

Esta ficha estudia el sector de la construcción de infraestructura vial. Se excluye, por tanto, cualquier otro tipo de construcción o infraestructura ferroviaria, aérea o fluvial. En esta ficha se compara el mercado eslovaco con los países que integran la región del centro y el este de Europa y los países del grupo de Visegrado (Hungría, Polonia, Eslovaquia y Rep. Checa), con los que compite en la obtención de fondos de la UE para la construcción de infraestructuras.

CLASIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN ESLOVAQUIA

Nombre español	Nombre eslovaco	Nombre inglés	Comentario
Autopista	Diaľnica	<i>Motorway</i>	Clasificación normal. Autopistas D 1-4.
Autovía	Rychlostna cesta	<i>Expressway</i>	Clasificación normal. Autovías R 1-8.
Carretera de 1.ª clase	Cesta I. triedy	<i>First class road</i>	Vía con importancia para el tráfico nacional e internacional.
Carretera de 2.ª clase	Cesta II. triedy	<i>Second class road</i>	Vía con importancia para el tráfico interregional.
Carretera de 3.ª clase	Cesta III. triedy	<i>Third class road</i>	Vía con importancia regional

Fuente: NDS.

LISTA DE AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS

Número	Descripción de autopistas y autovías
D1	Bratislava / Petržalka - cruce con D2 - Trnava - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice - frontera estatal SR / Ucrania
D2	No. frontera CR / SR - Kúty - Malacky - Bratislava - No. frontera SR / MR
D3	Žilina - Kysucke Nové Mesto - Čadca - Skalité - št.hranica SR / PR
D4	Frontera estatal Austria / SR - Bratislava - cruce D2 Jarovce - cruce Rovinka - cruce con D1 Ivanka pri Dunaji - norte - cruce con la carretera II / 502 - cruce con la carretera I / 2 - cruce con D2 Stupava sur - frontera estatal SR / Austria
R1	Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok
R2	Cruce de Trenčín D1 - Prievidza - Žiar nad Hronom - Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice
R3	No. MR / SR frontera Šahy - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianke Teplice - Martin - Kraľovany - Dolný Kubín - Trstená - no. Frontera SR / PR
R4	No. frontera MR / SR Milhošť - Košice - Prešov - Giraltovce - Svidník - no. Frontera SR / PR
R5	No. Frontera checa / eslovaca Svrčinovec - intersección con D3
R6	No. frontera CR / SR Lysá pod Makytou - Púchov
R7	Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec
R8	R2 - Partizánske - Topoľčany - Nitra - R1

Fuente: Administración Eslovaca de Carreteras (Slovenska Správa Ciest).

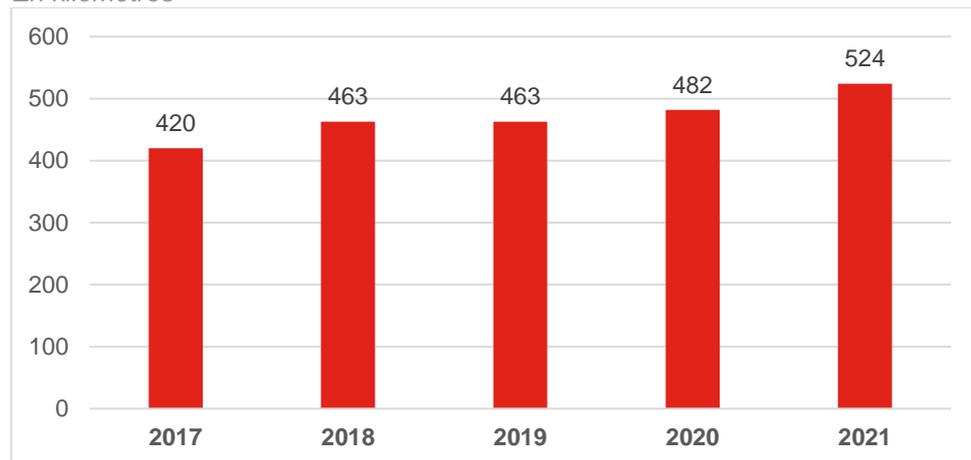
B.2. Tamaño del mercado

B.2.1. Demanda de infraestructura vial

En los últimos años, la longitud total de las autopistas de Eslovaquia ha pasado de los 420 km de 2017 a los 524 km de 2021.

EVOLUCIÓN DE LAS AUTOPISTAS EN ESLOVAQUIA, 2017-2021

En kilómetros

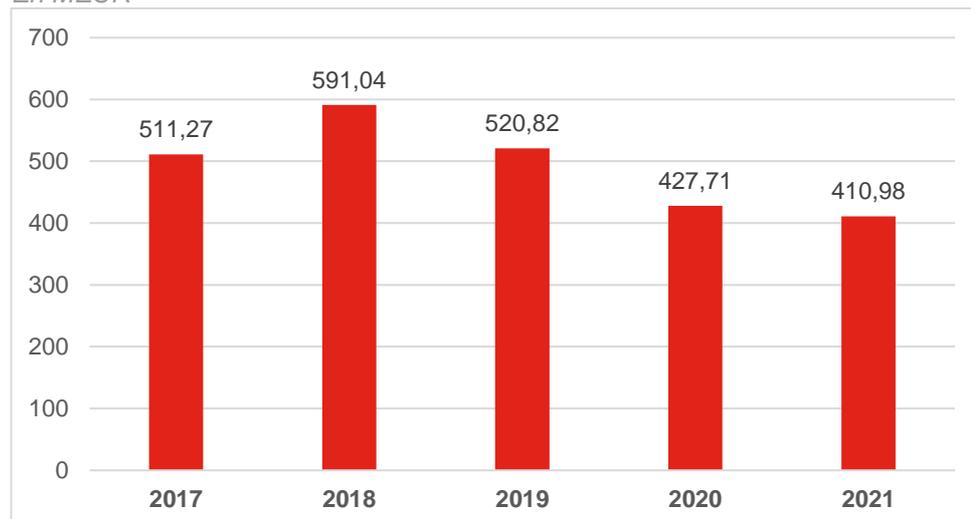


Fuente: Elaboración propia con datos de NDS.

En cuanto a la inversión total en infraestructura vial, esta fue de 410,98 millones de euros en 2021, cifra que ha venido reduciéndose desde el máximo histórico de 2018.

INVERSIÓN TOTAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN ESLOVAQUIA

En MEUR



Fuente: Elaboración propia, datos de NDS

En los últimos años, especialmente desde 2012, la inversión en infraestructuras, incluyendo la vial, ha aumentado de manera muy significativa. Es útil comparar las variables relativas al mercado de la construcción y mantenimiento de infraestructura vial en Eslovaquia con la de otros países de la región del centro y este de Europa, especialmente,

con los países del grupo de Visegrado, con los que Eslovaquia puede compararse en mayor igualdad de condiciones.

En cuanto a la densidad de infraestructura (en m por km²) Eslovaquia ocupa una posición medio-baja en infraestructura vial (mientras que, por ejemplo, en infraestructura ferroviaria su posición respecto del resto de países es medio-alta). En cuanto a la comparación de Eslovaquia con el resto de los países en **inversión total en infraestructura vial**, Eslovaquia tampoco destaca, como puede observarse en la siguiente tabla y gráfico. El país con mayor longitud de carreteras y que más presupuesto asigna a construcción y mantenimiento es Polonia, seguido de Hungría y Austria.

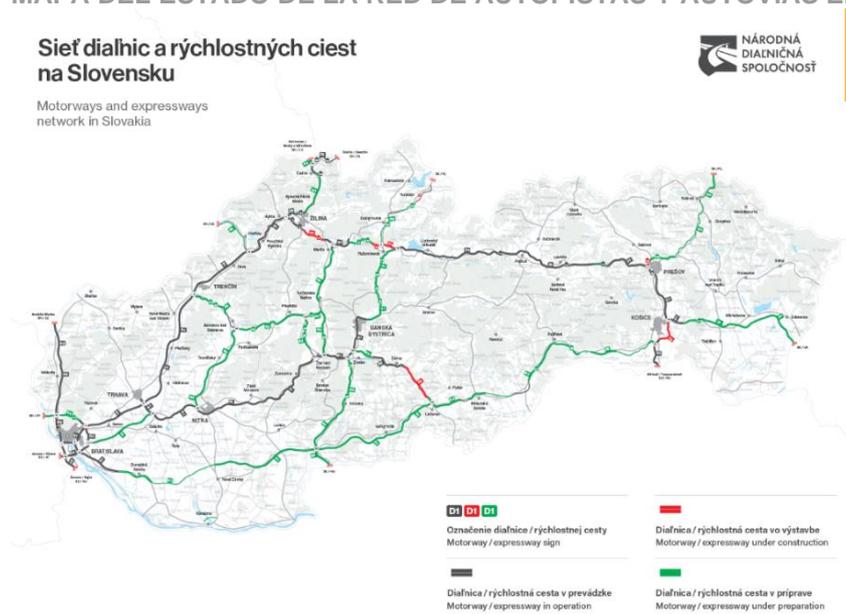
DENSIDAD, INVERSIÓN TOTAL Y EN MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL, POR PAÍSES

En millones de EUR, 2021

País	Densidad de infraestructura (en m por km ²)	Inversión total (en MEUR)	Inversión en mantenimiento (en MEUR)
Eslovaquia	1.119,1	752,20	231,60
República Checa	1.660,12	1.640,91	883,82
Hungría	2.199,73	1.820,22	387,20
Austria	1.700,62	548,00	791,00
Polonia	1.331,68	3.207,60	503,69
Rumanía	356,51	2.181,56	-
Croacia	469,63	442,00	238,78

Las empresas públicas que se ocupan de la administración de las carreteras eslovacas son NDS y SSC. La localización de Eslovaquia en la Red TEN-T implica que un gran número de proyectos de carreteras son elegibles para la financiación con fondos de la Unión Europea. NDS, la Empresa de Autopistas Eslovaca, prepara el grueso de los proyectos de construcción de carreteras de importancia. En el siguiente mapa se puede apreciar el estado actual de la red (en gris los tramos en operación, en rojo los tramos en construcción), y los tramos proyectados (en verde).

MAPA DEL ESTADO DE LA RED DE AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS EN ESLOVAQUIA, 2021



Fuente: NDS.

B.2.2. Oferta de carreteras: Análisis de competidores

La competición en el mercado es intensa, con un número significativo de empresas internacionales (tres de ellas se encuentran entre los líderes mundiales) y unas cuantas empresas locales con cierto poder de influencia. Puesto que se trata de un mercado competitivo, los factores clave para competir en Eslovaquia son la experiencia y la capacidad técnica, la inversión en maquinaria y medios propios, y la solvencia financiera. El mercado eslovaco, que estaba relativamente cerrado hace poco, ha ido abriéndose en los últimos años, con una presencia creciente de empresas extranjeras que han logrado ganar concursos relevantes. Entre otros, en el concurso público del proyecto de Circunvalación D4 de Bratislava participaron empresas que hasta entonces no tenían proyectos en Eslovaquia, entre ellas **Cintra**, que resultó ganadora.

En cuanto al origen de las empresas, si bien hay una cierta preeminencia de empresas austríacas en el sector, hay cierto equilibrio en la procedencia de las empresas internacionales. Se pueden clasificar las empresas presentes en el sector en tres niveles:

- **Primer nivel:** empresas que lideran el mercado, consiguen el mayor número de concursos, que participan en grandes proyectos y que tienen mucha experiencia. Estas empresas líderes son las que tienen mayor poder en el mercado, y son: **Doprastav, Eurovia, Strabag y Skanska**. Doprastav es la única empresa eslovaca del lote.
- **Segundo nivel:** empresas que consiguen un menor número de proyectos, y ocasionalmente logran grandes proyectos, y su experiencia en el mercado puede ser menor (en el caso de las internacionales). Porr, Metrostav, OHL o Hochtief, entre otros, forman el grueso de las empresas del mercado. Hay cuatro empresas eslovacas en este grupo: Duha, TSS Grade, Vahostav y Zipp.
- **Tercer nivel:** empresas menores, que no lideran consorcios ni suelen participar en grandes proyectos, y ocasionalmente pueden ser utilizadas como socios locales.

B.3. Precios

En general, los costes de los proyectos viarios en Eslovaquia son relativamente altos. En el ámbito de la construcción de carreteras más concretamente, los precios son normalmente más altos que en España. En los concursos de carreteras, los precios ganadores han estado normalmente alrededor del 70 % a 90 % del valor estimado en la licitación. Muy excepcionalmente, han resultado ganadoras ofertas que superaban el 90 % del valor estimado por los pliegos de contratación. Cabe mencionar que hay novedades en la Ley de Contratación Pública, por la que los compradores podrán cancelar el contrato si el precio ganador resulta ser más alto que el valor estimado del proyecto. Los precios de los materiales de construcción en Eslovaquia son medios.

En cuanto a plazos de pago a los proveedores, en el sector de la construcción en Eslovaquia lo normal son 75 días de plazo. Esto se debe a la falta de instrumentos financieros (*confirming* y *factoring*) en el sector. Los proveedores de productos estratégicos, como el acero, exigen plazos más reducidos.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Por lo general, la percepción de las empresas españolas del sector es buena. Ha mejorado tras la ejecución del proyecto de la Circunvalación D4 de Bratislava, que llevó a cabo **Cintra**. Es el mayor proyecto en la historia de Eslovaquia desde su independencia en 1993, y suscitó mucha atención mediática. Los miembros de las empresas públicas de transporte NDS y ZSR perciben favorablemente que las empresas españolas presenten ofertas a sus concursos. Las empresas de capital español activas en el mercado de la construcción de infraestructuras de transporte en Eslovaquia son: **Ferrovial, OHL, Isolux Corsán, Cintra y Hochtief**.

En julio de 2020 se inauguró el tramo más importante de la autovía R7 construida por **Ferrovial**. El proyecto adjudicado a la compañía española es parte de una concesión desde 2016 hasta 2050, que consta de 59,1 km de construcción y 904,5 millones de euros de inversión.

En noviembre de 2022 se anunció la firma del contrato entre la empresa pública NDS y FERROVIAL-BUDIMEX para la construcción del enlace de las autopistas D1 y D4 en el municipio de Bratislava. Se trata de un proyecto con una

sección de 3,6 km y con un precio de adjudicación de 110 MEUR. Las obras se llevarán a cabo a lo largo de 36 meses y supondrán la conexión entre dos autopistas esenciales en la movilidad diaria del área metropolitana de la capital eslovaca. La D4 circunvala la ciudad por el este y la D1 conecta el municipio con ciudades cercanas como Trnava. La mejora de la interconexión entre ambas vías agilizará el tráfico y evitará los constantes atascos que se producen en la zona desde la puesta en servicio de este tramo de la D4 en julio de 2021.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

El mercado de la construcción de infraestructuras de transporte en Eslovaquia presenta suficientes oportunidades de negocio como para resultar atractivo para empresas constructoras y de ingeniería civil españolas. El estado actual de las infraestructuras del país (en desarrollo), y los planes que tienen las empresas públicas de transporte indican que durante la próxima década aún quedarán múltiples proyectos por desarrollar. Pese a tratarse de un mercado relativamente cerrado, como hemos visto hay una creciente presencia de empresas internacionales, y todo indica que Eslovaquia continuará su proceso de apertura. Además de obra nueva, las autoridades eslovacas también tienen como objetivo principal continuar invirtiendo en el mantenimiento de infraestructuras, por lo que hay oportunidades en todos los sectores y subsectores. Aunque ha habido irregularidades previamente en concursos y proyectos, se espera que las prácticas de los compradores vayan mejorando como resultado del control creciente por parte de las instituciones de la Unión Europea y los cambios introducidos en la Ley de Contratación Pública.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

Para entrar en el mercado eslovaco es recomendable, al menos para los primeros proyectos, buscar un socio local, o al menos un socio con cierta experiencia y contactos en el país. Los motivos para esta recomendación son:

- Dominio del Idioma
- Conocimiento de trámites y procedimientos específicos
- Certificados
- Contactos

En cualquier caso, si se desea ser competitivo a largo plazo en Eslovaquia, es imprescindible implantarse en el país, ya sea adquiriendo una empresa local, o invirtiendo en una estructura nueva. Es necesario disponer de medios propios (maquinaria, personal local con conocimiento del mercado, etc.). Los compradores inspeccionarán minuciosamente a cualquier nuevo competidor en el mercado, donde serán cruciales las referencias de otros proyectos, los consorcios que se formen, y –ha cobrado mucha importancia en los últimos años– la situación financiera de la empresa. En Eslovaquia se utiliza el tipo de contrato FIDIC. NDS generalmente recurre al FIDIC rojo, y está tratando de dejar en desuso el amarillo. En cambio, ZSR utiliza el FIDIC amarillo. La calidad técnica de los proyectos es generalmente buena. El nivel de la ingeniería civil es alto en Eslovaquia y hay buenos ingenieros, lo que se traduce en proyectos técnicos buenos.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

No existen impedimentos legales para que las empresas españolas participen en los concursos convocados por las autoridades eslovacas. No obstante, si la empresa es nueva en el país, las probabilidades de resultar ganadora de un concurso serán mayores si licitan acompañadas de una empresa local. Las empresas deben contar con un certificado que permita realizar obras, que emite [Dopravný Úrad](#) (Autoridad de Transporte). El certificado es de duración limitada y se debe renovar periódicamente. Basta con que una empresa del consorcio tenga el certificado para que se puedan ejecutar obras.

El idioma es una clara barrera de entrada, ya que es imprescindible disponer de personal que hable eslovaco para la presentación de ofertas, contratos y el desarrollo de los proyectos. Un problema común de las empresas

extranjeras cuando presentan sus ofertas es que caen en pequeños errores formales que, a veces, invalidan los pliegos.

En cuanto a los recursos humanos, las empresas entrevistadas han expresado que el nivel técnico de los mandos medios es algo más bajo que el que hay en España. En general, los ingenieros en Eslovaquia tienen una formación muy técnica y específica. De entre los puestos que es difícil cubrir con personal local se cita el de “Project Manager”, por ejemplo. En relación con lo anterior, también hay dificultades para que un ingeniero extranjero firme proyectos. Por ejemplo, se tarda alrededor de 7-8 meses en realizar las gestiones necesarias para que trabaje un agente de pie de obra. Además, la validez de la homologación es de un año.

También habrá que adaptar el desarrollo de los proyectos al sistema de aprobaciones técnicas que se utiliza en Eslovaquia y que, aunque no presenta dificultades, es distinto del que se utiliza en España. Durante la ejecución de la obra la comunicación con la empresa pública de transporte que corresponda también puede ser un problema. Los procedimientos son burocráticos y no siempre claros. Por ejemplo, para dirigirse al inspector de obra (que siempre está fuera de la oficina) hay que enviar un correo ordinario o fax a la oficina. Otra barrera con la que se pueden encontrar las empresas españolas es la financiación, ya que en el sector no es común recurrir al *factoring* ni al *confirming*.

E.3. Ayudas

Los fondos de la UE son la fuente de financiación más importante para proyectos de infraestructuras de transporte, especialmente en lo que se refiere a nueva construcción y modernización de carreteras. Eslovaquia, como miembro de la UE, es elegible para financiar proyectos de transporte con los siguientes fondos europeos:

- Programa Operativo de Infraestructura Integrada 2021-2027 (OPII).
- Programas de Cooperación transfronteriza, transnacional e interregional 2021-2027, todos ellos financiados con el FEDER.
- *Connecting Europe Facility* (CEF).

E.4. Ferias del sector

NOMBRE	CIUDAD	WEB
Traffic-Expo – TIL	Kielce (Polonia)	Acceder
Intertraffic	Ámsterdam (Países Bajos)	Acceder

F. CONTACTO

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

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Eslovaquia, 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:

Hviezdoslavovo námestie 15
Staré Mesto
Bratislava [811 02] - Eslovaquia
Teléfono: +421 254 415 730
Email: bratislava@comercio.mineco.es
<http://eslovaquia.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) 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

Gorka Castrillo Estévez

Oficina Económica y Comercial
de España en Bratislava
bratislava@comercio.mineco.es

Fecha: 25/11/2022

NIPO: 114-22-016-9

www.icex.es

