

Infraestructura vial en Eslovaquia

A. CIFRAS CLAVE

El mercado de la construcción de infraestructura vial en Eslovaquia es muy atractivo para las empresas de construcción e ingeniería civil españolas. 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 toda la infraestructura vial y de transporte por carretera. Las prioridades desde hace unos años han sido conectar el oeste de Eslovaquia con el este y mejorar los enlaces con los cinco países colindantes (Hungría, República Checa, Austria, Ucrania y Polonia).

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 países¹, y punto de paso obligado entre el norte y sur de Europa del Este, y entre el oeste y Rusia/Ucrania. Por Eslovaquia transcurren 3 de los 9 corredores de la red europea TEN-T²: 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 el oeste, como de Eslovaquia con el resto de Europa central. 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 (millones habs.)	5,45 millones
PIB (2019, millones de EUR)	93.865
PIB per cápita (2019, millones de EUR)	17.210
Crecimiento del PIB (respecto a 2018)	2,3%
Riesgo país	A4
Clima de negocios	A2
Longitud infraestructura vial (en km de autopistas)³	482
Inversión total en infraestructura vial	768, 8 millones de EUR
Inversión en mantenimiento de infraestructura vial	295,7 millones de EUR

¹ Hungría, Austria, República Checa, Polonia y Ucrania.

² El plan TEN-T (Trans-European Transport Network), es un proyecto de la Comisión Europea que se centra en 9 corredores prioritarios de transporte de mercancías y pasajeros a lo largo y ancho de Europa, con el fin de tener infraestructuras de primer nivel en todo el continente y facilitar de esta manera la integración económica y social del mismo. Estos corredores combinan diversos tipos de transporte: carretera, ferrocarril, fluvial y aéreo. La financiación para el plan TEN-T proviene principalmente del Connecting Europe Facility (CEF) y de fondos europeos estructurales y regionales (ESIF) como el Fondo de Cohesión (CF) y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (ERDF).

³ Datos de 2017, fuente: Statista.

Fondos CEF para proyectos en Eslovaquia (2014-2020), con beneficiarios eslovacos⁴	541,9 millones de EUR
Fondos CEF para proyectos en Eslovaquia (2014-2020), con beneficiarios no eslovacos⁵	6,1 millones de EUR

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 este de Europa y los países de Visegrado⁶ 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>3rd class road</i>	Vía con importancia regional

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

⁴ Actualmente hay 40 proyectos con beneficiarios eslovacos que han recibido 541,9 MEUR en cofinanciación de transporte del CEF (de los cuales 533,4 MEUR provienen del Fondo de Cohesión Europeo), con una inversión en el total de los proyectos de 700,4 MEUR), a junio de 2020. Fuente: [Connecting Europe Facility \(CEF\) – Transport Grants 2014-2020](#).

⁵ Hay un total de 3 proyectos ubicados en Eslovaquia, pero con beneficiarios no eslovacos (capital extranjero), que han recibido financiación del CEF por valor de 6,1 MEUR, con una inversión total de 11,4 MEUR, a junio de 2020. Fuente: [Connecting Europe Facility \(CEF\) – Transport Grants 2014-2020](#).

⁶ Los países del Grupo de Visegrado o V4 son Eslovaquia, Polonia, Hungría y República Checa.

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

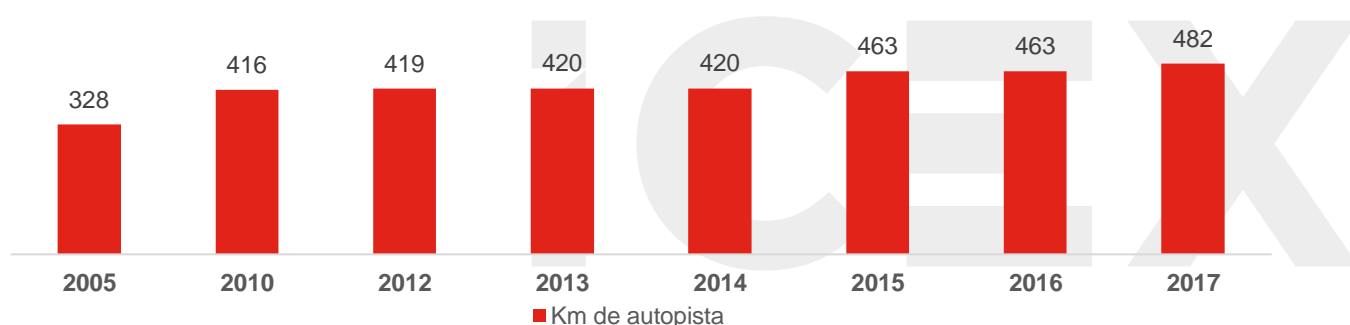
Fuente: Administración Eslovaca de Carreteras (Slovenska Správa Ciest)⁷.

B.2. Tamaño del mercado

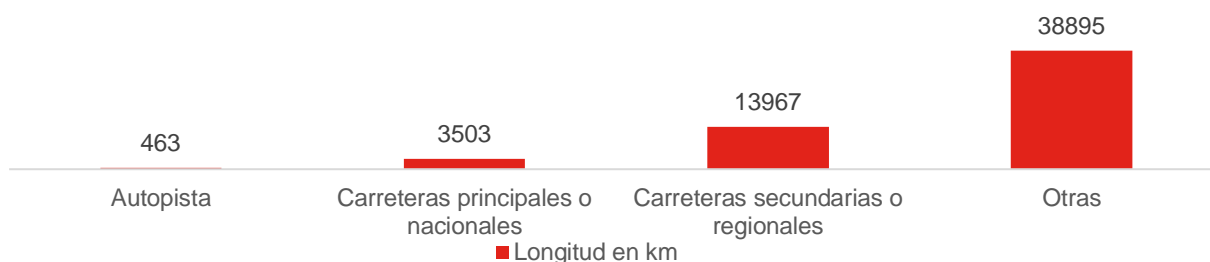
B.2.1. Demanda de infraestructura vial

Si se analiza la infraestructura vial existente en Eslovaquia, el país ocupa una posición medio-baja en densidad de carreteras (así como ocupa una posición medio-alta en densidad de vías férreas)⁸. En cuanto al estado de las carreteras, estas son relativamente antiguas, aunque se encuentran en fase de renovación y modernización desde hace unos años.

LONGITUD TOTAL DE AUTOPISTAS EN ESLOVAQUIA (2005-2017)



LONGITUD DE INFRAESTRUCTURA, POR TIPO DE VÍA



Datos: [Comisión Europea, Transporte y Movilidad](#)

En cuanto a la inversión total en infraestructura⁹ vial, esta fue de 270 millones de euros en 2018, lo que corresponde aproximadamente a un 93,9 % de la inversión total destinada a infraestructuras¹⁰ (ferroviaria, vial, aérea, marítima

⁷ Clasificación de carreteras según el [Slovenska Správa Ciest](#).

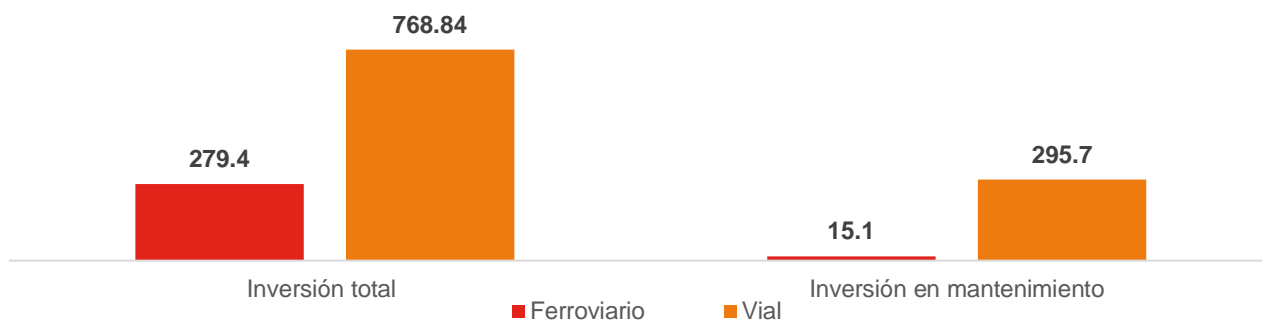
⁸ [Ficha Sector: El sector de la infraestructura ferroviaria en Eslovaquia 2020 \(ICEX\)](#).

⁹ La inversión en infraestructura incluye el gasto realizado en nueva construcción y mantenimiento.

¹⁰ [Datos de la OCDE para 2018](#), relativos a inversión en infraestructura aérea, marítima, ferroviaria, vial, y canales de navegación internos. No se disponía del dato de inversión en infraestructura marítima, por lo que se ha calculado el porcentaje sobre el total sin contar con esta (es decir, el total de inversión en infraestructura vial sobre el total de inversión en infraestructura salvo infraestructura marítima).

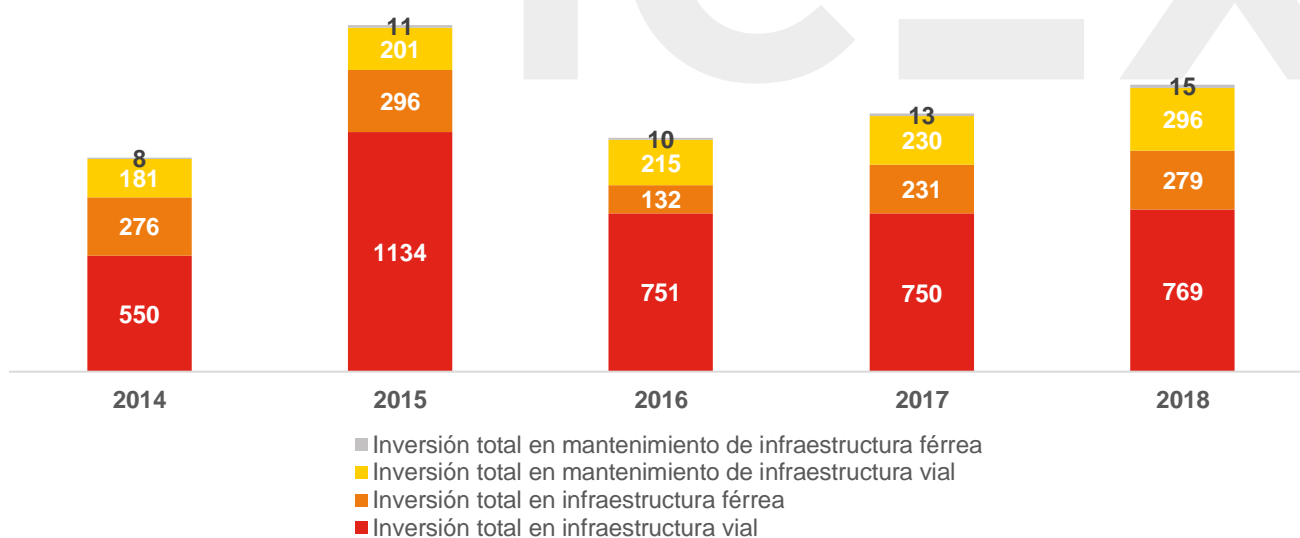
y canales de navegación interiores). En 2018 la inversión en infraestructura férrea fue de 15,1 millones de euros, un 4,5% de la inversión total en infraestructura. La inversión realizada en mantenimiento de infraestructura vial ha sido constante en los últimos años, y la inversión en mantenimiento es también muy superior a la ferroviaria. En los últimos años, especialmente desde 2012, la inversión en infraestructuras, incluyendo la vial y carreteras, ha aumentado de manera muy significativa.

INVERSIÓN TOTAL Y EN MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y FERROVIARIA EN ESLOVAQUIA En MEUR, 2018



Fuente: Elaboración propia. Datos OCDE (2018)¹¹.

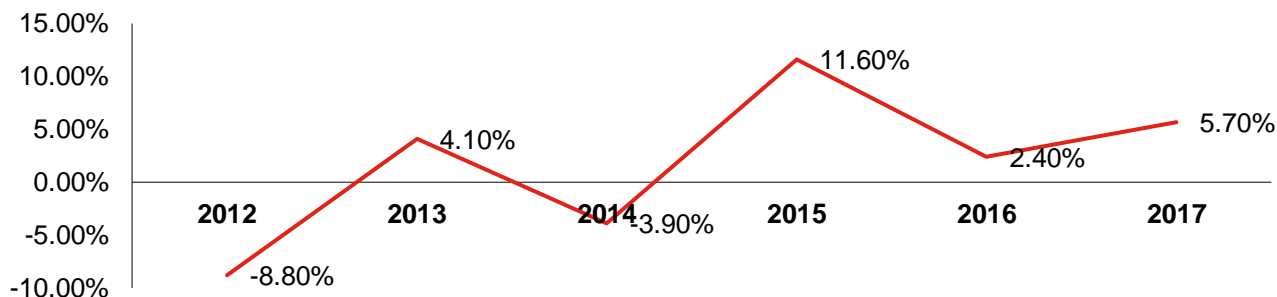
INVERSIÓN TOTAL Y EN MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA FÉRREA Y VIAL EN ESLOVAQUIA (2014-2018) En MEUR



Fuente: elaboración propia. Datos: OCDE¹².

¹¹ OCDE, últimos datos del 2018. Infrastructure maintenance (indicator) e Infrastructure investment (indicator). Acceso en diciembre de 2020.

¹² OCDE (2020), Infrastructure maintenance (indicator) e Infrastructure investment (indicator).

VARIACIÓN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
En %

 Fuente: Deloitte, *European Powers of Construction*.

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 de Visegrado¹³, con los que Eslovaquia puede compararse en mayor igualdad de condiciones.

En cuanto a la densidad de infraestructura (en km de vías) de Eslovaquia, Eslovaquia ocupa una posición medio-baja en infraestructura vial (mientras que, por ejemplo, se podría decir que en infraestructura ferroviaria su posición respecto al resto de países es medio-alta). En cuanto a la comparación de Eslovaquia con el resto de los países en inversión total en infraestructura vial¹⁴, Eslovaquia tampoco destaca en este aspecto entre los países de la región, como puede observarse en la siguiente tabla y gráficos por países de la página siguiente.

El país con mayor longitud de carreteras y que más dinero invierte en construcción y mantenimiento de infraestructura vial es Polonia, seguido de Hungría, y Austria, aunque en 2018 la inversión total en carreteras de Rumanía fue elevada, aunque no tanto su inversión en mantenimiento. Eslovaquia siempre se encuentra por debajo de la media, en torno al 4 % a 8 %, tanto en densidad como en inversión.

DENSIDAD, INVERSIÓN TOTAL Y EN MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL (POR PAÍSES)¹⁵
En miles de EUR

País	Densidad de infraestructura (en km de vías) ¹⁶	Inversión total ¹⁷ (en MEUR)	Inversión en mantenimiento (en MEUR)
Eslovaquia	54,87	768,840	295,700
República Checa	130,93	1.044,764	871,462
Hungría	204,64	1.780,314	379,716
Austria	142,65	463,000	726,000
Polonia	416,26	2.668,638	464,723
Rumanía	84,99	2.181,564	-
Ucrania	169,72	-	-
Croacia	26,58	285,518	193,311

¹³ El Grupo de Visegrado o V4 es una alianza de cuatro países centroeuropeos: Eslovaquia, Hungría, Polonia y la República Checa.

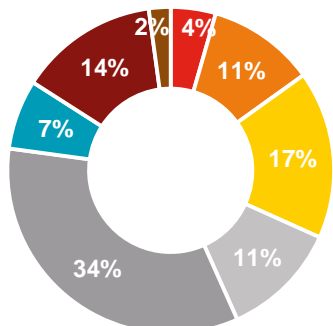
¹⁴ La inversión en infraestructura incluye el gasto realizado en nueva construcción y mantenimiento.

¹⁵ Datos del 2018, fuente: OCDE.

¹⁶ Datos del 2020, Fuente: Statista, Datos: OCDE.

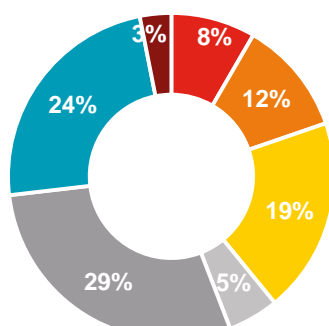
¹⁷ Los últimos datos son del 2018. Para ciertos países no hay datos sobre inversión total para 2018 (Ucrania) ni sobre inversión en mantenimiento (Ucrania y Rumanía). Fuente: OCDE (2020), Infrastructure maintenance (indicator).

DENSIDAD DE CARRETERAS
Por km²



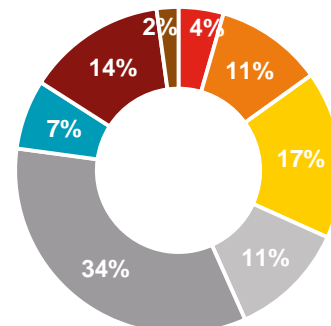
- Eslovaquia
- Rep. Checa
- Hungría
- Austria
- Polonia
- Rumanía
- Ucrania
- Croacia

INVERSIÓN TOTAL
En miles de EUR



- Eslovaquia
- Rep. Checa
- Hungría
- Austria
- Polonia
- Rumanía
- Croacia

INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO
En miles de EUR



- Eslovaquia
- Rep. Checa
- Hungría
- Austria
- Polonia
- Rumanía
- Ucrania
- Croacia

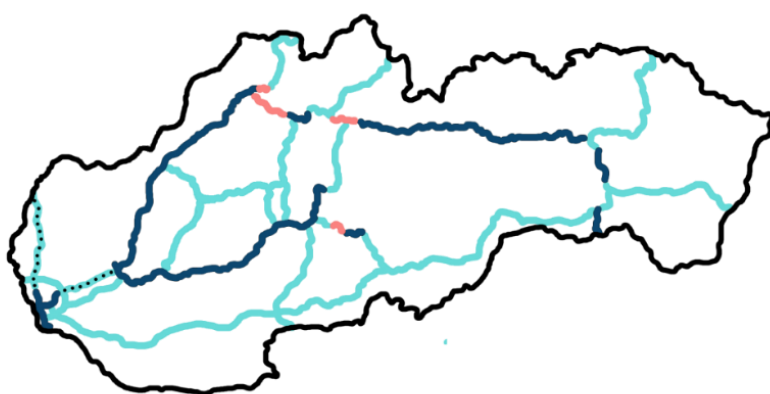
Fuente: elaboración propia: Datos:

OCDE.

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. La red de autopistas y autovías está en desarrollo actualmente, con 432 km completados de las primeras, y 288 de las segundas.

NDS, la Empresa de Autopistas Eslovaca, prepara el grueso de los proyectos de construcción de carreteras de importancia. Según la empresa pública, está completado aproximadamente el 25% de la red de autopistas y autovías del país. En el siguiente mapa se pueden apreciar el estado actual de la red, y los tramos proyectados.

MAPA DEL ESTADO ACTUAL DE LA RED DE AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS EN ESLOVAQUIA



- Autopista / autovía operativa
- Autopista / autovía en construcción
- Autopista / autovía en preparación

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 globales) 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 varios años, ha ido abriéndose en los últimos años, con una presencia creciente de empresas extranjeras que han logrado ganar concursos de proyectos relevantes. Entre otros, en el concurso del megaproyecto de la Circunvalación participaron empresas que hasta entonces no tenían proyectos en Eslovaquia¹⁸, 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 de procedencia de 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 y Strabag** así como la sueca **Skanska**. Doprastav es la única empresa eslovaca entre ellas.
- **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, y 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.

Las empresas de capital eslovaco y extranjero compiten por obtener financiación europea. Actualmente hay 40 proyectos con beneficiarios eslovacos (capital eslovaco) que han recibido 541,9 MEUR en cofinanciación de transporte del CEF (de los cuales 533,4 MEUR provienen del Fondo de Cohesión Europeo), con una inversión total de los proyectos de 700,4 MEUR). Hay un total de 3 proyectos ubicados en Eslovaquia con beneficiarios no eslovacos (capital extranjero), que han recibido financiación del CEF por valor de 6,1 MEUR, con una inversión total para los proyectos de 11,4 MEUR¹⁹.

B.3. Precios

En general, los precios de los proyectos 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.

Cabe mencionar que hay novedades en la Ley de Contratación Pública²⁰, por las 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 con 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 (acero, por ejemplo) exigen plazos más reducidos.

¹⁸ Las empresas sin experiencia en el mercado que también participaron fueron la china CCCC, la italiana Astaldi, y la francesa Bouygues, que lideraron sus respectivos consorcios; aunque no lograron pasar a la segunda fase del concurso.

¹⁹ Fuente: [Connecting Europe Facility \(CEF\) – Transport Grants 2014-2020](#), a junio de 2020.

²⁰ Los concursos públicos se rigen en Eslovaquia por la [Ley de Contratación Pública 25/2006](#), que recoge la normativa previa sobre contratación (Ley de Contratación Pública 263/1999) y concesiones (Ley sobre Concesión 119/1996), así como la aplicación de toda la legislación europea en esta materia.

B.4. Principales actores

- **Ministerio de Transporte y Construcción de la República Eslovaca:** <https://www.mindop.sk/en>
- **NDS (Narodna diaľnicna spoločnosť) – Compañía Nacional de Autopistas:** <https://www.ndsas.sk/>
 - Empresa estatal
 - Actividad: Preparación, construcción y mantenimiento de autopistas
- **SSC (Slovenska Sprava Ciest) – Administración Eslovaca de Carreteras:** <https://www.ssc.sk/>
 - Administración estatal
 - Planificación y administración de carreteras
- **Dopravny Urad – Oficina de Transporte:** <http://nsat.sk/>
 - Organismo estatal
 - Cuerpo administrativo con competencia nacional en el área de transporte
- **NKU SR (Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky) – Oficina Suprema de Auditoría de la República Eslovaca**
 - Organismo estatal
 - Auditor de las cuentas del Estado
 - Independiente
 - <https://www.nku.gov.sk/>
- **ASOCIACIA PPP (Asociación PPP) – Asociación PPP**
 - Asociación no estatal
 - Apoyar y desarrollar proyectos PPP en Eslovaquia
 - Independiente
 - <http://www.asociaciapp.sk/>
- **OPII (Operational Programme Integrated Infrastructure) – Programa Operativo Infraestructura Integrada** (Programa estratégico para la absorción de fondos europeos para el presupuesto 2014-2020)

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Por lo general, la percepción de las empresas españolas en el sector es buena. Mejoró además con el megaproyecto de la **Circunvalación de Bratislava** que llevó a cabo **Cintra**, ya que se trataba del mayor proyecto en la historia de Eslovaquia (desde su independencia en 1993) y, además, en la capital, por lo que 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, Hochtief**.

En julio de 2020 se inauguró el tramo más importante de la autovía R7 construida por **Ferrovial**²¹. El proyecto adjudicado a la compañía española Ferrovial 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. Las fases de construcción del proyecto son:

1. Sección de la Autopista D4. Jarovce a Ivanka Sever. Dos carriles por sentido, 22,6 km de longitud, 45 puentes (incluyendo el nuevo Puente sobre el río Danubio) y 6 enlaces.
2. Sección de la autopista D4. Ivanka sever a Rača. Con dos carriles por sentido y un tramo de 2 km de longitud con 3 carriles por cada sentido, la longitud de este segmento es de 4,4 km. Incluye 12 puentes y 3 enlaces.

²¹ Fuente: ICEX (Noticias Eslovaquia): [“El domingo 19 de julio se inauguró la parte más importante de la autovía R7 construida por Ferrovial”](#)



3. Sección Autovía R7. De Bratislava Prievoz a Ketelec. Tramo con tres carriles por cada sentido y una sección de 900 m con dos carriles por cada sentido, de una longitud total de la sección de 6,3 km. Incluye 15 puentes y 3 enlaces.
4. Sección. Autovía R7. De Ketelec a Dunajská Lužná. Con dos carriles por sentido y una longitud de 8,4 km, incluye 10 puentes.
5. Sección. Autovía R7. De Dunajská Lužná a Holic. Tramo de dos carriles por sentido y una longitud de 17,4 km. Incluye la construcción de 12 puentes y 2 enlaces.

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 (tanto de carreteras como de ferrocarriles) indican que durante la próxima década aún quedarán múltiples proyectos por hacer. Pese a tratarse de un mercado relativamente cerrado, hay una creciente presencia de empresas internacionales, y todo indica que Eslovaquia continuará su proceso de apertura. Aparte de obra nueva, las autoridades eslovacas también tienen como objetivo principal continuar invirtiendo en el mantenimiento de infraestructuras, por tanto, 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. Por un lado, un control creciente por parte de las instituciones de la Unión Europea, los cambios en la Ley de Contratación Pública, y la presión de los medios de comunicación, grupos y el público en general deberían conducir hacia este resultado.

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 son²²:

- 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 el amarillo en desuso. 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.

²² Ver el siguiente apartado E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

Puesto que Eslovaquia es miembro de la UE, no hay impedimento legal para que las empresas españolas participen en los concursos convocados por las autoridades eslovacas. No obstante, si la empresa es nueva, 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 [Dopravny Urad](#) (Oficina de Transporte). En Eslovaquia hay muchas empresas extranjeras que lo tienen²³. 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 realizar 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” como 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 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. Eslovaquia, como miembro de la UE, es elegible para financiar proyectos de transporte con los siguientes fondos europeos:

Programa Operativa de Infraestructura Integrada 2014-2020 (OPII)²⁴, que utiliza los siguientes fondos:

- Fondo de Cohesión (FC): 2.307.139.166 euros disponibles para Eslovaquia.
- Fondo de Desarrollo Regional (FEDER): 1.659.506.207 euros disponibles.

Programas de Cooperación transfronteriza, transnacional e interregional²⁵ 2014-2020, todos ellos financiados con el FEDER:

- Europa Central
- Danubio
- Interreg V-A – Polonia – Eslovaquia
- Interreg V-A – Eslovaquia – Austria
- Interreg V-A – Eslovaquia – Hungría

Connecting Europe Facility (CEF): para proyectos relacionados con la Red TEN-T²⁶ y financiado por el Fondo de Cohesión.

La mayor parte de los fondos del OPII 2014-2020 que corresponden a transporte ya tienen proyectos asignados. En el pasado período de financiación 2007-2013, Eslovaquia no fue capaz de retirar todos los fondos a tiempo (al final

²³ En la página web de Dopravny Urad se puede ver qué empresas poseen el certificado.

²⁴ http://ec.europa.eu/regional_policy/es/atlas/programmes

²⁵ *Idem.*

²⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en



de 2013 sólo había retirado el 60 % de los fondos, pero logró una prórroga de dos años). El ámbito de transporte fue uno de los más problemáticos a la hora de lograr obtener fondos²⁷. En julio de 2016, Eslovaquia sólo había retirado un 2,86 % de los fondos 2014-2020 del OPIL²⁸.

Debido al desarrollo económico de Eslovaquia y la reducción del paro en el país en general, y especialmente en determinadas zonas, no está claro qué regiones serán elegibles para el FC y el FEDER en el próximo período de financiación de la UE, 2021-2027. Por ello será necesario para Eslovaquia poder financiarse a través de fondos o esquemas alternativos de los que ha dependido hasta ahora. Una opción a la que ya se ha recurrido es a los proyectos PPP. Por otro lado, el nuevo instrumento lanzado por la Unión, el **Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas** (EFSI por sus siglas en inglés, o también conocido como Fondo Juncker), puede ser apalancado por Eslovaquia para facilitar la financiación privada de proyectos de transporte.

E.4. Ferias del sector

AQUA-THERM NITRA: feria internacional de tecnologías de: calefacción, aire acondicionado, sanitaria, protección medioambiental, medidas y regulación

Frecuencia: bienal

Ubicación: Agrokomplex, Nitra, Eslovaquia

Próxima edición: 02/09/2021 (4 días)

CONECO – RACIOENERGIA: Feria Internacional de energía y construcción

Frecuencia: Anual

Ubicación: Bratislava Exhibition Ground

Próxima edición: 03/24/2021



F. INFORMACIÓN ADICIONAL

F.1. Direcciones de interés

Embajada de España en Eslovaquia

Dirección: Prepostska, 10, 811 01 Bratislava, República Eslovaca

Teléfono: +421 2 5441 57 24/26; Fax: +421 2 5441 75 65/57

E-mail: emb.bratislava@maec.es

<http://www.exteriores.gob.es/Embajadas/Bratislava/es/Paginas/inicio.aspx>

Agencia Eslovaca para la inversión (SARIO)

Dirección: Trnavská cesta 100, 17 821 01 Bratislava, República Eslovaca

Teléfono: +421 2 58 260 100-101; Fax: +421 2 58 260 109

E-mail: sario@sario.sk

<https://www.sario.sk/>

Oficina Eslovaca de Estadística (Slovstat)

Dirección: Mileticova 3, 824 67 Bratislava, República Eslovaca

Teléfono: +421 2 50 236 335; Fax: +421 2 55 561 361

<https://slovak.statistics.sk>

²⁷ <http://spectator.sme.sk/c/20052698/slovakia-fails-to-maximise-eu-funds.html>

²⁸ <http://spectator.sme.sk/c/20235638/slovakia-has-drawn-only-1-85-percent-of-available-eu-funds.html>

G. 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

Bratislava 811 02

Eslovaquia

Teléfono: 00 (421) (2) 54415730

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) 97 10 00 9 a

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.

AUTORA

Gadea de Santos de Lorenzo-Cáceres

Oficina Económica y Comercial
de España en Bratislava

bratislava@comercio.mineco.es

Fecha: 18/11/2020

NIPO: 114-20-022-X

www.icex.es



FICHAS SECTOR ESLOVAQUIA



ICEX España
Exportación
e Inversiones