

Infraestructura ferroviaria en Eslovaquia

A. CIFRAS CLAVE

Eslovaquia cuenta con 6.864 kilómetros de líneas ferroviarias, de las que un 23 % están electrificadas. Al ser un país montañoso en gran parte de su territorio, cuenta con 100 km de línea férrea compuesta por puentes y túneles, y se prevé aumentará debido a las próximas renovaciones y mejoras. Dada la situación geográfica del país en Europa central, 22 de las 299 estaciones de la red ferroviaria se encuentran en pasos fronterizos, por lo que para los planes de construcción y modernización de la administración eslovaca van frecuentemente de la mano de los países vecinos. Además, dada su situación estratégica, la UE tiene gran interés en fomentar la modernización de la red ferroviaria eslovaca, ya que es un punto clave de la red TEN-T que pretende conectar puntos estratégicos de Europa mediante transporte terrestre, fluvial y naval. La red TEN-T se compone de nueve corredores ferroviarios, tres de los cuales transcurren por Eslovaquia: Corredor IV (Báltico-Adriático), Corredor Va (Oeste-Este) y Corredor VI (Rin-Danubio). En cuanto a la relación España-Eslovaquia, aunque la balanza comercial es casi inexistente en el sector, ya que las exportaciones e importaciones de productos relacionados entre ambos países son mínimas, España sí goza de buena imagen país en la construcción de infraestructuras, lo cual presenta una buena oportunidad de negocio.



Infraestructura ferroviaria (datos 2018)	
Longitud total de líneas (km)	6.864
Total líneas electrificadas (km)	1.587
Extensión total de vías construidas (km)	46.692
Número cambios de agujas (ud)	8.387
Número de puentes (ud)	2.326
Número de túneles (ud)	76
Longitud total de puentes (m)	52.244
Longitud total de túneles (m)	45.007
Número de pasos a nivel (ud)	2.088
Bloqueo automático (km)	500
Sistemas de bloqueo automático (km)	447



Bloqueo semiautomático (km)	633
Líneas con comunicación telefónica (km)	1.742
Kilómetros de sistema centralizado (km)	396
Subestaciones eléctricas y de cambios de agujas (ud)	94
Estaciones de ferrocarril totales (ud)	299

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición del sector

Esta ficha estudia el sector de la infraestructura de transporte ferroviario. Por tanto, se excluye cualquier otro tipo de infraestructura de transporte. Dentro del sector ferroviario, cabe diferenciar dos subsectores: 1) trenes (locomotoras, vagones, tranvías, trenes de pasajeros, de mercancías y de alta velocidad, y todo componente necesario asociado); 2) infraestructura ferroviaria (todo producto relacionado con las partes que conforman las vías o la estructura por la que se desplaza el material rodante, como: raíles, travesías, plataformas, sistemas de fijación, sistemas de seguridad o desvíos). En esta ficha se incluyen los elementos para vías férreas, motores y partes de vehículos ferroviarios (partidas arancelarias 4406, 8408, 8607, 8608, 8609, 7302 del sistema armonizado TARIC) y se excluyen las partidas relativas a los trenes, locomotoras, vagones y tranvías (partidas 8601, 8602, 8603, 8604, 8605 y 8606).

En el ámbito de la infraestructura de transporte, la red ferroviaria eslovaca, que hasta hace poco era bastante anticuada, se encuentra en proceso de modernización y ha conocido un importante desarrollo en los últimos años, en gran parte debido a que el país se ha beneficiado de fondos de la UE para este objetivo. El mercado eslovaco compete en gran medida con los países que integran la región del este de Europa y el grupo de Visegrado (Eslovaquia, Hungría, Polonia y República Checa), por la obtención de fondos de la UE para la construcción de las infraestructuras.

Eslovaquia es un enclave geográfico estratégico, situado en pleno centro de Europa y con fronteras con cinco países¹, lo que sitúa al país en tres rutas de la red TEN-T (Red Transeuropea de Transporte) y, por tanto, el desarrollo de la red de infraestructuras de transporte, tanto ferroviario como por carretera, es muy importante para el desarrollo tanto regional como del propio país. Eslovaquia tiene un problema estructural de desequilibrio regional, donde el oeste está desarrollado económicamente e industrializado, mientras que las regiones del este están relativamente marginadas. En este sentido, 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 la región central de Europa. En este contexto, el desarrollo de la red de infraestructuras de transporte eslovaco, y concretamente el ferroviario, se presenta como un sector de oportunidad.

B.1.1. Transporte urbano

Eslovaquia también cuenta con una infraestructura de transporte ferroviario urbano; en concreto, cuenta con dos redes en dos ciudades diferentes: Bratislava y Košice. Entre las dos reúnen 328 tranvías en 16 líneas. En el caso de Bratislava, en el año 2015 renovó parte de su flota incorporando 30 tranvías del modelo Škoda 29T1 ForCity Plus y otros 30 tranvías modelo Škoda 30T1 ForCity Plus. El resto de la flota tiene una edad superior a 20 años².

Por otro lado, en 2018 comenzó la construcción de la 2.^a fase del tranvía de Petržalka, que se ha concluido este año 2020. La nueva ampliación de la línea tiene 3,78 km de longitud y cuenta con 7 nuevas paradas. Además, el plan proyecta la construcción al final de la línea de un almacén y taller con capacidad para 12 tranvías. Košice, en cambio, adquirió entre 2014 y 2017 41 tranvías modelo Pragoimex Vario LF2+. El resto de su flota es de los años 90, excepto un tren Pragoimex Vario FR.S adquirido en el año 2011. Esta renovación del material rodante contó con la

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

² Se pueden consultar todos los detalles de la flota completa en: <https://imhd.sk/ba/vehiculos/1/trams-streetcars>

financiación de fondos OPIL de la UE, por una cantidad de 17 millones de euros. Además, en octubre de 2020 ha finalizado la última fase de un importante proyecto de modernización de la red de tranvías de la capital, que comenzó el 22 de junio de 2019 con un coste total de 65,1 millones de euros, financiado asimismo con fondos europeos. Se trata de la finalización de la línea de tranvía Dúbravsko-Karloveská³, que permitirá una fácil conexión con el centro para los distritos de Karlova Ves y Dúbravka. Las obras fueron realizadas por el consorcio DK Radiála. La línea transporta alrededor de 30.000 pasajeros al día.

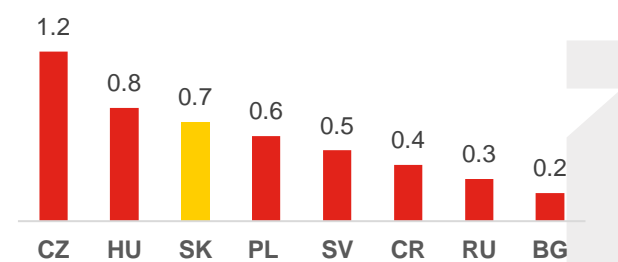
B.2. Tamaño del mercado

Para obtener una imagen más completa del tamaño del mercado de infraestructura ferroviaria, se comparan las siguientes variables del sector ferroviario en Eslovaquia con países de la región del centro y del este de Europa.⁴ Eslovaquia se encuentra entre los primeros países en densidad de vía férrea por km², y en inversión total en infraestructura ferroviaria. En 2018, la inversión total en infraestructura ferroviaria en Eslovaquia fue de 279,4 millones de euros. La mayor inversión hasta 2018 se realizó en 2013, por valor de 324 millones de euros. Además, si se compara la inversión total en infraestructura⁵, también en este aspecto destaca Eslovaquia entre los países de la región.

EUR

COMPARATIVA DE DENSIDAD DE VÍA FÉRREA

Por km²



Fuente. Banco Mundial.



B.3. Oferta

Eslovaquia es uno de los principales exportadores de vehículos y material eléctrico ferroviario (capítulo 86) en los últimos 5 años. En 2015, el Gobierno eslovaco inició el plan de renovación de la red ferroviaria de todo el país, razón por la cual las importaciones superaron las exportaciones, aunque en el resto de años hasta la fecha actual el saldo comercial ha sido siempre positivo (exportaciones > importaciones).

Asimismo, el volumen de exportaciones e importaciones del capítulo 86 se ha mantenido estable en los últimos años, con cifras elevadas, que demuestran que dentro de la industria ferroviaria es la principal partida de la balanza comercial del sector. Alemania se sitúa en primera posición tanto en importaciones como exportaciones de vehículos y material ferroviario en Europa. Alemania y la República checa concentran casi el 50% del comercio de este capítulo con Eslovaquia en 2019, y ambos países suponen más del 60 % de las importaciones de Eslovaquia. Austria, Polonia, Suiza son de los países a los que más exporta Eslovaquia, y Polonia, Ucrania, Bulgaria y Hungría son los países de los que más importa.

³ Ayto. de Bratislava: <https://bratislava.sk/sk/sprava/prace-na-rekonstrukcii-dubravsko-karloveskej-radialy-sa-blizia-k-zaveru>

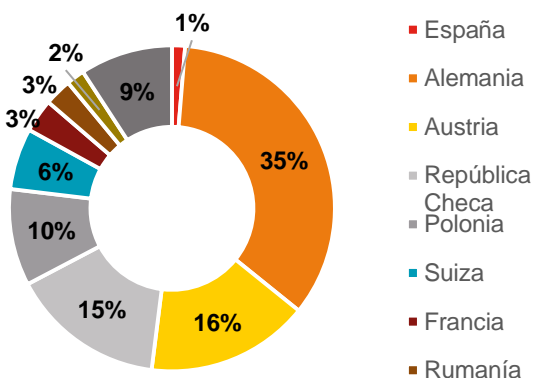
⁴ Concretamente, se comparará Eslovaquia con ciertos países con los que compite por fondos de la UE, estos son: Hungría, Polonia, República Checa, Bulgaria, Croacia, Eslovenia y Rumanía.

⁵ La inversión en infraestructura incluye el gasto realizado en nueva construcción y mantenimiento.

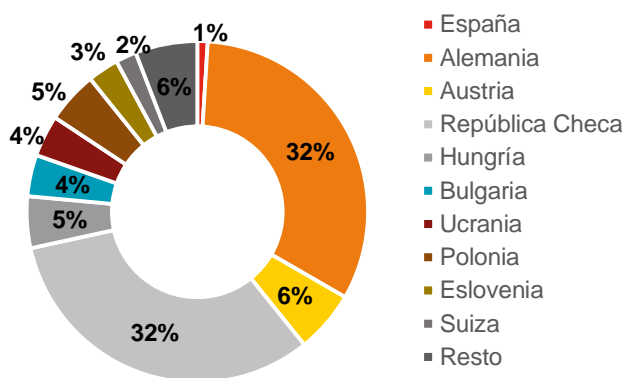
España se encuentra en posiciones poco relevantes tanto en importaciones como exportaciones de y hacia Eslovaquia, con tan sólo alrededor del 1 % del porcentaje total en ambos casos.

FLUJO COMERCIAL DE VEHÍCULOS Y MATERIAL FERROVIARIO POR PAÍSES EN 2019 (CAPÍTULO 86)

Exportaciones



Importaciones

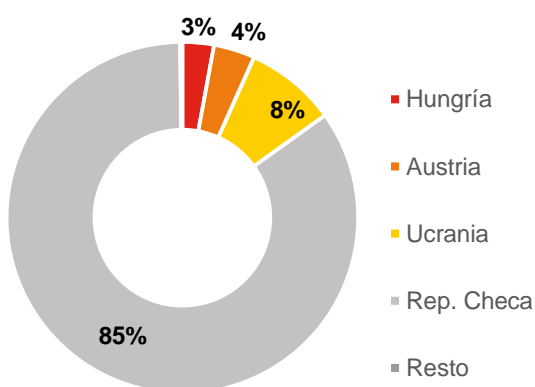


Datos: Eurostat 2018.

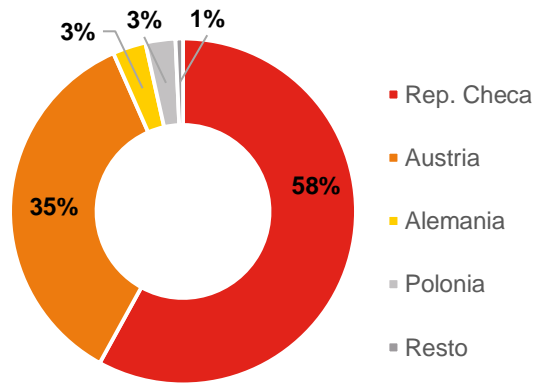
Por otro lado, el mercado eslovaco de elementos para vías férreas (partida 7302) es muy limitado, ya que no cuenta con una gran producción local. Eslovaquia es principalmente un importador de estos productos, comparado con otros países productores de mayor tamaño, como la República Checa, lo que resulta en una balanza comercial negativa en los últimos 5 años, debido principalmente a los poderosos exportadores internacionales. República Checa actualmente controla el mercado eslovaco de esta partida. La participación de España en este mercado es prácticamente inexistente.

FLUJO COMERCIAL DE ELEMENTOS PARA VÍAS FÉRREAS EN 2019 (PARTIDA 7302)

Exportaciones



Importaciones



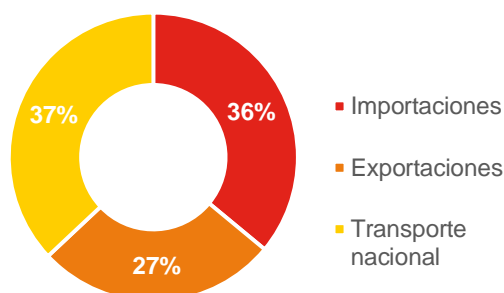
Datos: Eurostat 2018.

B.4. Demanda

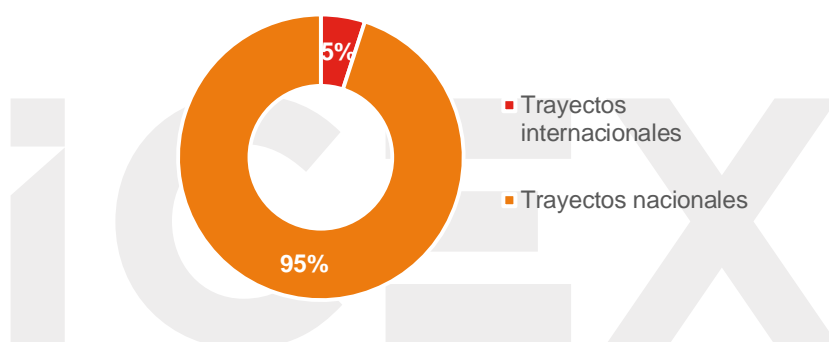
B.4.1. Tráfico de viajeros y mercancías

- Según los últimos datos disponibles de la Oficina de Estadística de la República eslovaca⁶ (2018), Eslovaquia dispone de 881 locomotoras, 15.509 vagones de carga y 948 coches de tren para el transporte de pasajeros.
- Dentro del volumen total de transporte de mercancías en Eslovaquia, se transportaron 47,8 millones de toneladas de mercancías, de las que 17,3 millones de toneladas fueron de mercancías importadas, 12,9 millones de toneladas fueron de transacciones de exportación y 17,6 millones de toneladas fueron transporte de mercancías dentro del territorio nacional.
- En lo tocante al transporte de pasajeros, en 2018 se realizaron 75,4 millones de trayectos, de los cuales 71,4 fueron trayectos nacionales y 3,8 millones fueron trayectos internacionales.
- En cuanto al tráfico ferroviario de mercancías, más del 70 % se divide entre el tránsito nacional e importaciones hacia el país. Por otro lado, cuando valoramos el volumen de tránsito ferroviario de pasajeros, vemos que los principales trayectos que se realizan son trayectos nacionales, el 95 % del tránsito de pasajeros.

TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS



TRÁFICO FERROVIARIO DE VIAJEROS



Fuente: Elaboración propia con datos de Statistical Office of the Slovak Republic.

B.4.2. Demanda de infraestructura ferroviaria

La empresa pública encargada de administrar las infraestructuras ferroviarias en Eslovaquia es **ŽSR, Železničná spoločnosť Slovensko**. Por Eslovaquia pasan tres corredores de la red paneuropea:

- Corredor IV: Dresde/Nurémberg – Estambul (pasa por Bratislava)
- Corredor Va: Venecia/Ploce/Rijeka – Lviv (pasa por Bratislava y Zilina)
- Corredor VI: Gdansk- Zilina

La existencia de estos corredores, que coinciden con la Red TEN-T, posibilita que se destinen fondos de la Unión Europea a obras de mejora. A pesar de las mejoras y renovaciones de los últimos años, gran parte de la infraestructura sigue necesitando renovaciones, y actualmente ŽSR se está ocupando de la modernización del sistema en tres ámbitos:

- Aumento de la velocidad máxima a la que pueden circular los trenes, hasta 160 km/h
- Adaptación del sistema de señalización a ECTS
- Electrificación de las vías

⁶ [Statistical Office of the Slovak Republic](#)

Los proyectos más importantes de la modernización son los relacionados con el aumento de la velocidad de las vías a 160 km/h, que son obras de mayor valor económico. Las vías que serán objeto de estas obras son las que corresponden a los corredores de la Red TEN-T. ŽSR no proyecta la implementación de infraestructura para trenes de alta velocidad, más allá de los 160 km/h, por el momento. En cuanto a la electrificación de las vías, aproximadamente el 23 % están electrificadas; queda pendiente adaptar el resto de la red, ya que sólo en la región de Bratislava están electrificadas a 25 KV, 50Hz.⁷

MAPA DE LOS TRAMOS DE VÍA EN ESLOVAQUIA (2019)



Fuente: [El mercado del sector ferroviario en Eslovaquia, ICEX](#). Datos de: [Rail.sk](#)

B.5. Principales actores

- **Administrador de infraestructuras:** La red ferroviaria está gestionada por la compañía **Železnice Slovenskej Republiky (ŽSR)**. Debido a los requerimientos de la UE se separó la administración de la red ferroviaria de la operación de la misma. Por ello, ŽSR gestiona la red ferroviaria a nivel nacional e internacional, encargándose del mantenimiento y modernización de la vía, y es responsable de lanzar las diversas licitaciones que existen dentro del sector y de los fondos europeos asignados para la financiación de proyectos ferroviarios.
- **Operadores ferroviarios:**
 - **Operadores públicos:** En cuanto al principal operador ferroviario del país se encuentra **Železničná spoločnosť Slovensko (ŽSSK)**, empresa pública nacida en 2002, tras la presión de la UE por liberalizar el mercado ferroviario comunitario. ŽSSK es la empresa encargada de la gestión del tráfico de pasajeros y, por otro lado, ŽSSK Cargo, parte de la misma empresa, es la encargada del transporte de mercancías en Eslovaquia, en la actualidad un 80 % del total de mercancías transportadas por ferrocarril son gestionadas por ŽSSK Cargo.
 - **Operadores privados:** Perteneciente a la empresa checa de viajes Student Agency, RegioJet opera autobuses y trenes en Eslovaquia mediante su filial RegioJet A.S. La compañía entró en el mercado eslovaco en 2012 con la apertura de la línea Bratislava – Danuska Streda – Komárno y se expandió comunicando las dos grandes ciudades de Eslovaquia, Bratislava y Košice, así como Eslovaquia y varias ciudades de la República Checa.

⁷ [Rail.sk](#)



- **Operadores de tranvía:** Además de los mencionados anteriormente, se encuentran los operadores de la red de tranvías, *Dopravný Podnik Bratislava*, empresa municipal de transporte de Bratislava, encargada de la gestión de los servicios de autobuses, trolebús y tranvías de la ciudad. En la actualidad cuenta con 9 líneas de tranvía y 211 tranvías operativos. En cuanto a las líneas de tranvía de Košice, la empresa encargada de la gestión de infraestructuras y transporte es *Dopravný Podnik Mesta Košice*, y la ciudad cuenta con 7 líneas regulas, 7 líneas adicionales y 117 tranvías operativos.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Dentro del mercado ferroviario eslovaco no se encuentra presencia de empresas españolas para el transporte de pasajeros ni de mercancías, ya que estos subsectores se encuentran controlados por empresas eslovacas, o alguna empresa de alguno de los países vecinos. Las empresas de capital español que sí se encuentran activas en el mercado eslovaco ferroviario se dedican principalmente a la construcción de infraestructuras de transporte. Las principales empresas de capital español activas en Eslovaquia son **OHL, Isolux Corsán, Cintra, Hochtief**.

Por lo general la percepción de las empresas españolas es neutra, si bien ha habido complicaciones técnicas en este determinado proyecto que han trascendido a la prensa, por lo que la percepción del producto español en cuanto a la construcción de infraestructuras de transporte se ha visto afectada por estos incidentes.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

D.1. Perspectivas del sector

La modernización y actualización de toda la línea ferroviaria del país se encuentra entre los principales objetivos del Gobierno eslovaco, para así poder adaptarla al ancho de vía internacional, aumentar la velocidad de todas las líneas y conseguir que toda la red sea de tracción eléctrica. El Ministerio de Transporte y Construcción dispone de un presupuesto de 1.150 millones de euros, tal como se indica en el proyecto de presupuesto del Estado para el trienio 2019-2021 aprobado por el Gobierno (un 1,9 % menor que en 2018, pero se prevé una nueva asignación de recursos de la Unión Europea). En cuanto a las líneas de transporte dentro de la ciudad de Bratislava, es de notar que una gran parte de los vehículos utilizados en las líneas de tranvía están anticuados y pendientes de renovación. El ayuntamiento de la ciudad está barajando distintos proyectos para el reacondicionamiento de la orilla sur del río Danubio, que contemplan una nueva línea de tranvía para mejorar el transporte en esa parte de la ciudad.

En 2019, el Ministerio utilizó 921 millones de euros para infraestructura vial y ferroviaria y la mejora de los servicios en el sector del transporte de pasajeros, 40 millones más (4,54 %) que el presupuesto anterior. Además, también el año pasado, la empresa estatal **ŽSR** recibió 270 millones de euros entre fondos europeos y subvenciones. El aumento en la financiación permitió la implementación del programa de mantenimiento y reparación con mayor rapidez. La Comisión Europea aprobó algunos proyectos para mejorar la infraestructura ferroviaria y vial de Eslovaquia con fondos del Fondo de Cohesión, entre ellos, la compra de 25 modernos vagones de pasajeros en la región de Žilina, gracias a una financiación de 134,5 millones de euros.

Uno de los principales proyectos que se prevé que ayude a favorecer la industria ferroviaria en Eslovaquia es la conexión prevista entre Eslovaquia y China a través de ferrocarril. Este proyecto comenzó cuando el primer tren en hacer el trayecto desde China llegó a Eslovaquia en noviembre de 2017. El trayecto duró 17 días, que en comparación con el transporte en barco, que dura 30 días, se convierte en un claro competidor para el transporte Europa-Asia.

En abril de 2019 durante la Cumbre de los países de Europa Central, Oriental y China en Dubrovnik, Croacia, se firmó un acuerdo de exportación de productos lácteos entre China y la República de Eslovaquia, el primer paso para crear un puente terrestre entre Europa y Asia.⁸

⁸ ["China y Eslovaquia establecen un acuerdo de cooperación" Noticias ICEX.](#)

Otro de los principales proyectos que se van a realizar en Eslovaquia, aprobado el 30 de mayo de 2019, es la solicitud para el proyecto de construcción de infraestructura para el control y la preparación del material rodante para transporte ferroviario de pasajeros en *Nové Zámky*. Este centro y dos más, *Zvolen* y *Humenné*, se construirán y finalizarán a finales de 2021. Este proyecto será cofinanciado con fondos europeos hasta los 98,6 millones de euros.⁹

Además, recientemente se ha presentado el plan estratégico de inversiones¹⁰ para la próxima década por el Ministerio de Inversiones, Desarrollo Regional e Informatización, cuyo objetivo es la modernización, desarrollo regional y sostenible y la promoción de la innovación en Eslovaquia, y contará con fondos de la UE por valor de 12.190 millones de euros, destinados a la realización de objetivos estratégicos, como la finalización, renovación y modernización de las infraestructuras del país. La modernización de Eslovaquia es un factor esencial para superar la grave crisis económica provocada por la pandemia de COVID-19. El plan estratégico presentado como el “Acuerdo de asociación de la República Eslovaca para los años 2021-2027”, se basa en cinco pilares:

1. Innovación;
2. Desarrollo sostenible;
3. Movilidad, transporte y conectividad;
4. Ámbito social;
5. Calidad de vida en las regiones.

D.2. Licitaciones próximas y en curso

En cuanto a las oportunidades en el mercado eslovaco, como se ha mencionado anteriormente, en Eslovaquia se publican muy a menudo licitaciones para el sector ferroviario y sus infraestructuras. El transporte de pasajeros precisa de una urgente renovación de los canales de venta de billetes, por lo que se está tratando de introducir la compra a través de aplicaciones móviles o páginas web. ŽSŠK está tratando de actualizar las características de su página web y de su aplicación móvil, para así facilitar el acceso de pago a través de tarjeta de crédito *online*. La empresa también cerrará los sistemas de ventas anteriores como parte de la modernización de los canales de venta, ya que los últimos resultados muestran que desde su lanzamiento en noviembre de 2018 se vendieron 323.034 billetes a través de su aplicación móvil.

D.3. Proyectos UE

CORREDORES PRINCIPALES DEL TEN-T EN ESLOVAQUIA (2020)



Fuente: [Mapa interactivo TEN-T, Comisión Europea](#)

El proyecto TEN-T (Trans-European Transport Network), es un proyecto lanzado por la Comisión Europea, que persigue crear 9 corredores prioritarios de transporte de mercancías y pasajeros a lo largo y ancho de Europa, con el objetivo 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.

El Plan TEN-T prevé una inversión total de 388.340 millones de euros, a través de 2.500 proyectos, hasta el año 2030. Para el periodo actual, 2014-2020, se han destinado 153.453 millones de euros al Plan TEN-T.

- Báltico-Adriático
- Rin-Danubio
- Oeste-Este

Eslovaquia es un país esencial para el Plan TEN-T ya que por él transcurren tres corredores de los nueve que componen el plan:

⁹ “Los ferrocarriles eslovacos construirán nuevos centros de mantenimiento” SME Ekonomika

¹⁰ [Acuerdo de asociación de la República Eslovaca para los años 2021-2027](#)

el corredor Báltico-Adriático; el corredor Oeste-Este; y el corredor Rin-Danubio. En definitiva, Eslovaquia es punto de paso obligado entre el norte y sur de Europa del Este, y entre el oeste y Rusia/Ucrania.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

El sistema de distribución del sector ferroviario se caracteriza por una cadena de distribución corta, en la que los clientes finales son entidades públicas o empresas de gran envergadura, normalmente mediante la realización de concursos y licitaciones.

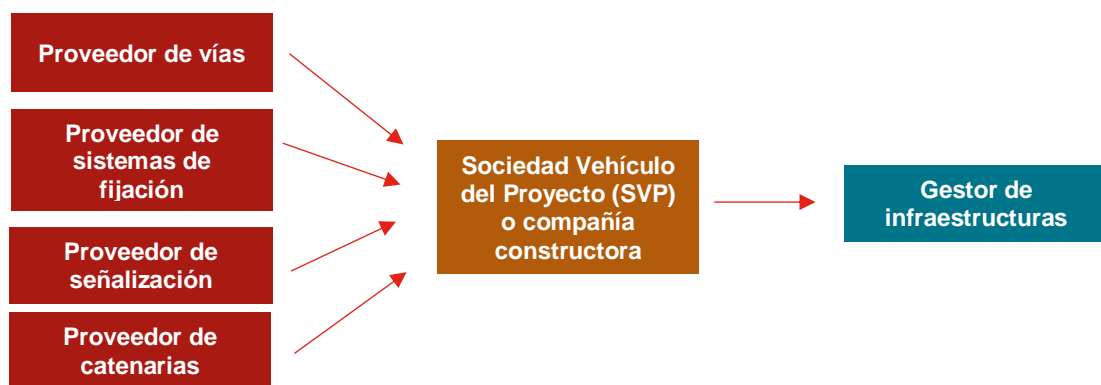
- En el caso del suministro de **locomotoras o vagones**, la empresa compradora participa en un concurso con otras empresas para obtener el proyecto, y acuerda con el fabricante el número y precio de la maquinaria que precisa para el proyecto concreto. En el caso de la compra de trenes por parte de la compañía eslovaca de transporte ŽSR, o la compra de tranvías por parte de la empresa municipal de transportes de Bratislava, DBP, los acuerdos se llevarían a cabo a través de concursos.
- En cuanto a los **productos ferroviarios**, estos se estructuran mediante proyectos de llave en mano o mediante suministros de material de manera tradicional. Los proyectos llave en mano suelen ser de mayor envergadura, como material rodante o de locomoción a medida para la red de transporte en la cual se va a utilizar, y también los proyectos de infraestructuras, como la construcción de líneas e infraestructura asociada.
- En el caso de **infraestructuras**, el esquema es un poco más complejo. La empresa encargada de la gestión de infraestructuras, ŽSR o DPB, otorga el proyecto mediante licitación pública a una de las empresas candidatas

CADENA DE DISTRIBUCIÓN EN LA ENTREGA DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS



Fuente: Elaboración propia.

CADENA DE DISTRIBUCIÓN EN LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA



Fuente: Elaboración propia.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

E.2.1. Barreras reglamentarias

Puesto que Eslovaquia es miembro de la Unión Europea, 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 en el mercado, las probabilidades de resultar adjudicataria de un concurso serán mayores si va acompañada de una empresa local. Las empresas necesitan un certificado para realizar obras que emite *Dopravný Urad* (Oficina de Transporte). En Eslovaquia hay muchas empresas extranjeras que ya lo poseen¹¹. 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. También habrá que adaptar el desarrollo de los proyectos al sistema de aprobaciones técnicas que se utiliza en Eslovaquia que, aunque no presenta dificultades, es distinto del que se utiliza en España.

E.2.2. Barreras no reglamentarias

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. Debido a un control creciente por parte de las instituciones europeas en los concursos y proyectos, existen menos casos de irregularidades en estos. También este resultado se debe a los últimos cambios en la Ley de Contratación Pública, la presión de los medios de comunicación y la presión de grupos de consumidores.

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, el nivel técnico de los mandos medios es algo más bajo que el existente 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 destaca, por ejemplo, el de "Project Manager". 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 un ingeniero extranjero trabaje como agente de pie de obra, y la validez de la homologación (que permite que trabaje como un ingeniero eslovaco) es de sólo un año.

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

- El Plan TEN-T prevé una inversión total de 388.340 millones de euros, en 2.500 proyectos, hasta el año 2030. Para el periodo actual 2014-2020 se han destinado 153.453 millones de euros al Plan TEN-T.
- El Ministerio de Transporte y Construcción dispone de un presupuesto de 1.150 millones de euros, tal como se indica en el proyecto de presupuesto del Estado para el trienio 2019-2021 aprobado por el Gobierno.
- Recientemente se ha presentado el plan estratégico de inversiones¹² para la próxima década por el Ministerio de Inversiones, Desarrollo Regional e Informatización, cuyo objetivo es la modernización, desarrollo regional y sostenible y la promoción de la innovación en Eslovaquia, y contará con fondos de la UE por valor de 12.190 millones de euros
- Otros fondos europeos incluyen líneas de financiación provenientes de los fondos estructurales y el fondo de cohesión.

¹¹ En la página web ([Dopravný Urad](#)) se puede ver qué empresas poseen el certificado.

¹² [Acuerdo de asociación de la República Eslovaca para los años 2021-2027](#)

E.4. Ferias

En Eslovaquia no existen ferias directamente relacionadas con el sector ferroviario, pero sí se puede encontrar ferias como **CONECO**¹³ (sector construcción y maquinaria) y **AUTOSALON**¹⁴ (sector automovilístico). Las próximas ferias programadas¹⁵ son:

- **AUTOSALON 2021:**
 - Fecha: 20-25 de abril de 2021
 - Ubicación: Incheba Bratislava
 - Web: <https://www.incheba.sk/veltrh-a-vystavy/autosalon-2021/>
- **CONECO AND RACIOENERGY 2021**
 - Fecha: 24-27 de marzo de 2021
 - Ubicación: Incheba Bratislava
 - Web: <https://www.incheba.sk/en/fairs-and-exhibitions/coneco-racioenergia-2021/>

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

F.1. Publicaciones del sector

- [*Railway Gazette*](#): Revista digital del sector donde se encuentran noticias diarias sobre el mismo. Se puede encontrar todo lo sucedido en el sector ferroviario europeo desde el año 2000.
- [*International Rail Journal \(IRJ\)*](#): Ofrece noticias relacionadas con el sector ferroviario a nivel mundial.
- *Jane's World Railway*: El anuario más completo del sector ferroviario, en el cual aparece información de todos los países y fabricantes. Disponible en libro y PDF.
- [*Railcolor*](#): Web con información de locomotoras de todos los fabricantes europeos.
- [*Railtrains*](#): Portal de noticias sobre las locomotoras y trenes en Eslovaquia.

F.2. Asociaciones

- **UNIFE** - Asociación Europea de la Industria Ferroviaria.
En esta asociación se reúnen mas de 100 empresas del sector ferroviario en Europa, que componen el 86% de la cuota de mercado europeo.
<http://www.unife.org/>
- **UIC** - Organización Mundial del Ferrocarril
Organización donde la principal misión es promover el transporte ferroviario a nivel mundial, para hacer frente a los futuros retos de movilidad y sostenibilidad.
<https://uic.org/>
- **ERRAC** – European Rail Research Advisory Council
Organización europea para ayudar a la evolución del sector ferroviario europeo y hacerlo más competitivo, fomentando una mayor innovación y orientando los esfuerzos de investigación a nivel europeo.
<https://errac.org/>

¹³ [CONECO Bratislava 2021](#)

¹⁴ [AUTOSALON Bratislava 2021](#)

¹⁵ A fecha actual (noviembre de 2020). Las fechas pueden modificarse, especialmente debido a la situación actual de la pandemia de COVID-19.

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