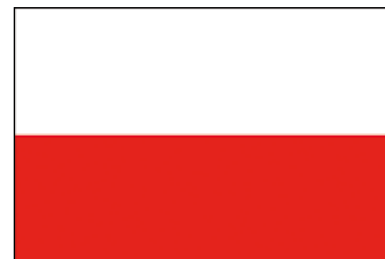


Obras de la autopista A4 de Tarnów a Dębica

Polonia

Un negocio a largo plazo



Eva Lavín de las Heras

Polonia es un mercado muy atractivo, pero también muy peligroso. Es la respuesta más habitual de los ingenieros de Caminos españoles que trabajan en Polonia, cuando se les pregunta sobre el mercado en este país.

Polonia cerró el año 2009, a pesar de la crisis internacional, como el único país de la Unión Europea con cifras positivas de aumento del PIB real. En 2010, su crecimiento fue de un 3,8 %, solo superado por Suecia, y los datos de los siguientes años confirman claramente que su recuperación se está anticipando a la del resto de Europa.

Polonia tiene a su favor la tendencia positiva de los principales indicadores económicos, una contención de

la inflación debido al aumento de la productividad de la economía gracias al estímulo fiscal realizado en 2009 y el hecho de ser el principal receptor de fondos públicos europeos.

El sector de la construcción ha crecido considerablemente en los últimos años con respecto a cursos anteriores: 8,2 % en 2008, 4,2 % en 2009, 4,1 % en 2010 y 8,1 % en 2011. La obra civil presenta grandes oportunidades debido a la escasez de infraestructuras existentes en Polonia, sobre todo en carreteras y ferrocarril, pero el principal generador de este crecimiento es la cantidad de fondos que el país va a recibir de la Unión Europea: 73.000 millones, aunque naturalmente solo una parte irá destinada a infraestructuras.

Este panorama puede ofrecer unas perspectivas muy atractivas debido al parón que la construcción ha sufrido en toda la Unión Europea, pero el mercado polaco tiene unas características especiales que hay que conocer bien antes de desembarcar en él.

Juan Felices, director de Ferrovial Agroman, sucursal Polonia, nos da una de las claves: “El mercado español es muy diferente al resto de los mercados y el polaco se parece más al mercado anglosajón por toda la burocracia, licencias y permisos que se siguen al 100 %. Además, se aplica el contrato, tanto en plazos y cláusulas como en penalizaciones. En Polonia, no hay cooperación con el cliente. Este está libre de toda responsabilidad y lo pone en el contrato, por tanto recae en el contratista general, lo que obliga a ser muy cautos. Es fundamental conocer muy bien el proyecto al que vas a licitar”.

El rasgo principal de los concursos públicos es la importancia del precio a la

Polonia Varsovia	Superficie 312.679 km ²
Forma de gobierno República parlamentaria	Presidente Bronislaw Komorowski
Primer Ministro Donald Tusk	Idioma Polaco
Moneda Zlotis	PIB 531,8 millones de dólares

España está entre los 15 principales inversores extranjeros en Polonia. El mercado polaco es muy atractivo para las empresas constructoras españolas debido a la falta de infraestructuras y la cantidad de Fondos Europeos que está recibiendo el país para su modernización. Pero es un mercado muy complejo que es fundamental conocer antes de embarcarse en él

hora de seleccionar la empresa. Este es el único criterio en más del 90 % de las licitaciones, lo que hace que los márgenes caigan debido a la dura competencia que se está acrecentando en la actualidad. Los presupuestos tan ajustados hacen que sea habitual que las empresas pierdan dinero con algunas obras o, incluso, quiebren. Juan Felices explica que “las empresas con más o menos experiencia valoran los riesgos y deciden si incluirlos o no. Luego puede que en la documentación que te da el cliente haya errores o simplemente no hayas analizado los costes. Hay que añadir que se ejecutan las penalizaciones por retrasos y todo esto puede hacer que el precio que has dado no sea acorde con la realidad. En Polonia, el cliente nunca va a ser una ayuda porque sigue el contrato, así que si no haces bien esa tarea de estimación es cuando te hundes. Han venido muchas empresas sin saber la situación real del mercado y han quebrado”.

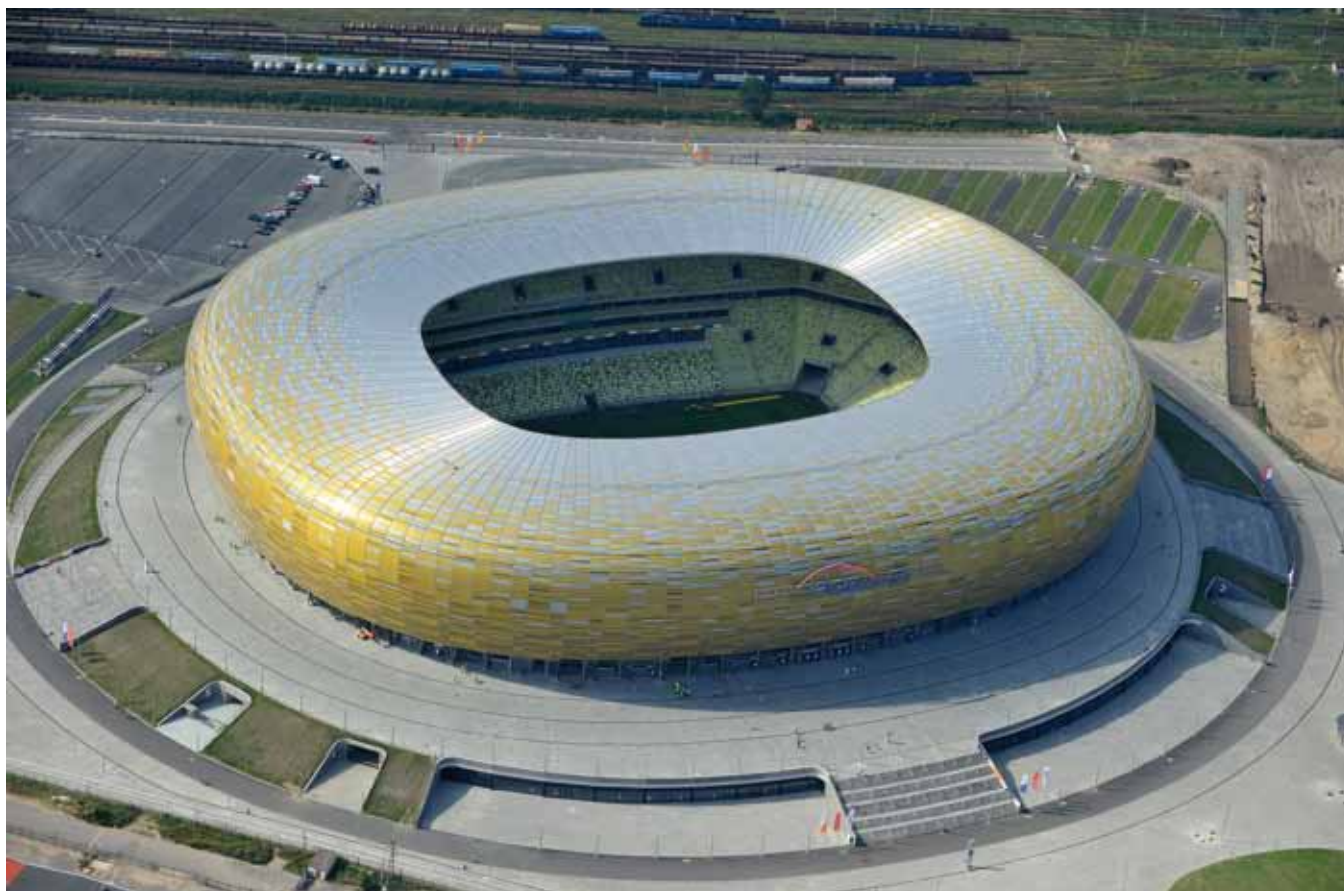
Aunque OHL no ha sido penalizada, “sabemos bien que son más estrictas

que en España y además se aplican en las fechas contractuales, ejecutando los avales bancarios, que normalmente son de un 10 % del valor de la obra más el IVA. Se ejecutan sin posibilidad de negociación” advierte Ramón Gil.

Otra de las características del mercado polaco es que los “modificados” están prohibidos por ley. No existen las modificaciones presupuestarias a las que estamos acostumbrados en España. Miguel Ángel Mayor, director de FCC en Polonia, apunta que “cuando se encuentran imprevistos, los trámites burocráticos son lentos. Además existe una gran diferencia con respecto al mercado español, si se presentan mejoras técnicas la administración no las acepta, hay que respetar en todo momento las condiciones del concurso original”. No se aceptan las mejoras técnicas, aunque sean en beneficio del cliente por entenderse que violan el concurso original.

Las principales oportunidades para las empresas españolas están en aquellos trabajos en los que los ingenieros polacos no cuentan aún con suficiente experiencia, por ser técnicamente más complejos o novedosos en el país, valorándose así más las referencias. También pueden beneficiarse en los contratos de mayor cuantía, donde las garantías y avales exigidos no están al alcance de muchas empresas. Ramón Gil sostiene que “hay muchas empresas que tienen problemas para conseguir el aval. Los bancos no se los dan”. Es preciso puntualizar que los proyectos más ambiciosos también son los proyectos más peligrosos, como nos explica Álvaro García, responsable de la zona Sur de Polonia de Budimex: “Las empresas se la juegan en proyectos singulares, en los que los riesgos son mayores, por lo que es preciso estar más atento”.

En general, el mercado polaco se encuentra en una fase de expansión y, en la actualidad, es uno de los principa-



Vista aérea del estadio Baltic Gdansk Arena, realizado por FCC, con la cubierta de color ámbar, piedra preciosa típica del país

les mercados europeos de construcción de obra pública. Además, está previsto que en el año 2015 vuelva a repuntar, ya que la previsión es que la aportación de fondos europeos no finalice antes de 2020, lo que fomentará el crecimiento del mercado. Pero como apunta Juan Felices, “uno de los problemas más importantes que está teniendo Polonia es crear toda la documentación para conseguir los fondos, gestionarlos y ejecutarlos. Es un proceso muy lento porque su propia burocracia es más compleja, con lo cual está produciendo un retraso importante. Sabemos que va a haber proyectos, pero no sabemos cuándo la administración cumplirá los requisi-

tos solicitados por la CE para que se habilite el uso de los fondos”.

Obras en Polonia

La presencia española en el mercado polaco es notable. De hecho, dos de las tres constructoras más grandes del país tienen capital español, Ferrovial Agroman, con su filial, Budimex, y Acciona, a través de Mostostal Warszawa. Además, hay otras empresas españolas que desarrollan grandes proyectos, como OHL, FCC, Grupo Ortiz o Comsa Emte, a través de Trakcja.

Budimex, empresa comprada por Ferrovial Agroman en el año 2000, cuenta, en la actualidad, con más de

180 obras en curso. En la empresa, de más de 3.000 empleados, trabajan 10 españoles de Ferrovial Agroman. Álvaro García nos cuenta la filosofía de la empresa: “Budimex funciona como una empresa polaca, pero adaptada al saber hacer de Ferrovial Agroman. Por ejemplo, los jefes de obra utilizan el mismo programa de costes que utiliza un ingeniero de Ferrovial Agroman en España”. Juan Felices también nos da una de las razones de su éxito: “Uno de los trabajos más importantes es identificar los riesgos. Esta es una de las características de Ferrovial Agroman, además del análisis de la documentación en los procesos de licitación”.

La empresa FCC, a través de su empresa, Alpine, se encargó de la construcción de los estadios en los que se disputó la Eurocopa de 2012: el Estadio Nacional de Varsovia, el Baltic Gdansk Arena, la modernización del Estadio de Cracovia y el Estadio de Poznan. Pero FCC, por su parte, cuenta con varios proyectos, como la construcción de la línea nueva del tranvía, de 11,5 kilómetros de longitud y 19 paradas al norte de Polonia, en Olstyn con un presupuesto de unos 62 millones de euros, el ensanche y mejora de los 24 kilómetros de carretera provincial 503 y la renovación de la línea ferroviaria Czempin-Poznan

que costará unos 165 millones de euros.

Por su parte, Trakcja está realizando la modernización de la línea ferroviaria E65/C-E65, entre Varsovia y Gdynia, la modernización de la línea ferroviaria E30, entre Jaworzno Szczakowa y Trzebinia, el diseño y construcción de la línea ferroviaria Cracovia-Medyka y la construcción de la estación de Lodz Widzew.

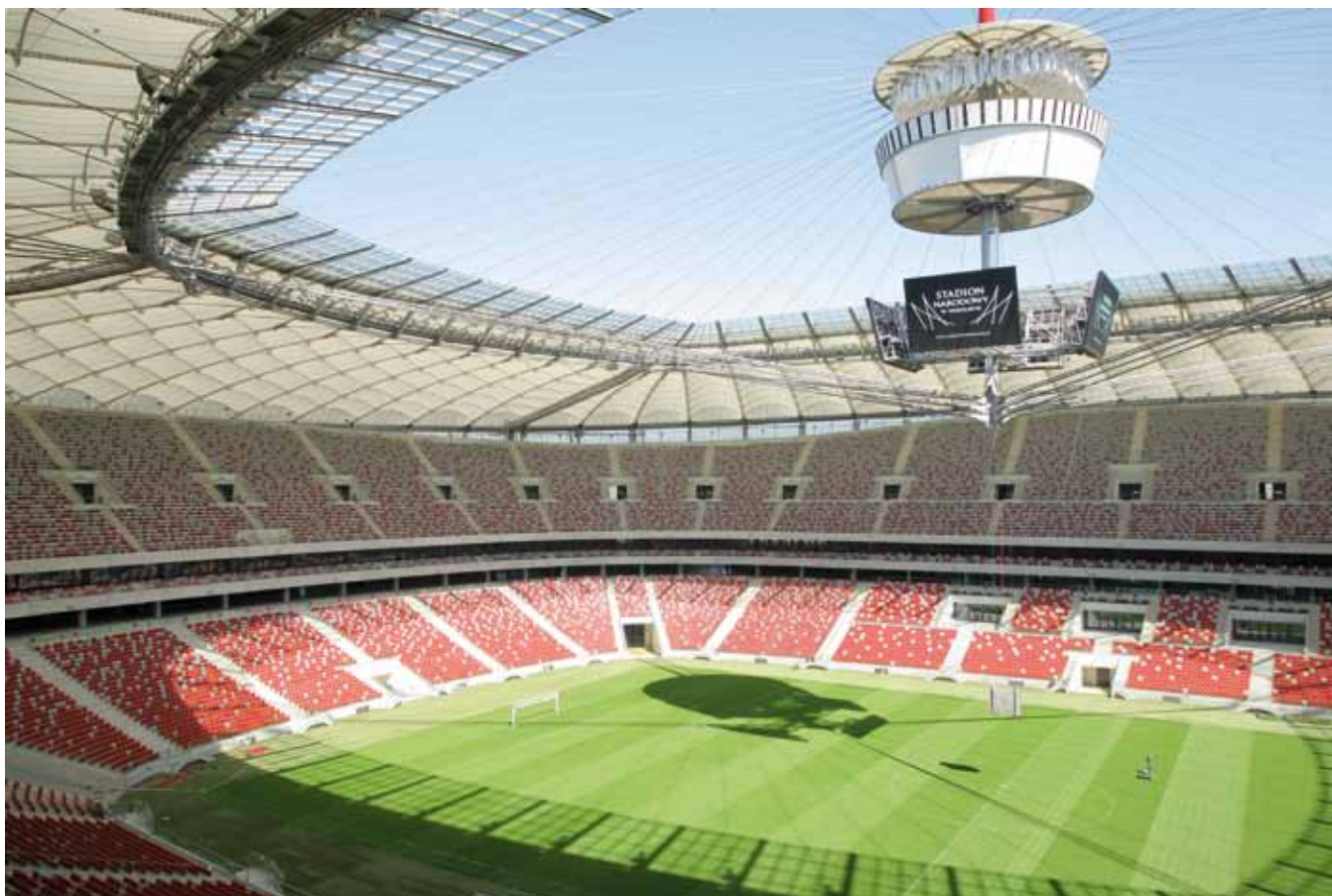
VARSOVIA

Estadio Nacional de Varsovia

Este fue el estadio en el que 58.000 espectadores vieron el partido

inaugural de la Eurocopa de fútbol de 2012. Su construcción comenzó en abril del año 2009, tras demoler un antiguo estadio de 1955. En enero de 2012 finalizó el proyecto y en el mes de febrero se inauguró con un partido amistoso entre Polonia y Portugal. Este estadio, de paneles de aluminio rojos y blancos como la bandera polaca, cuenta con una cubierta móvil que se recoge en la aguja central.

Miguel Ángel Mayor, director de FCC en Polonia, se refiere al diseño de este estadio y comenta que “toda la cubierta tiene una estructura estática bastante particular. Tiene una aguja



Interior del Estadio Nacional de Varsovia. En su construcción, de la mano de FCC, se emplearon 20 grúas fijas y 20 móviles



Túnel carretero de Gdansk, realizado por OHL, el de mayor diámetro de toda Polonia

central de la que salen los tirantes a los laterales y todo estáticamente funciona como la rueda de una bicicleta”. Debido a su complejidad, se tardó dos semanas en levantar la aguja, con la ayuda de varias grúas y gatos.

En la actualidad, además de ser el estadio de la selección, está destinado a ser una zona de ocio (tiendas, restaurantes, tours por el estadio, etc...) en los 200.000 metros cuadrados de superficie con los que cuenta. Además, el estadio tiene un parking subterráneo con capacidad para 1.800 coches.

Alpine también ha construido varios concesionarios o el Renaissance hotel también en Varsovia.

GDANSK

La constructora OHL está llevando a cabo la circunvalación que da acceso directo del Aeropuerto con el Puerto Marítimo Gdansk-Trasa Słowackiego, evitando así el transporte de camio-

nes por el centro de la ciudad y descongestionando el tráfico. El proyecto se ha desarrollado en cinco fases, de las cuales OHL ha llevado la segunda, con la construcción de una carretera, terminada ya en febrero de 2013 y la

cuarta fase de 180 millones de euros, que es la obra emblemática, la construcción de dos túneles de 1.080 metros cada uno y con un diámetro de 12 metros. Según comenta José Miguel Fernández, director del proyecto, “es el primer túnel carretero de Gdansk y el de mayor diámetro en toda Polonia”. Y añade, “el ritmo de trabajo previsto de la tuneladora es de unos 10 metros al día debido a que, bajo el río Vístula, nos encontramos ante suelos orgánicos y arcillosos de baja capacidad portante”. Está prevista su finalización en octubre del 2014.

CRACOVIA

Una de las obras más importantes que está desarrollando Budimex son los cuatro contratos de la autopista A4 de Cracovia con la frontera ucraniana. Uno de ellos, de 34 kilómetros de Tarnów a Dębica de 93.990.900 euros, otro de 33 kilómetros de Dębica a Rzeszów de 334.253.000 euros, otro de 4 kilómetros de Rzeszów oeste



Autopista A4 de Tarnów a Dębica (Cracovia), obra realizada por Budimex



Modernas pantallas de seguridad que impiden que los trabajadores accedan a la vía en funcionamiento en la remodelación de la estación de Szelligi

a Rzeszów central por 35.233.400 euros y uno de 25 kilómetros entre Jarosław y Radymno por 187.145.000 euros. En total 96,5 kilómetros, más de la mitad de los 166 kilómetros que está realizando de la A4.

Dos de estos proyectos han sido adjudicados después de que la administración, en este caso, la GDDKI (Dirección General de Carreteras y Autopistas polaca) hubiese cancelado los contratos anteriores. Álvaro García, responsable de la zona sur de Polonia de Budimex, analiza qué supone esto para la empresa. En su opinión, “la obra se recibe a media ejecución, por lo que tienes más riesgos que asumir. Además, por contrato, asumes la responsabilidad de la construcción realizada por la otra empresa”.

SZELIGI

Grupo Ortiz está llevando a cabo la remodelación de la estación de Szelligi (a unos 55 km de Varsovia) con un presupuesto de 21.449.341,52 euros.

Se encargará del acondicionamiento de la superestructura férrea existente con la remodelación del sistema de drenaje y adecuación de tres estructuras, renovación y modernización de 9,9 kilómetros en seis de las vías existentes. David García, director de Obras Ferroviarias, comenta que “se está dando un paso para acceder a la alta velocidad, que permitirá que los trenes pasen de circular a los 100 km/h actuales a los 250km/h. La inversión se está haciendo en la modernización de las líneas existentes”.

Dicho proyecto también renovará el sistema de tracción, las instalaciones de seguridad y la modernización del edificio de la estación y los sistemas de señalización y telecomunicaciones, así como adecuación de las vías de acceso a la estación.

La ejecución se va a realizar en dos fases para mantener siempre la circulación ferroviaria. La primera fase comenzó en enero de este año, aunque tuvo que pararse desde finales

de mes a mediados de marzo. “Aquí el clima influye mucho en las obras, la lluvia o la nieve te puede parar una obra dependiendo del trabajo a realizar por eso hay que tenerlo en cuenta a la hora de licitar”, subraya José Pedro Carballo, jefe de la Obra. Y añade, “otro de los inconvenientes con los que nos hemos encontrado en el mercado polaco es que para homologar nuestra maquinaria ferroviaria tardan entre seis meses y un año”.

BIALYSTOK

OHL se está encargando de la construcción del estadio de fútbol y un campo de entrenamiento en Białystok, unos 200 kilómetros al noreste de Varsovia. El proyecto se está realizando en dos fases para que pueda estar en todo momento en funcionamiento. Comenzada la primera fase, en junio de 2012, se está a la espera de que se termine para proceder a demoler las gradas antiguas que no entraron en la primera fase, repitiendo la operación, de tal forma, que el público



Túnel carretero de Gdansk, de OHL. Se necesita fabricar un mínimo de 28 dovelas al día para que la tuneladora pueda avanzar los 10 m/día habituales



Construcción de la primera fase del estadio de fútbol en Białystok, en el noreste de Polonia, por OHL

pueda disfrutar de los partidos desde las nuevas tribunas construidas.

El estadio completo tendrá un aforo de 22.500 localidades, además de zona VIP, área de negocios, SPA, sauna, 22 habitaciones tipo hotel-hostal, cuatro ascensores, cafetería-restaurant, salas de prensa y sala de conferencias.

El proyecto también incluye la urbanización de los exteriores con la construcción de un aparcamiento de 67.000 m² destinado a turismos, con alumbrado, zonas verdes, así como otros aparcamientos para vehículos de radiotransmisión y medios de comunicación.

Cómo ejercer de Ingeniero de Caminos en Polonia

Ejercer como ingeniero de Caminos en Polonia es muy complicado. Un requisito indispensable es tener un

seguro a terceros y la convalidación de los documentos que acrediten experiencia en el país de origen para poder obtener así la licencia. Esta convalidación se llama *uprawnienie* y es expedida por la Cámara Polaca de Ingenieros Civiles.

Esta cámara concede licencias especializadas en arquitectura, construcción de edificios, carreteras y puentes, demoliciones, ferrocarriles, telecomunicaciones, instalaciones de calefacción, de ventilación o de gas, redes de saneamiento y de distribución de agua y dispositivos y sistemas energéticos.

Conseguir la *uprawnienie* es un proceso complejo porque es necesario que todos los documentos y formularios se presenten en polaco o acompañados de una traducción jurada, además del pago de las tasas (unos 400 euros). Pero el principal problema

es que exigen una entrevista personal en polaco, ya que el conocimiento del idioma es, según la legislación vigente, un requisito indispensable para el ejercicio de la profesión.

Existe otra posibilidad, empleada por las constructoras españolas: solicitar el reconocimiento temporal vinculado a un proyecto concreto. Para ello, se necesita el contrato para un proyecto determinado junto con una declaración en polaco que confirme que solo va a ejercer la profesión en esa obra. “Las empresas españolas tienen que duplicar los puestos clave de una obra: un ingeniero polaco que tenga la licencia y junto a él un ingeniero español de la empresa que mire por los intereses”, nos cuenta Miguel Ángel Mayor.

Esto genera más de un problema, según Álvaro García, responsable de la zona sur de Polonia de Budi-



Miguel Ángel Mayor

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director FCC en Polonia.



Álvaro García

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Responsable de la zona sur de Polonia, de
Ferroviol Agroman para Budimex.



Juan Felices

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director de Ferroviol Agroman, sucursal
Polonia

mex, “los ingenieros polacos tienen responsabilidades diferentes a las de un ingeniero español. En Budimex, consideramos que el jefe de obra es el responsable de toda la obra desde su inicio hasta su finalización”.

Por todo esto, son pocos los ingenieros de Caminos que se encuentran en Polonia en la actualidad.

Juan Felices, de Ferroviol Agroman, es uno de los ingenieros veteranos. Lleva más de nueve años y medio en Polonia y recuerda que “cuando me vine, mis compañeros de trabajo o mi familia no lo entendían, porque era el *boom* en España pero me apetecía ver cosas nuevas. En España llevaba mucho tiempo trabajando y me pareció una oferta interesante. Durante la primera época, me pasaba tres o cuatro días a la semana viajando por Polonia. Me la conozco mejor que España”. Sin embargo,

nos advierte de que la adaptación al principio es complicada “depende de tu carácter. Es un país muy distinto en el clima, en las horas de luz y es un país que no se vive en la calle, se vive en casa. Aquí a las seis o siete de la tarde no hay nadie por las calles. Es muy complicado y el trabajo es muy duro porque es muy distinto al nuestro. Es lo que más echo de menos, la facilidad de conseguir un fin entre todas las partes implicadas, te consume mucha energía. Además, los riesgos son distintos. En España hay una red importante de proveedores, subcontratistas y, a la hora de acometer cualquier proyecto, sabes que tienes una red, pero aquí, no. Las cosas van avanzando, pero esta red no es tan amplia y a eso hay que añadir que las características del terreno y las condiciones geológicas de Polonia no son las mismas que en España, por lo que es todo muy complejo”.

Ramón Gil, de OHL, que llegó en septiembre de 2012 con toda su familia, nos cuenta que no tuvieron muchos problemas para adaptarse: “mis hijos están encantados. Además es una gran oportunidad para ellos porque están aprendiendo idiomas”. Pero al igual que Juan, lo que peor lleva es la falta de sol. “De octubre a abril el cielo está encapotado y no ves salir el sol ningún día”, añade.

Álvaro García, de Budimex, llegó a Polonia en noviembre del año 2006. Este burgalés, que había desarrollado toda su actividad profesional en Castilla y León, no se lo pensó dos veces cuando le ofrecieron incorporarse a la construcción del aeropuerto de Varsovia. Tras un año en la capital, se mudó a Cracovia donde lleva ya seis años. Álvaro habla polaco y, a su juicio, “conocer el idioma ayuda mucho a adaptarse. Polonia no es un país fácil, por el clima, por



Ramón Gil

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director de OHL en Polonia



David García

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director de Obras Ferroviarias de Grupo
Ortiz



Guillermo Ciudad-Real Gómez

Adjunto jefe de Tuneladora

José Miguel Fernández

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director de proyecto

Alexey Pryadko

Jefe de Tuneladora

no poder comunicarte con la gente y porque gestiones que en España resuelves en cinco minutos, aquí te supone perder mucho tiempo, hasta el punto de tener que ir al médico con un traductor”.

Miguel Ángel Mayor, de FCC, lleva tres años en la capital. En el año 2010 le encargaron abrir la oficina de FCC en Varsovia, pero antes ya había trabajado en obras en Italia o Irlanda. Miguel Ángel, que es ingeniero de Caminos por la Universidad Politécnica de Madrid y por la École des Ponts et Chaussées de París, habla cuatro idiomas: italiano, francés, alemán e inglés, pero el polaco le está costando más: “El idioma es una barrera y nos obliga a tener un ingeniero polaco por cada ingeniero español”. Este es, sin duda, uno de los principales escollos que se encuentran los ingenieros españoles. El polaco es uno de los idiomas más difíciles del mundo y

supone un verdadero problema comprobar que toda la documentación ha sido redactada en polaco y que la comunicación es en este mismo idioma.

Por ejemplo, José Miguel Fernández, de OHL, nos explica que ellos trabajan con una empresa alemana que se encarga de la ingeniería, y siendo el polaco el idioma oficial del contrato, se hace difícil la comunicación. “Entre españoles y alemanes nos comunicamos en inglés, puntualiza, pero en las reuniones con la administración, tiene que haber traductoras que traducen cada idioma (español y alemán) a polaco y luego cada traductor, del polaco a nuestro idioma, por lo que las reuniones son muy largas”.

David García, de Grupo Ortiz, viaja una semana al mes a Varsovia desde hace menos de un año aunque recuerda que, al principio, tenía que viajar dos semanas. “Ahora me organizo la

agenda para cerrar en una semana las reuniones con los proveedores, posibles socios, temas jurídicos o cerrar la firma de documentos, etc.”. Como el resto de ingenieros que están en Polonia, hace “horario de expatriado” aunque no difiere en exceso del horario laboral español. Los polacos son algo más rigurosos con sus horarios”. También nos cuenta que una de las cosas que más le sorprende de Polonia es “lo baratos que son los taxis”.

José Miguel Fernández, de OHL, destaca que comer fuera es más barato que en España. Incluso “en invierno suele haber promociones del tipo dos por uno o descuentos del 50 % y, por ejemplo, pueden comer dos personas en una hamburguesería por tres o cuatro euros”. Por último, también comenta que la vivienda en Gdansk es más barata que en Madrid: “por un piso de dos dormitorios puedes pagar unos 600 euros al mes”. **ROP**



Agustín Núñez

Embajador de España en Polonia

“Solo en 2014, está prevista una inversión en carreteras de más de 1.800 millones de euros”

En cifras de inversión, ¿se puede cuantificar la presencia de las empresas españolas en Polonia?

Polonia es un mercado en principio muy interesante para las empresas españolas, dado que lidera la asignación de Fondos Estructurales. Este país ha atraído bastante capital español. Así, en 2011 la inversión directa española en Polonia alcanzó los 4.200 millones. Hay que reconocer que ese año fue excepcional, ya que hubo importantes inversiones españolas en el sector financiero. Otros años se han superado los 200 millones de euros.

No obstante, al margen de la inversión directa, el peso de las empresas españolas en el país es muy notable. Estamos presentes en la vida diaria de la economía polaca; desde la banca a la construcción, pasando por la fabricación de componentes de automóvil, electrodomésticos o acero, y sin olvidar el sector agroalimentario, los servicios jurídicos o la presencia de nuestras grandes marcas comerciales, España es muy visible en Polonia.

¿Qué volumen de negocio se puede circunscribir al área de infraestructuras?

En 2012 en el área de infraestructuras viales, ferroviarias y energéticas, el volumen de contratación se situó en torno a los 2.000 millones de

euros, procediendo la mayor parte de esta financiación de los fondos comunitarios señalados, aunque también se incluyen en esa cifra fondos propios polacos. En 2013 el volumen será algo inferior por haber descendido la convocatoria de concursos ante el progresivo agotamiento de los fondos para infraestructuras del actual marco financiero plurianual 2007-2013. Los nuevos fondos estructurales permitirán un relanzamiento de concursos de obras manteniendo las oportunidades de negocio en este sector. Solo en 2014, está prevista una inversión en carreteras de más de 1.800 millones de euros.

¿Qué necesidades en infraestructuras tiene Polonia?

Polonia ha aumentado su grado de desarrollo económico de manera muy importante en los últimos años. En este proceso de convergencia con la media europea, en el que aún le resta recorrido, existe todavía un elevado campo para la modernización de sus infraestructuras, objetivo fundamental de su Estrategia Nacional 2020. Existe un importante campo de actuación en la construcción de autopistas, autovías, carreteras convencionales, sector ferroviario y sector energético.

¿Qué beneficios ofrece Polonia para que las empresas españolas

inviertan en aquel país?

La oportunidad más importante proviene de los fondos que va a recibir. Por ejemplo, se dedicarán unos 8.900 millones de euros a las infraestructuras de carreteras para el período 2014-2020, según ha anunciado el gobierno polaco recientemente. También habrá importantes inversiones en la modernización de la red ferroviaria. En la partida destinada a infraestructuras y medio ambiente (incluyendo I+D y sector salud, entre otros) aunque aún no hay datos oficiales, la inversión con fondos comunitarios podría superar los 20.000 millones de euros en 2014-2020.

Asimismo, recientemente el gobierno polaco ha lanzado un programa de inversiones denominado “Inwestycje Polskie”, que pretende financiar proyectos en los ámbitos de energía (depósitos de hidrocarburos, incluyendo el gas de esquisto), infraestructuras (viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias) y proyectos municipales (gestión de residuos, transporte urbano, remodelación de espacios urbanos). El objetivo es apoyar financieramente estos proyectos a través de la sociedad denominada PIR, que tendría una participación temporal en los mismos. Aunque Polonia ofrece grandes

El embajador Agustín Núñez tiene una amplia experiencia diplomática que le ha llevado a ciudades como Manila, Bonn, Bogotá, Washington, Ottawa o Viena. También ha sido también embajador de España en la República de Honduras. Su prioridad en Polonia es la promoción de las empresas españolas y a pesar de llevar solo ocho meses al cargo de la embajada,

prácticamente se ha reunido con todas las empresas españolas del sector de la construcción para interesarse por su situación e intentar mediar, siempre que se lo han pedido. El embajador se ha reunido también con las autoridades polacas para trasladarles el punto de vista de las empresas españolas en algunas cuestiones e interesarse por proyectos concretos

oportunidades al sector de infraestructuras, hay que poner especial cuidado en los compromisos contractuales que se adquieren, ya que es prácticamente imposible modificarlos a posteriori.

¿Cuál es el proceso para que una empresa española pueda realizar infraestructuras en suelo polaco?

En primer lugar, la empresa necesita conocer los concursos. Puede obtener esa información en las páginas webs de las principales empresas públicas polacas contratantes de los proyectos: la Dirección General de Carreteras (GDDKIA) y la Empresa de Ferrocarriles polacos (PKP-PLK), así como en la página web de la Unión Europea para concursos públicos (TED).

No es necesario que tenga una filial polaca, aunque suele ser recomendable tener al menos personal en Polonia, dados los requisitos técnicos de la normativa polaca, y la exigencia de certificaciones polacas requeridas a los ingenieros y jefes de proyecto para firmar obras. Por otra parte, suele ser necesario contar con asesoramiento legal y contable, dado que las normas de contabilidad, por poner un ejemplo, son diferentes a las españolas.

La Oficina Económica y Comercial de la Embajada publica una guía país sobre cómo hacer negocios en Polonia que, aunque no se refiere solo al ámbito de las infraestructuras, creo que puede ser útil para las empresas. Se puede descargar gratuitamente a través de la página web de la Oficina.

¿Existe una legislación o algún convenio bilateral que favorezca el trabajo de las empresas constructoras españolas en el país? ¿Y de los ingenieros de Caminos españoles en el país?

No, pero se está trabajando en la puesta al día de un Memorandum de Entendimiento entre nuestro Ministerio de Fomento y el Ministerio de Transportes de Polonia.

¿Qué requisitos necesita cumplir un ingeniero de Caminos español para poder trabajar en Polonia? ¿Están bien considerados?

En términos generales, puede decirse que los ingenieros de Caminos españoles están bien considerados. Sin embargo, dado que en la práctica muchos de ellos no están acreditados para firmar proyectos por no haber superado el examen necesario para obtener la licencia, muchas empresas españolas tienen como jefe de obra a un ingeniero polaco, asesorado por un ingeniero español.

¿Cómo perciben los polacos a las empresas constructoras españolas? ¿Y a los españoles en general?

La percepción de los españoles en general es positiva. Existe una simpatía mutua. Diversos estudios muestran que los españoles nos encontramos entre los extranjeros mejor valorados en Polonia. Las empresas constructoras españolas tienen buena reputación en este país.

¿Cuáles son los principales inconvenientes que tienen los españoles que van a vivir y trabajar a Polonia?

Sin duda, el clima, que es frío, y el idioma, que es difícil, pero constituye una inversión rentable, ya que conocer al menos un poco de polaco facilita mucho la vida diaria.

¿Qué recomendaciones haría a un español que está pensando en ir a buscarse la vida a Polonia?

Le recomendaría, en primer lugar, que diseñe una estrategia a largo plazo, pues es difícil obtener beneficios a muy corto plazo. Puede ponerse en contacto con la Oficina Económica y Comercial de esta Embajada, donde con mucho gusto le atenderán y le podrán orientar. Toda la Embajada, y por supuesto yo mismo, estamos a disposición de todo aquel que nos necesite. **ROP**

+ desarrollo sostenible

Más que agua

Talento, conocimiento y compromiso.
Aportamos respuestas adecuadas
para una gestión más eficiente.
Compartimos conocimiento
y generamos innovación.
Trabajamos por un futuro basado
en el compromiso y la cooperación.

www.aqualogy.net



AQUALOGY

Where water lives

SOLUCIONES INTEGRADAS
DEL AGUA PARA UN
DESARROLLO SOSTENIBLE