



El sector de las infraestructuras de transporte en Croacia

Diciembre 2013

Este documento ha sido realizado por
Eduardo de Diego Vázquez, bajo la supervisión de la
Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Zagreb

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO	3
2. FICHA TÉCNICA DEL PAÍS. SITUACIÓN MACROECONÓMICA	5
3. DELIMITACIÓN E IMPORTANCIA DEL SECTOR	7
4. CLASIFICACIÓN DEL SECTOR POR TIPO DE TRANSPORTE	12
4.1. TRANSPORTE FERROVIARIO	12
4.2. TRANSPORTE POR CARRETERA	17
4.3. INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE MARÍTIMO	21
4.4. INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE AÉREO	29
5. LA ESTRATEGIA DEL GOBIERNO: PROGRAMA OPERACIONAL DE TRANSPORTE 2007-2013	34
5.1. ASIGNACIÓN FINANCIERA	34
5.2. EJES PRIORITARIOS	37
5.3. IMPACTO PREVISTO	42
6. NUEVO CICLO INVERSOR: PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	43
7. ENTREVISTAS	46
8. DIRECCIONES DE INTERÉS	51

1

RESUMEN EJECUTIVO

La reciente entrada de Croacia en la Unión Europea, que ha convertido al país en el miembro comunitario número 28, está llamada a convertirse en el acicate definitivo para la total integración de este país balcánico en el conjunto del continente europeo. Un proceso para el cual su red de infraestructuras de transporte se presenta como un elemento clave, no sólo como condición indispensable para su propio desarrollo interno, sino como un factor clave para la competitividad del país en la región ya que, además, son varios los corredores paneuropeos de transporte cuya recorrido discurre en parte por este país balcánico.

Así lo han entendido tanto los últimos gobiernos de la nación como la propia Unión Europea, que han situado el desarrollo de las infraestructuras de transporte como una de las prioridades para los próximos años, lo cual conlleva a nivel práctico en una importante asignación presupuestaria para proyectos de infraestructuras. De hecho, el sistema de carreteras se llevó la mayor parte de los recursos invertidos, cerca de un 40%, en el periodo comprendido entre 1998 y 2010, especialmente en lo que se refiere a la construcción de carreteras y autopistas de peaje

Estas futuras inversiones se articulan a través del Plan Operacional de Transporte, elaborado por el Gobierno de la República de Croacia, en el que se definen las prioridades de inversión para proyectos de infraestructuras de transporte. En la actualidad, y tras sucesivas prórrogas, continúa todavía vigente el Plan Operacional de Transporte 2007-2013, que para el segundo semestre de 2013 (el primero en el que Croacia ya forma parte de la UE) prevé una asignación de fondos de cerca de 120 millones de euros.

Además, el ejecutivo se encuentra en estos momentos preparando su nueva estrategia en materia de transporte acorde con las nuevas perspectivas financieras definidas en los presupuestos aprobados por la Comisión Europea para el periodo entre 2014 y 2020 (cerca de 8.300 millones de euros cuya asignación por sectores está aún por definir) y que debería traducirse en un nuevo Plan Operacional de Transporte que profundice en las prioridades definidas en el actual.

De hecho, es una empresa española (en consorcio con otra húngara la que, tras haber ganado un concurso público, está elaborando la Estrategia de desarrollo del transporte de la República de Croacia, documento que será utilizado como base para la elaboración del nuevo plan operacional financiado con fondos europeos, cuya publicación se espera para finales del primer semestre de 2014.

Actualmente, los ejes prioritarios en materia de infraestructuras de transporte son tres: actualización y modernización del sistema de transporte ferroviario en Croacia, actualización y mejora del sistema de aguas navegables interiores y asistencia técnica para un mejor aprovechamiento de los fondos europeos y optimización del plan operacional.

De estos tres ejes, el más importante y el que más fondos está previsto que reciba es el de modernización del sistema ferroviario. Tras más de diez años en los que el sistema de carreteras se ha llevado la mayor parte de los recursos invertidos por el Gobierno, cerca de un 40% en el periodo comprendido entre 1998 y 2010, especialmente en lo que se refiere a la construcción de carreteras y autopistas de peaje, ahora se ha puesto de manifiesto la urgente necesidad de reforma y mejora de la red ferroviaria. Por ello, el Plan Operacional de Transporte contempla actualmente una cartera de proyectos en distintas fases de preparación que deberán ser ejecutados en los próximos años y cofinanciados con fondos europeos.

Pero junto con la entrada de la UE, existe otro factor que tiene especial incidencia sobre el fomento de las infraestructuras de transporte en Croacia; la atracción de inversión extranjera, que se ha convertido en una de las piezas clave de la política económica del actual ejecutivo croata, alarmado ante la drástica caída del volumen de inversión en los últimos años coincidiendo con el periodo de crisis económica. En este sentido se han tomado diversas medidas como la aprobación de la nueva Ley de Promoción de Inversiones y Mejora del Clima Inversor, la preparación de la Ley de Inversiones Estratégicas, la creación de la Agencia de Inversiones y Competitividad o la formación de tres grupos de trabajo designados por el Gobierno para fomentar la inversión.

Además de estas medidas, el Gobierno aprobó a finales del año pasado el plan para el nuevo ciclo inversor 2013-2015 en el que las infraestructuras de transporte (y concretamente el sector ferroviario) serán una prioridad. El objetivo es reforzar y modernizar las rutas que discurren por los corredores paneuropeos de transporte Vb y X y lanzar así un mensaje a la comunidad empresarial internacional, que ha centrado su interés en el Puerto de Rijeka como una opción de futuro para el transporte de mercancías a Europa.

Ahora bien, pese a que a los ferrocarriles sean en estos momentos la prioridad, también existen oportunidades en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias, y de hecho son varios los proyectos abiertos a posibles inversores en la remodelación de puertos y aeropuertos por todo el país, sobre los cuales hay más información en este estudio.

En definitiva, se abre una nueva etapa para Croacia como miembro de pleno derecho de la UE que supone una oportunidad de oro para el impulso de las infraestructuras de transporte en Croacia, profundamente relacionadas con el propio desarrollo económico de cualquier país. En este contexto favorable y dado que Croacia es un país pequeño que por su tamaño no cuenta con demasiadas empresas capacitadas para llevar a cabo grandes proyectos de infraestructuras, la oportunidad es aún mayor para un país como el nuestro, con gran experiencia internacional en este sector.

2

FICHA TÉCNICA DEL PAÍS. SITUACIÓN MACROECONÓMICA

El territorio de la República de Croacia comprende 56.594 Km², aproximadamente una décima parte de la superficie que ocupa el territorio español, y cuenta con una población de 4.290.612 habitantes, según el censo de 2011, por lo que se considera un mercado pequeño. En cuanto a sus núcleos urbanos destaca por una parte Zagreb, que es la capital y cuenta con 792.875 habitantes; y, por otra parte, las ciudades de Split, Zadar y Dubrovnik en la costa del Mar Adriático.

En diciembre de 2011 se produjo un cambio de Gobierno que llevó al poder a una coalición socialdemócrata-liberal encabezada por el Primer Ministro Zoran Milanović. Entre los principales rasgos distintivos de este nuevo Ejecutivo destaca el impulso que está llevando a cabo en los últimos meses para fomentar la inversión extranjera en el país (muy mermada en los últimos años) como motor para salir de la crisis económica, algo de lo que se hablará más adelante en esta nota, al tener una notable repercusión sobre el sector de infraestructuras del transporte.

Otro de los hechos más relevantes para Croacia en estos últimos años ha sido su reciente entrada en la Unión Europea, que se hizo efectiva el pasado 1 de julio de 2013, un año y medio después de aprobarse en referéndum con un resultado a favor del 64% y tras cumplir con éxito todos los requisitos impuestos por la Comisión Europea para convertirse en miembro comunitario de pleno derecho.

La adhesión de Croacia a la Unión Europea ha motivado buena parte de los cambios legislativos llevados a cabo por el Gobierno para adaptarse al acervo comunitario lo cual constituye sin duda un importante estímulo a la economía del país. Junto a ello, el principal efecto transformador del país vendrá de la mano de los más de 8.000 millones de euros que están presupuestados en el periodo entre 2014-2020 como fondos estructurales y de cohesión, de los cuales una gran parte irá destinada previsiblemente al desarrollo y mejora de las infraestructuras de transporte en el país.

En general, puede decirse que la situación macroeconómica se encuentra relativamente estable, aunque existen presiones sobre el nivel de deuda que indican la necesidad de un mayor control sobre el déficit público, lo que se está traduciendo en recortes presupuestarios junto con un aumento de la presión impositiva (en marzo del pasado año ya se incrementó el IVA del 23 al 25%). Además, la mayoría de organismos financieros internacionales, como el Banco Europeo de

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

Reconstrucción y Desarrollo han afirmado que no se espera que Croacia recupere la senda del crecimiento antes de 2014.

A continuación se muestra un resumen de los principales datos macroeconómicos que definen la situación actual en Croacia, con los datos extraídos de la Oficina de Estadísticas de Croacia y del Banco Nacional de Croacia:

PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS DE CROACIA	2011	2012	2013
PIB			
PIB (M€ a precios corrientes)	44.412	43.929	--
Tasa de variación real (%)	+0,0	-2,0	-1,5(1Tr) -0,7(2Tr)
Tasa de variación nominal (%)	n.d.	--	--
INFLACIÓN			
Media anual (%)	2,3	3,4	2,3(jul)
Fin de período (%)	2.1	--	--
TIPOS DE INTERÉS DE INTERVENCIÓN DEL BANCO CENTRAL			
Media anual (%)	--	--	--
Fin de período (%)	--	--	--
EMPLEO Y TASA DE PARO			
Población (x 1.000 habitantes)	4.290	4.196	--
Población activa (x 1.000 habitantes)	1.717	1.700	--
% Desempleo sobre población activa	18,7	21,1	18,0(jul)
DÉFICIT PÚBLICO			
% de PIB	-5,5	-4,0	-3,8(agt)
DEUDA PÚBLICA			
en M€	--	--	--
en % de PIB	47,2	53,7	--
EXPORTACIONES DE BIENES			
en M€	8.815	9.609	4.362(jun)
% variación respecto a período anterior	-0,1	+0,3	-4,7
IMPORTACIONES DE BIENES			
en M€	14.630	16.163	8.127(jun)
% variación respecto a período anterior	-3,3	-0,7	-0,2
SALDO B. COMERCIAL			
en M€	-5.815	-6.554	-3.765(jun)
en % de PIB	12,6	14,5	--
SALDO B. CUENTA CORRIENTE			
en M€	-385	-25	-1.424(mar)
en % de PIB	-0,9	0,1	--
DEUDA EXTERNA			
en M€	45.734	44.935	45.800(abril)
en % de PIB	103,0	102,3	--
SERVICIO DE LA DEUDA EXTERNA			
en M€	3.252	--	--
en % de exportaciones de b. y s.	36,9	38,9	--
RESERVAS INTERNACIONALES			
en M€	11.195	11.236	12.020(jun)
en meses de importación de b. y s.	7,2	7,2	--
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA			
en M€	1.080	973	460(marz)
TIPO DE CAMBIO FRENTE AL EURO			
media anual	7,53	7,51	7,50(jun)
fin de período	7,50	7,54	7,45(jun)

3

■ DELIMITACIÓN E IMPORTANCIA DEL SECTOR

Debido a las particulares características geográficas de Croacia, un sistema de transporte desarrollado y unas infraestructuras adecuadas son de vital importancia para el desarrollo económico del país y pueden convertirse en el motor económico del país, si tenemos en cuenta que Croacia forma parte de los corredores paneuropeos de transporte y además está conectada con el mar Adriático, lo que le otorga una posición favorable para desarrollar su red de transporte y actividades relacionadas, no sólo de acuerdo a sus propias necesidades sino también a las necesidades internacionales, integrando el sector del transporte en la red transeuropea.

El sector del transporte en la República de Croacia ha evolucionado mucho en los últimos años dada su precariedad inicial, que se vio agravada notablemente tras el conflicto bélico que asoló el país a comienzos de los 90 y que dificultó su recuperación e integración en Europa.

En este sentido, los sucesivos gobiernos han llevado a cabo grandes desembolsos en la última década, invirtiendo en la mejora y nueva creación de carreteras, necesarias para impulsar el comercio y facilitar tanto las importaciones como las exportaciones. Este esfuerzo ha tenido resultados irregulares, ya que mientras que la red de carreteras que Croacia tiene hoy en día es más que aceptable (especialmente en lo que se refiere a autopistas), el transporte ferroviario está todavía pendiente de mejoras que lo sitúen al mismo nivel que algunos de sus vecinos europeos.

Por otro lado, conviene señalar que tras la desintegración de la antigua Yugoslavia, Croacia se vio beneficiada en algunos aspectos tales como la asignación del 99% de la costa del país y consecuentemente sus puertos marítimos, y perjudicada también en cuanto a determinados tramos de carretera y vías férreas, que pasaron a formar parte de los países colindantes, impidiendo su normal circulación por las mismas.

Por este motivo, y una vez mejorada notablemente la infraestructura de carreteras, los esfuerzos de Croacia para los próximos años se centran en la mejora del resto de infraestructuras del transporte, concentrándose en la ferroviaria y la fluvial, para lo cual contará con la inestimable ayuda de los fondos europeos asignados a este país para el periodo plurianual 2014-2020.

Así, el objetivo de este estudio es ofrecer una visión actual sobre el desarrollo de las infraestructuras de transporte en Croacia, con el objetivo de que los exportadores españoles puedan formular estrategias adecuadas para la penetración en el mercado. Además, al tiempo se pondrán de manifiesto las múltiples oportunidades de negocio que existen para empresas españolas derivadas del impulso que el Gobierno quiere dar a las infraestructuras de transporte apoyándose en

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

la llegada de una ingente cantidad de fondos comunitarios, un sector en el que la experiencia española es reconocida a nivel internacional.

En el presente informe se va a prestar especial atención a los diferentes medios de transporte en Croacia, así como el entorno operativo de dicho servicio, normativas e instituciones competentes que rigen el sector.

Actualmente, la red de transporte croata está compuesta por las siguientes infraestructuras:

- Red de carreteras y autopistas con una longitud total de 29.474 kilómetros.
- Red ferroviaria con una longitud total de 2.726 kilómetros.
- Red de vías navegables con la longitud total de 805,2 kilómetros, incluyendo cuatro puertos (Sisak, Slavonski Brod, Vukovar y Osijek).
- Infraestructuras de transporte marítimo que incluyen seis puertos principales (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik y Ploče).
- Sistema de transporte aéreo compuesto de nueve aeropuertos, de los cuales 7 son internacionales (Zagreb, Rijeka, Split, Dubrovnik, Osijek, Pula y Zadar) y 2 bases aéreas (Brač y Malí Lošinj).

Además, Croacia forma parte de los siguientes corredores de transporte (o alguna de sus ramas):

- **Corredor X** Salzburgo – Villach – Ljubljana – Zagreb – Belgrado – Skopje - Tesalónica.
- **Corredor VII** Riberas del Danubio y del Sava.
- **Corredor Xa** Graz – Maribor – Zagreb.
- **Corredor Vb** Rijeka – Zagreb – Budapest.
- **Corredor Vc** Ploče – Sarajevo – Osijek – Budapest.

Por lo que se refiere al uso de estas infraestructuras para el transporte de pasajeros y de mercancías, se exponen a continuación los últimos datos disponibles emitidos por la Oficina Estatal de Estadísticas de Croacia, correspondientes a los años 2011 y 2012, en los que se muestra cómo el transporte por carretera ha sido tanto el de mayor importancia tanto en el tráfico de pasajeros como, especialmente, en el de mercancías. De hecho, más de un 60% de los bienes que se transportaron en 2011 en Croacia lo hicieron a través de la carretera, muy por encima de los medios marítimos y del ferrocarril, que apenas alcanzó el 10%. Asimismo, los datos muestran una fuerte caída del transporte ferroviario de pasajeros, que prácticamente se ha reducido a la mitad en un año, lo cual resulta bastante llamativo.

Estos datos podrían explicarse en parte por el hecho de que durante los últimos años, principalmente hasta 2010, la prioridad de los distintos gobiernos ha sido el desarrollo de las principales vías de comunicación en el país por medio de transporte por carretera.

Total de pasajeros y bienes por tipos de transporte en 2011 y 2012

	Carretera		Ferroviario		Marítimo y vías navegables		Aéreo	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Pasajeros (en miles)	52.561	52.293	49.983	27.219	12.926	12.474	2.078	1.961
Bienes (en miles de toneladas)	74.645	65.439	11.794	11.135	30.348	25.636	3	4

Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas

Por lo que respecta al impulso que desde el ámbito gubernamental se le ha dado al sector en las últimas dos décadas, conviene destacar dos iniciativas fundamentalmente: la Estrategia de Desarrollo del Transporte para el periodo 1999-2010 y el Plan Operacional de Transporte 2007-2013, al cual se dedica un apartado entero de este informe. Por último, señalar que para el periodo de 2014 a 2020, la República de Croacia tiene previsto preparar un nuevo Programa Operativo de Transporte como base para la financiación de proyectos de infraestructuras de transportes a través de los fondos estructurales y de cohesión.

Respecto al primero de ellos, conviene decir que en 1999 el Parlamento de Croacia adoptó la Estrategia de Desarrollo del Transporte para el periodo 1999-2010, en la que se estableció el porcentaje de inversiones para los diferentes medios de transporte. Estas inversiones se calcularon sobre un porcentaje aproximado del 6% del PIB para cada año. El reparto de estas cantidades se realizó de la siguiente forma:

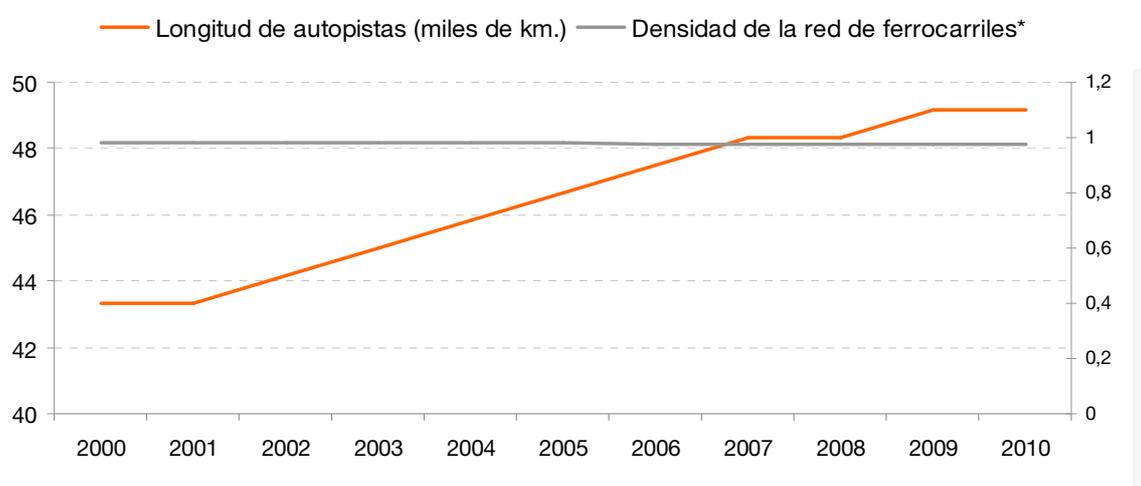
Tabla: Estructura de la inversión en el desarrollo del sistema de transporte en el periodo 1998-2010 [en millones de USD, 1€ = 0,86\$ (1999)]

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carreteras 40%	422	447	474	503	533	565	599	635	673	713	756	801	849
Ferrocarriles 25%	264	280	297	314	333	353	374	397	421	446	473	501	531
Marítimo y aguas interiores 20%	211	224	237	251	266	282	299	317	336	356	378	401	425
Por aire 5%	53	56	60	63	67	71	15	80	84	90	95	101	107
Tecnologías y terminales	106	112	119	126	134	142	150	159	169	179	190	201	213
Total	1.059	1.119	1.187	1.258	1.333	1.413	1.498	1.588	1.683	1.784	1.891	2.005	2.125

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Cámara de Economía de Croacia

Como se puede observar en la tabla, el transporte por carretera se llevó la mayor parte de los recursos invertidos, cerca de un 40%, en el periodo comprendido entre 1998 y 2010, especialmente en lo que se refiere a la construcción de carreteras y autopistas de peaje. De hecho, las inversiones en transporte ferroviario, que fueron inferiores pero aún así significativas, no se realizaron de forma eficiente y según afirman las publicaciones croatas se repartieron entre diferentes colectivos dentro de la estructura de la empresa de ferrocarriles, por lo que no se utilizaron de una forma eficaz. De forma gráfica podemos observar a continuación las grandes diferencias entre los resultados de dichas inversiones en el transporte por carretera y el transporte ferroviario:

Tabla: Desarrollo de las infraestructuras por carretera y ferroviarias (2000-2010)



Fuente: Informe de Seguimiento de Croacia de octubre de 2011 de la Unión Europea
* líneas en operación por cada 1.000 km²

Transporte de bienes

Desde el año 2000, el transporte de mercancías y pasajeros a través de los diferentes modos de transporte en Croacia ha sido proporcionalmente dinámico a la actividad de la economía en general. De hecho, en comparación con las tendencias de la actividad económica, el transporte de mercancías ha seguido la dinámica del PIB durante la última década, mientras que el transporte de pasajeros fue un poco menos intenso, pero su crecimiento se aceleró en los últimos dos años.

En la siguiente tabla se puede observar la evolución del transporte de mercancías en Croacia en los últimos años según el tipo de transporte empleado:

Tabla: Distribución del transporte de mercancías por tipo de transporte

	Transporte ferroviario	Carretera	Gasoducto Petróleo y gas	Marítimo	Aguas interiores	Aéreo
	Bienes transportados x 1.000 toneladas		Petróleo y gas transportado x 1.000 toneladas	Bienes transportados x 1.000 toneladas		
2000	10.059	4.872	6.775	32.483	1.045	6,10
2001	10.807	40.801	7.969	32.051	1.123	9,07
2002	10.654	45.957	8.839	30.647	739	9,02
2003	11.723	52.147	9.070	34.223	706	10,18
2004	12.234	55.323	9.879	31.226	897	11,15
2005	14.333	58.886	9.396	29.975	430	18,16
2006	15.395	63.840	8.644	31.423	400	13,20
2007	15.764	66.814	9.688	32.420	384	15,12
2008	14.851	110.812	8.765	30.768	268	14,20
2009	14.851	92.847	8.756	30.768	267	13,03
2010	12.203	74.967	8.936	31.948	515	3,00
2011	11.794	74.645	7.772	30.248	502	3
2012	11.135	65.439	6.878	25.636	646	4

Fuente: Oficina de Estadísticas de Croacia

Si se analiza la tabla anterior, se puede observar un progresivo decrecimiento de los bienes transportados a través del transporte ferroviario, mientras que las carreteras, el principal medio de transporte de bienes experimentó un importante crecimiento entre 2001 y 2009 que posteriormente se ha visto paulatinamente reducido por motivos más relacionados con la propia situación de crisis económica que atraviesa el país que con el propio estado de las infraestructuras de transporte, que en el caso de las carreteras como se ha visto ha recibido fuertes inversiones en la última década.

4

CLASIFICACIÓN DEL SECTOR POR TIPO DE TRANSPORTE

A continuación, se expone en este apartado la situación actual de las infraestructuras de transporte en Croacia separadas por tipo de transporte:

4.1. TRANSPORTE FERROVIARIO

Tras décadas en los que el sector ferroviario ha recibido escasa atención por parte de los sucesivos gobiernos del país, se ha puesto de manifiesto la urgente necesidad de reforma y mejora de la red, lo que ha llevado al actual Ejecutivo a considerar el sector como uno de los ejes centrales de su política en materia de inversiones, hasta el punto de situarlo como el Eje Prioritario 1 en el Programa Operacional de Transporte 2007-2013.

La empresa nacional de ferrocarriles HZ es 100% de propiedad estatal. En junio de 2012, la compañía asumió su plan de reestructuración cuyo resultado más visible ha sido la creación de tres empresas independientes: HZ Putnicki prijevoz (transporte de pasajeros), HZ Cargo (mercancías) y HZ Infrastruktura. Precisamente esta última es la sociedad encargada de la gestión, mantenimiento y construcción de la infraestructura ferroviaria en Croacia. HZ Infrastruktura se ocupa de la organización y regulación del transporte ferroviario; el acceso y la utilización de la infraestructura ferroviaria para todas las compañías ferroviarias que cumplan los requisitos previstos por la Ley de ferrocarriles; la organización del transporte público; el mantenimiento y modernización de la infraestructura ferroviaria, su protección y las inversión empresarial para la construcción de nuevas infraestructura ferroviaria.



Por su parte, HZ Cargo está a punto de quebrar a pesar de la última reestructuración. Por ello, el Gobierno está intentando buscar una forma de reestructurarla y de mantener como mínimo el 25% de la empresa. En este sentido, han mostrado interés por su compra la empresa de la República Checa AWT como el mayor operador privado en Europa y los ferrocarriles de Austria que

tienen interés solamente en entrar como un socio. Finalmente, y tras un proceso de licitación llevado a cabo por el Gobierno croata en los últimos meses, la compañía será vendida durante el verano de 2013 a la rumana Feroivar, parte del Grupo Grampet, que se hará cargo de las deudas y garantías del Estado por valor de cerca de 120 millones de euros e invertirá 30 millones adicionales en la modernización de trenes.

En la actualidad, la capacidad de las infraestructuras ferroviarias en Croacia viene definida por los siguientes datos:

- Longitud de las líneas de ferrocarril: 2.722 km. (2.468 km., el 90,7%, de vía única y 254 km., el 9,3%, de doble vía).
- Longitud de líneas de ferrocarril abiertas con líneas de paso: 2.976 km. (1.230 km., el 41,3%, son electrificadas y 2.796 km., el 94%, están en uso).
- Longitud de las estaciones y otras vías (de paso): 1.122 km., de los que 839 km., el 74,8%, están en uso.
- Longitud de todas las vías (líneas abiertas, en estación y otras vías en total): 4.098 km., de los que están en uso 3.636 km., el 88,7%.
- Número total de desvíos y puntos de paso: 4.458 (de ellos 4.275 son simples, dos son de tres vías, 148 son cruces de diamante y 33 puntos de paso).
- Puentes y alcantarillado: 252 puentes de acero, 316 puentes de hormigón y 3.809 alcantarillas (drenaje).
- Número total de túneles: 109 (29.647 m.)
- Número total de vías industriales: 870 (511 km.)

Como se ha comentado, la actual red de infraestructuras ferroviaria es la menos desarrollada en comparación con las otras infraestructuras de transportes del país, con vías férreas muy viejas, trenes y locomotoras antiguas así como equipos de señalización y comunicaciones desfasados en muchas ocasiones.

En este sentido, el punto de inflexión en la política de inversiones en el sector ferroviario se produjo en el año 2012, en el cual el Gobierno anunció sus prioridades de inversión para ese ejercicio, encabezadas por los proyectos de infraestructuras ferroviarias destinados a estimular el crecimiento del PIB y la calidad de las infraestructuras. Con el lanzamiento de estos proyectos, Croacia tiene previsto beneficiarse de un sistema de transporte eficiente, con servicios rápidos y de calidad en la prestación de servicios de transporte hacia y desde Europa.

Las inversiones se realizarán a través de proyectos parcialmente financiados con los fondos de preadhesión (IPA) y los fondos estructurales de la UE y las prioridades son principalmente la renovación y mantenimiento, modernización y construcción de nuevas rutas en vías férreas internacionales (corredor Vc, Vb, X), vías férreas regionales y locales.

Imagen: Principales corredores internacionales de transporte que transcurren por Croacia



Fuente: Hrvatske Željeznice (HŽ)

El plan de inversiones para el año 2012 incluyó proyectos de modernización y construcción de nuevas líneas y vías de por valor de 1.053 millones de kunas (unos 140,4 millones de euros).

A partir de aquí, el plan de inversiones para los proyectos potenciales de construcción, modernización y renovación de las infraestructuras ferroviarias entre 2013 y 2017 (*Tipo de cambio: 1€=7,5HRK) contempla los siguientes presupuestos a priori:

- **2013:** 1.549 millones de kunas (206,5 millones de euros)
- **2014:** 2.790 millones de kunas (372 millones de euros)
- **2015:** 5.340 millones de kunas (712 millones de euros)
- **2016:** 6.715 millones de kunas (895 millones de euros)
- **2017:** 9.112 millones de kunas (1.215 millones de euros)
- **Total 2013-2017:** 25.506 millones de kunas (3.400 millones de euros)
- **Después de 2017:** 20.647 millones de kunas (2.753 millones de euros)
- **Total valor:** 46.153 millones de kunas (6.153 millones de euros)

En el apartado dedicado al Programa Operacional de Transportes 2007-2013 se detallan los proyectos que se están llevando a cabo dentro del programa según sus distintas fases de evolución: en proceso de construcción, en proceso de diseño, concursos actualmente abiertos para el diseño del proyecto, licitaciones para construcción que se abrirán a partir del 1 de julio de 2013 y proyectos en preparación para aplicar a fondos europeos.

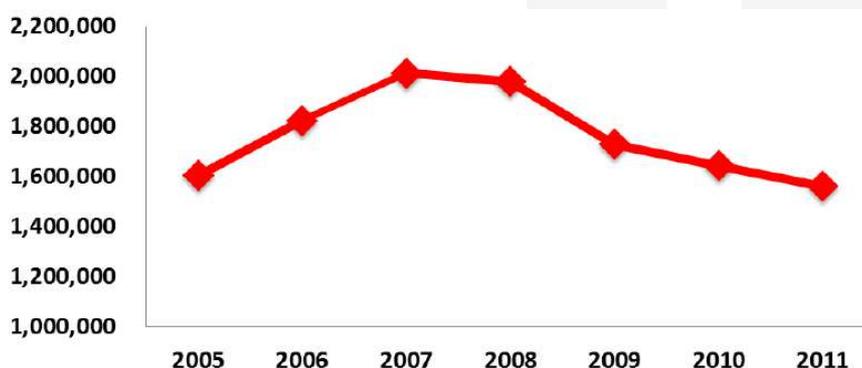
EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

La vision del Banco Mundial: Railways Policy Note

En junio de 2013, el Banco Mundial publicó uno de los documentos clave a la hora de entender el actual estado de las infraestructuras ferroviarias en Croacia, el “Railways Policy Note”, en el que los expertos del organismo aseguran que, a pesar de las reformas acometidas en el sector en los últimos años, puede que éstas no sean suficientes para hacerlo competitivo y sostenible y por este motivo plantea la necesidad de llevar a cabo medidas adicionales que permitan que el operador ferroviario nacional (HZ) sea sostenible en el futuro.

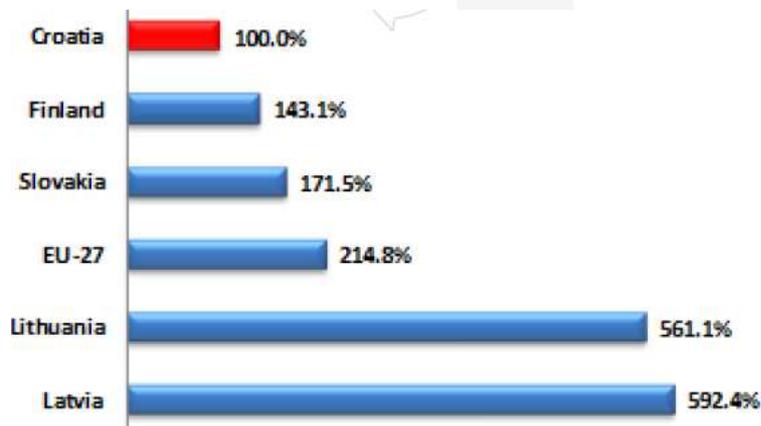
Entre sus principales conclusiones, el informe señala que, a pesar del apoyo del Estado, la intensidad del transporte ferroviario continua siendo baja y el sector está todavía por debajo de sus posibilidades. De hecho, como se puede ver en las siguientes tablas, la intensidad del tráfico ferroviario en Croacia (medido en términos de unidades de tráfico por kilómetro) ha ido en descenso desde 2008 y además está por debajo de la mayoría de países de la Unión Europea y de la media de la propia UE. En este sentido, los responsables del informe, hacen un llamamiento al Gobierno para diseñar una estrategia a largo plazo que asegure que el sector sea financieramente independiente en el futuro.

Gráfico: Evolución de la intensidad del tráfico ferroviario (unidades de tráfico/km*)



*La magnitud unidades de tráfico/km hace referencia a la suma total de los kilómetros recorridos por todos los vehículos que utilizan las vías en un periodo de tiempo **Fuente: World Bank**

Gráfico: Intensidad del tráfico ferroviario en comparación con otros países de la UE



Fuente: World Bank

Así, el Banco destaca en su informe tres retos principales para el sector ferroviario en Croacia: obtener valor por el dinero que presta a HZ y que estos recursos se canalicen hacia futuras inversiones y reducción de gastos de funcionamiento; asegurar la sostenibilidad de las tres empresas públicas de ferrocarriles (HZ Infraestructura, HZ Cargo y HZ Passenger); y por último asegurar que el marco legal de la UE funciona para Croacia, incluyendo el aprovechamiento de fondos europeos.

Precisamente sobre el recién estrenado acceso a la UE habla también el informe al reconocer que el nuevo periodo que se abre en Croacia tras la adhesión abre “oportunidades únicas” para modernizar los corredores internacionales de transporte que discurren por el país a través de los fondos estructurales. Sin embargo, advierte, esto requerirá una contrapartida financiera por parte del Gobierno croata estimada en alrededor de 615 millones de euros en el periodo entre 2014-2020 y que, según los expertos del Banco, está más allá del actual nivel de apoyo que puede brindar el Estado. Del mismo modo, cualquier programa para transformar e incrementar las infraestructuras ferroviarias, aunque sea través de la financiación privada, requerirá también de una cantidad sustancial de financiación pública o de garantías y su perfecto encaje con la red actual. Es por ello que se plantea una necesidad aún mayor que en el pasado para Croacia de racionalizar los gastos e ingresos actuales del sector para poder dejar espacio a las inversiones financieras.

La nota presenta los resultados de un diagnóstico de los ferrocarriles croatas tras un análisis realizado entre diciembre de 2011 y septiembre de 2012 y basado en datos e información obtenidos por parte de HZ Holding y otros entes gubernamentales. Tras una primera ronda de discusiones, el Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras adoptó en junio de 2012 un Plan de Reestructuración en el que se incorporaba una parte importante de las medidas que ya identificó el propio Banco Mundial durante la primera parte de su trabajo. Actualmente HZ se encuentra en fase de implementación de este plan.

A partir de este diagnóstico y del comienzo de la implementación del Plan de Reestructuración, el informe presenta diversos modos para favorecer la sostenibilidad del sector y sobreponerse a los retos que se plantean, que se engloban en un Plan de Acción adjunto al informe.

Por último, el informe incluye un análisis a fecha de julio de 2012 de la evolución del Plan de Reestructuración actualmente en vigor y se plantea su impacto y sostenibilidad, al tiempo que presenta una simulación del impacto de las recomendaciones del Banco en el sector ferroviario en dos escenarios, optimista y pesimista. Como resultado, se informa al Gobierno (concretamente a los ministerios de Finanzas y Transporte) sobre las distintas opciones financieras que están disponibles para posicionar a los ferrocarriles croatas como el motor del crecimiento futuro y ayuda a identificar los targets que las compañías ferroviarias croatas deberían alcanzar para conseguir un nivel de eficiencia tal que les permitiese ser competitivas en los próximos años.

Servicio municipal de transporte: Tranvías

Además, de las redes de transporte ferroviario, dos ciudades croatas cuentan asimismo con servicio de transporte público de tranvías: Zagreb, la capital, y Osijek, en el este del país y la cuarta ciudad en volumen de población.

En el caso de Zagreb, la encargada de gestionar el transporte es Zagreb Municipal Transit System o ZET (Zagrebački Električni Tramvaj), una filial de la empresa municipal Zagrebacki Holding dedicada específicamente al transporte en la ciudad de Zagreb y en una parte del Condado de Zagreb.

El servicio de tranvía es el principal medio de transporte en la ciudad. Las infraestructuras actuales incluyen 116.346 metros de vía, 256 paradas, 193 vehículos y 41 trailers repartidos en 15 líneas diurnas y 4 nocturnas. Según datos de la empresa ZET, el tranvía transporta en Zagreb alrededor de 200 millones de pasajeros al año

Actualmente, la mayor parte de la flota de tranvías, sobre todo los más modernos, ha sido fabricada por productores locales, fundamentalmente las empresas Končar y TŽV Gredelj y el consorcio croata Crotram, encargado de fabricar 140 modernos trenes de piso bajo.

En los últimos años, además de la introducción de nuevos y más modernos vehículos, la empresa ha trabajado en la modernización del sistema de conexión por radio y de monitorización y control del tráfico, que han sido informatizados introduciendo sistemas de localización de vehículos. Además, se han introducido 147 pantallas en diferentes paradas y estaciones a través de las cuales los pasajeros pueden conocer el tiempo real de espera. Asimismo, en 2008 se introdujo un sistema de pago digital a través de las llamadas tarjetas inteligentes y también a través de mensajería móvil (sistema que fue anulado recientemente debido al elevado número de clientes que no pagaban el billete).

En el caso de la ciudad de Osijek, el transporte es operado a través de la empresa City Transport of Osijek (GPP Osijek) y da servicio fundamentalmente a esta ciudad, capital de la región de Eslavonia, en el este de país. Junto con el de Zagreb, son los dos únicos servicios de tranvía en todo el país, aunque en este caso las infraestructuras son mucho menores que en la capital, con apenas dos líneas y una flota menos moderna formada por los modelos Tatra T4 y DUEWAG GT6, adquiridos recientemente de segunda mano.

4.2. TRANSPORTE POR CARRETERA

Las dos empresas públicas que gestionan las carreteras en la República de Croacia son Hrvatske Autoceste d.o.o. (HAC), para las autopistas, y Hrvatske Ceste d.o.o. (HC), para el resto de vías. Recientemente, fuentes gubernamentales han reconocido a la prensa croata que la primera de ellas está sobredimensionada con un exceso de alrededor de 1.000 empleados, por lo que se espera un proceso de reestructuración que debería llevarse a cabo en los próximos meses.

Respecto al estado actual de la red, ya se ha comentado anteriormente las infraestructuras de transporte por carretera han sido las más beneficiadas por las inversiones del gobierno en los últimos 15 años y por tanto son actualmente las más desarrolladas y asumen la mayor parte del transporte de pasajeros y mercancías. Según la Estrategia para el Desarrollo del Transporte de la República de Croacia 2009-2012 había planificado un total de 29.472,5 km. de carreteras de la siguiente forma:

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

- 1.562,6 kilómetros de autopistas, semiautopistas y vías rápidas (de los que 1.223 estaban ya construidos).
- 6.810,6 km. de carreteras nacionales.
- 10.819,7 km. de carreteras regionales.
- 10.279,6 km. de carreteras locales.

En la siguiente tabla, se puede observar el fuerte incremento experimentado en el número de kilómetros de autopistas en Croacia en la última década, fruto de la política de inversiones del Estado croata, mientras que el número de kilómetros en carreteras nacionales y locales permanece prácticamente idéntico:

Tabla: Kilómetros de carreteras por tipo de vía y año

	Autopistas	Carreteras estatales	Carreteras comarcales	Carreteras locales	TOTAL
2002	613	6.812	10.544	10.375	28.344
2003	754	6.671	10.544	10.375	28.344
2004	925	6.500	10.544	10.375	28.344
2005	1.016	6.501	10.544	10.375	28.436
2006	1.081	6.788	10.544	10.375	28.788
2007	1.156	6.963	10.544	10.375	29.038
2008	1.199	6.810	10.904	10.335	29.248
2009	1.244	6.813	10.939	10.347	29.343
2010	1.244	6.811	10.936	10.342	29.333
2011	1.254	6.843	10.967	10.346	29.410

Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas

Precisamente, esta mejora gradual en el estado de las carreteras croatas (junto con un descenso a la mitad en los años de crisis del número de matriculaciones), ha tenido como una de sus consecuencias más notables una reducción progresiva en el número de accidentes y muertes que se producen en carretera en la última década. Así, según los últimos datos facilitados por la Oficina Nacional de Estadísticas de Croacia, tanto la cifra de accidentes como la de fallecidos en carretera son las más bajas desde que se tienen registros. Concretamente, en 2011 se produjeron 13.228 accidentes (que implicaran algún tipo de daños personales) y fallecieron 418 personas, cifras que contrastan con las de 2002, año en el que tuvieron lugar 17.071 accidentes, en los cuales murieron 627 personas. También el número de heridos en carretera ha descendido en la última década, pasando de 23.923 personas en el año 2002 a 18.065 en 2011.

Imagen: Mapa de las principales carreteras de Croacia



Fuente: Ministerio de Asuntos marítimos, transporte e infraestructuras (MMPI)

El transporte por carretera en Croacia, a pesar de la amplia red existente, registra bajas cifras de tráfico medidas en número de vehículos por kilómetro. Además, la red actual se encuentra relativamente alejada de los núcleos de población y no han contribuido a la construcción de áreas de negocio o zonas logísticas como en el caso de países de la UE.

En principio, la mayor parte de grandes vías de comunicación están finalizadas, aunque quedan pendientes de construir algunos segmentos importantes como por ejemplo el que recorre la A1 entre Ploče y Dubrovnik. El principal problema para finalizar estas obras es que los presupuestos que se asignaron se han agotado sin que algunos proyectos se hayan podido completar; por lo tanto, ante esta situación de falta de dinero, se buscan opciones alternativas como la implantación de un sistema de peajes para permitir la entrada de capital privado. Aproximadamente sería necesaria una inyección económica de 1.000 millones de euros.

La fuente fundamental de financiación de Hrvatske Ceste y Hrvatske Autoceste es un impuesto sobre el precio final de la gasolina de 0,60 kn/l. a través del cual se está financiando casi el 96% de los fondos para la construcción, mantenimiento y los gastos de la gestión de carreteras y

autopistas. En el año 2013, está previsto que cada una de las dos empresas recibirán 1.300 millones de kunas en ingresos.

Los ingresos en el 2013 de las empresas HAC y HC alcanzarán un total de 1.455.872.000 kunas. Para el programa de construcción y reconstrucción de vías rápidas, están previstas unas 783,5 millones de kunas; para el programa de mantenimiento y gestión de carreteras estatales están previstos unos 396 millones de kunas.

Respecto a los proyectos de futuro, recientemente, el Gobierno ha rehabilitado 12 proyectos parados o muy lentos y ha iniciado la búsqueda de nuevas empresas para realizar las obras. Se trata de la construcción de carreteras y autopistas entre las que se debe destacar la terminación de "Slavonika", es decir los últimos 33 kilómetros de la autopista que termina en Osijek. Así la autopista conectará con el puente en el río Drava y todo ello formará parte del corredor 5c que va de Budapest al puerto de Ploče. Otro proyecto importante es la terminación de la autopista Zagreb – Velika Gorica – Sisak. También está prevista la construcción del viaducto entre Ravče y puerto de Ploče, así como el túnel St. Ilija. Para estas obras se ha asegurado un total de 4.200 millones de kunas del presupuesto estatal.

Hrvatske Autoceste está realizando actualmente los siguientes proyectos:

- **Autopista A10 - frontera con BiH - Metković y Ploče – Metković.** El valor total del proyecto es de 64.900.000 €. Las obras se iniciaron en el 2011 y la terminación de las obras está prevista para octubre de 2013.
- **Carretera de conexión y el túnel St. Ilija.** El valor total del proyecto es de 74.100.000 €. Las obras se iniciaron en 2008 y la terminación del proyecto está prevista para junio de 2013.
- **Autopista A1 Split – Ploče.** El valor total del proyecto (el tramo Ploče-Split-Dubrovnik) es de 905.000.000 €. La construcción empezó en 2005 y su terminación está prevista para junio de 2013.
- **Autopista A5 Beli Manastir - Osijek frontera.** El valor del proyecto es 838.700.000 €. Iniciado en 2005 y la terminación del proyecto está prevista para junio del 2017.

Además, en el mes de octubre de 2013, el Ministerio de Asuntos Marítimos, Transportes e Infraestructuras publicó en el Boletín Electrónico de Contratación Pública de la República de Croacia el anuncio para adjudicar la concesión para el servicio público de la gestión y mantenimiento de las autopistas croatas. La publicación de este documento se produjo en respuesta a las críticas ciudadanas al considerar que el proceso de monetización no estaba siendo totalmente transparente, a lo que el Gobierno explicó que el documento no podía darse a conocer antes debido a las obligaciones contractuales con el consultor.

El proceso comenzó en agosto de 2012, cuando el Gobierno abrió el proceso para elegir un consultor para el proyecto de la monetización de las autopistas de Croacia que permitiese reducir las deudas contraídas por las empresas de gestión de la autopista Hrvatske Autoceste (HAC) y Autocesta Rijeka -Zagreb (ARZ) . El consorcio consultor elegido fue el formado por Erste Group Bank de Austria, Deloitte Advisory Services y Wolf Theiss rechtsanwaelte, los cuales fueron contratados en diciembre de ese mismo año. Posteriormente, en el mes de julio, el Gobierno

aceptó el modelo de concesión recomendado por los consultores para la monetización de las autopistas.

Según el documento elaborado por el consorcio de consultores, la futura empresa concesionaria se haría cargo de la gestión, del cobro de peajes y del mantenimiento de los segmentos de autopistas gestionadas por HAC y ARZ durante los próximos 40 o 50 años. El retorno de la inversión se realizaría a través de peajes e ingresos adicionales, pero además el inversor aceptaría los costes totales de operación y mantenimiento de las carreteras. Para una concesión de 40 años, se espera que el inversor pague al Gobierno una cantidad estimada entre 2.400 y 2.900 millones de euros, mientras que para la concesión por 50 años la cantidad estaría entre 2.600 y 3.300 millones de euros. Se espera que las conversaciones preliminares con potenciales interesados comiencen a finales de 2013, a lo que seguirán las ofertas no vinculantes, las negociaciones y las ofertas vinculantes. El final de las transacciones financieras se espera que sea en a principios del verano de 2014.

Se puede encontrar más información en el siguiente link:
<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=7346>

4.3. INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE MARÍTIMO

La Republica de Croacia, situada junto al mar Adriático, cuenta con una superficie de aguas territoriales de 31.067 km² y su costa se expande a lo largo de 6.176 km, de los cuales 4.398 km pertenecen a las numerosas islas de Croacia. El número total de islas e islotes asciende a 1.244, de las cuales solo 65 están habitadas. Teniendo en cuenta estos datos, resulta evidente la importancia que en un país con estas características puede tener el transporte marítimo, al igual que otros subsectores relacionados como el de la construcción naval, el de la náutica deportiva o el del turismo náutico, entre otros.

Actualmente hay seis puertos internacionales en Croacia en las ciudades de Rijeka, Ploče, Split, Šibenik, Dubrovnik y Zadar. Además de estos, existen otros puertos de menor tamaño como son los de Umag, Pula, Rabac, Rovinj, Porec, Novi Vinodolski, Crvenicka, Bakar-Kraljevica, Opatija-Lovran, Krk, Cres, Mali Losinj, Rab, Senj, Novalja, Korcula, Vela Luka. Completan la lista los otros cinco puertos en aguas interiores en las localidades de Sisak, Slavonski Brod, Osijek y Vukovar.

AUTORIDADES PORTUARIAS	DIRECTOR	CONTACTO
Port authority Rijeka 51000 Rijeka, Riva 1	Vlado Mezak	051 351 111, 351 112/051 213 112 rijeka.gateway@portauthority.hr
Port authority Zadar 23000 Zadar, Liburnska obala 6/1	Emil Bilić	023 210 201, 202/023 201 222 lucka-uprava-zadar@zd.t-com.hr
Port authority Šibenik 22000 Šibenik, Ob. hrvatske mornarice 4	Marijan Petković	022 218 001/022 200 362 lucka-uprava-sibenik@si.htnet.hr

Port authority Split 21000 Split, Gat sv. Duje 1	Joško Berket	021 390 222, 390 218/021 390 239 lucka-uprava-split@st.t-com.hr
Port authority Ploče 20 340 Ploče, Kralja Tomislava 1	Deša Rathman	020 414 530/020 670 271 luka-ploce@du.t-com.hr
Port authority Dubrovnik 20000 Dubrovnik, Obala Ivana Pavla II br. 1	Antun Asić	020 313 333/020 418 551 padubrovnik@portdubrovnik.hr

Fuente: Ministerio de Asuntos marítimos, transporte e infraestructuras (MMPPI)

Dada su importancia, nos centraremos en la situación actual y planes de futuro que el Gobierno croata, a través del Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras tiene para los seis principales puertos de Croacia, citados anteriormente. El presupuesto estatal ha dedicado a estos puertos durante el periodo entre 2001 y 2005 un total de 67 millones de euros para la construcción de proyectos de infraestructuras fundamentales. Posteriormente, durante el periodo entre 2004 y 2007 se invirtieron 52 millones de euros, aunque el gran despegue de las infraestructuras portuarias llegó en el periodo entre 2006 y 2013, con unas inversiones planeadas en estos seis puertos por valor de 531 millones de euros.

Puerto de Rijeka

El puerto de Rijeka, junto con el de Ploče, es un puerto de tránsito que actúa como puerta de entrada para el corredor paneuropeo a Europa Central y Bosnia y Herzegovina, respectivamente. Ambos puertos, junto con los corredores terrestres relacionados fueron planteados en origen con unas infraestructuras inadecuadas para responder a las necesidades del mercado. Esto, según un informe del Banco Mundial al respecto, se reflejó en un extenso periodo de falta de inversión en virtud de un modelo de desarrollo basado en el apoyo del Estado tanto en infraestructuras como en equipamiento. Protegido físicamente y con una profundidad natural de 25 metros, el puerto de Rijeka es capaz de maniobrar con las embarcaciones de mayor tamaño en Croacia.

Pese a todo, en el periodo comprendido entre 1980 y 1997, el Puerto de Rijeka perdió casi el 70 por ciento de su producción total en carga general y a granel. Mientras que el mercado del Adriático Norte (Rijeka, Koper y Trieste excluyendo el tráfico de graneles líquidos) aumentó sus operaciones desde 16 millones de toneladas en 1990 hasta llegar a 23 millones de toneladas en el año 2001, la cuota de mercado del puerto de Rijeka se redujo del 35% por ciento a 1%. La principales razones de la disminución en el tráfico en Rijeka durante ese periodo fueron las guerras que tuvieron lugar en Croacia y Bosnia y Herzegovina, la pérdida de tráfico hacia / desde la antigua Yugoslavia y la reestructuración de las economías de la región, lo que resultó en una disminución del tráfico de graneles, operaciones ineficientes y unas instalaciones portuarias inadecuadas con deficientes conexiones con los corredores terrestre.

Por otra parte, como la mayoría de las ciudades portuarias, Rijeka se enfrenta al complejo desafío de equilibrar la demanda de espacio adicional para el puerto con el resto de actividades de la ciudad. En este sentido, el espacio disponible en Rijeka es escaso, ya que la ciudad está rodeada por una cadena de montañas y el mar. El actual diseño del puerto proporciona un espacio insuficiente e inadecuado para las operaciones de carga modernas. Además, su alta densidad ur-

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

vana y su limitado acceso al mar siguen dando a la ciudad una imagen industrial que reduce su atractivo como destino turístico y de negocios.

Por todo ello, en 2003 el Gobierno de Croacia junto con la Autoridad Portuaria de Rijeka, la compañía nacional de carreteras y el Ayuntamiento de Rijeka, en colaboración con el Banco Mundial, iniciaron un proyecto de inversión valorado en 156 millones de dólares y conocido como Rijeka Gateway Project. Este proyecto evolucionó hacia un Programa cuando el Banco aprobó una financiación adicional por valor de 48 millones de dólares en 2007 y, posteriormente, otros 122,5 millones para el Rijeka Gateway Project II (que es el que está actualmente en activo desde finales de 2008 y cuya fecha de finalización se prevé para diciembre de 2014).

El programa está utilizando un enfoque integral dirigido a mejorar la competitividad de Rijeka como ciudad portuaria mediante el desarrollo a través de la colaboración público-privada de la capacidad, el desempeño financiero y la calidad de los servicios del puerto de Rijeka para afrontar la creciente demanda y su mejor integración en los corredores internacionales de transporte.

En estos últimos seis años de programa, el Banco Mundial destaca algunos de los logros obtenidos:

- Crecimiento del 1000% en el tráfico de contenedores en el periodo 2002-2008

- Mejora de la situación financiera de la Autoridad Portuaria

- Rehabilitación de un embarcadero de carga ya existente

- Apertura del tramo Orehovica-Sveti Kuzam en el bypass de Rijeka

- Inauguración de una parte de la carretera D404 que conecta el puerto con la parte este. Una vez se complete toda la carretera, proporcionará acceso directo entre la principal autopista y la terminal de containers de Brajdica, reduciendo así el tráfico de camiones en la ciudad.

- Rehabilitación del arco pequeño del puente de Krk e inicio de la rehabilitación del arco grande

- Inauguración de la nueva terminal de pasajeros, permitiendo así la reapertura de una parte de la línea de costa para los ciudadanos.

- Preparación de la guía de diseño para desarrollo del puerto de Baros y el área del Delta en un área urbana.

- Lanzamiento del concurso para seleccionar un socio privado para la terminal de contenedores existente

De cara al futuro, los participantes esperan que, en 2014, el Rijeka Gateway Project traiga múltiples beneficios para el puerto, la ciudad y los habitantes de Rijeka y sus alrededores. El puerto tiene, según las expectativas del Banco Mundial, el potencial de convertirse en un importante centro regional de contenedores con sólido desempeño financiero generando más de 20,7 millones de euros en ingresos anuales. Las actividades portuarias podrían generar anualmente más de 109 millones de euros para los diferentes agentes de transporte en Croacia. Además, la vida urbana se verá reforzada por la prestación de servicios a los visitantes y con mucho mejor acceso al mar para los habitantes, mientras que el área del Delta de Baroš se transformará en una zona urbana atractiva.

Así, para la consecución del Rijeka Gateway Project II se espera que estén finalizadas todas las infraestructuras planeadas en el proyecto, a saber, las siguientes: Terminal de contenedores Brajdica, Terminal de contenedores Zagreb pier, puerto del Delta de Baroš, terminal de pasajeros, sistema de vigilancia de barcos VTMS, informatización de la terminal del puerto, barco para recolección de residuos, terminal general de mercancías de Raša y la terminal Ro-Ro de Bakar.

Recientemente, como parte del Rijeka Gateway Project II, la Autoridad Portuaria de Rijeka ha sacado a licitación los servicios de consultoría para la preparación de los documentos de diseño para la reconstrucción de las estaciones de ferrocarril de Rijeka y Rijeka-Brajdica y la construcción los astilleros intermodales de las terminales de contenedores de Brajdica y Zagreb. Además, en el mes de julio se inauguró el inicio de las operaciones en el muelle de nueva construcción en la terminal de contenedores Brajdica, un proyecto por valor de unos 30 millones de euros. Durante la ceremonia, el ministro de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras, Siniša Hajdas Doncic, se mostró confiado en que el corredor de transporte de Rijeka estaría en pleno funcionamiento en 2019, para lo cual la línea de ferrocarril debería estar ya modernizada. Hizo hincapié en que este corredor, después de convertirse en parte de la red de corredores de la UE, es sin duda la máxima prioridad para el gobierno de Croacia.

Puerto de Ploče

A finales de 2008 se firmó con el Banco Mundial el contrato del préstamo para el Proyecto de integración de transporte y comercio en el Puerto de Ploče. La cantidad total del préstamo alcanzó 70 millones de euros, 58,8 por parte del Banco Mundial y el resto por parte de un préstamo del BERD. El Gobierno de Croacia, por su parte, participó en el proyecto con un 25%, cerca de 25 millones de euros.

Este proyecto prevé la construcción de una terminal de carga a granel con capacidad para 5 millones de toneladas por año. Precisamente, en enero de 2012, la empresa española Cyes en consorcio con la croata Viadukt ganó la licitación para la construcción de la terminal de carga a granel del puerto de Ploče. Esta ampliación, con un presupuesto de 54 millones de euros está subvencionada por el Banco Mundial, el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (EBRD) y el Gobierno croata.

Entre las obras se contempla la construcción de la terminal de carga masiva del puerto, con un nuevo muelle de 317 metros de longitud para el atraque de barcos de 180.000 Tonelaje de Peso Muerto (TPM). La estructura será abierta, cimentada en pilotes de acero y unida a la plataforma de tierra a través de un puente de 56 metros de largo y 22 de ancho.

Está previsto que las obras finalicen en junio de 2014, ya que la ejecución de las mismas se ha fijado en 26 meses. Este puerto tiene una capacidad de carga de 4,5 millones de toneladas, lo que lo convierte en uno de los más importantes del país en el tráfico de mercancías. Además, gracias a su ubicación en la costa Adriática, resulta un emplazamiento muy estratégico.

Puerto de Zadar

La reubicación del puerto de Zadar desde su localización actual frente al centro histórico hasta el área de Gazenica, a unos 3,5 km al sur de la ciudad de Zadar, ha sido identificado como un proyecto prioritario para el Gobierno de Croacia. Con su garantía, la Autoridad Portuaria de Zadar recibió un préstamo del Banco Europeo de Inversiones y del Kreditanstalt für Wiederaufbau

(KfW) para la construcción y gestión de la nueva terminal de ferrys y cruceros en Gazenica. Las obras comenzaron en el año 2009 y estaba previsto que finalizaran a finales de 2013 con la inauguración de la terminal de pasajeros.

Sin embargo, el proyecto ha sufrido un importante revés a mediados de este año con la paralización de manera indefinida de las obras, cuando todavía queda por acometer la tercera parte del proyecto que incluye la construcción de la terminal de pasajeros entre otras actividades. El principal motivo para la paralización de las obras el pasado mes de abril fue que la oferta más favorable en la licitación internacional para la tercera parte de las obras fue un 42% más elevada que la cantidad de dinero prevista en la estimación de costes del proyecto.

Por todo ello, la Autoridad Portuaria de Zadar publicó una nueva convocatoria de expresiones interés para la construcción, gestión y mantenimiento del nuevo edificio de la terminal de pasajeros de Gazenica. Con todo, las obras continúan paradas por el momento y no se espera que se cumplan los plazos iniciales de finalización de las obras, previstos para finales de 2013.

Puerto de Šibenik

Al sur del país, entre Zadar y Split, se encuentra el puerto de Šibenik, en el cual el Gobierno planea la construcción de una terminal de pasajeros (con valor estimado de 4 millones de euros), mientras que la superestructura se construirá en base a un proceso de licitación internacional.

Actualmente la ciudad de Šibenik no cuenta con una terminal de pasajeros adecuada, y el tráfico se lleva a cabo en parte a lo largo de toda la costa, que también está dedicada al transbordo de carga. Con la construcción de un terminal de pasajeros, la cuestión del tráfico de pasajeros en el puerto de Šibenik quedaría resuelta. Otros aspectos que se tendrán en cuenta en la futura modernización del puerto es la aceptación de cruceros, así como la creación de un espacio de trabajo adecuado para la oficina del capitán del puerto, la autoridad aduanera y portuaria.

Por todo ello, en 2010 el BERD y el Gobierno firmaron un acuerdo para el préstamo de 12 millones de euros destinados a la ampliación y reconfiguración de los muelles de pasajeros. Se requiere la ampliación y rehabilitación de los muelles para aumentar la capacidad de la infraestructura existente en la zona portuaria y permitir un procesamiento más eficiente del tráfico de transbordadores y la entrada de cruceros de tamaño mediano en la zona portuaria.

Split

A finales de 2012, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y la Autoridad Portuaria de Split firmaron un acuerdo para el préstamo de 18,8 millones de euros dirigidos a incrementar la capacidad de este importante puerto turístico del sur de Croacia de modo que le permitiese acoger cruceros de mayor tamaño.

Está previsto que este préstamo se devuelva a lo largo de 15 años, con un periodo de gracia de 4 años y un tipo de interés del 2,5%. Se espera que el proyecto finalice en el verano de 2015.

El préstamo será utilizado para construir dos muelles con capacidad para barcos de entre 270 y 320 metros de longitud así como dos rampas de carga rodada de 28 metros de ancho para

vehículos y pasajeros y otras instalaciones destinadas a incrementar el volumen de transporte y de ingresos del puerto, de la ciudad y del condado.

Según el presidente de la Autoridad Portuaria de Split, la necesidad de expandir y aumentar las capacidades del puerto de Split, surge de un incremento del 30% en el volumen de transporte, así como el creciente número de turistas y cruceros que visitan la región Adriática en general y la ciudad de Split en particular.

Este es el tercer préstamo que el BERD ha concedido a Croacia para la modernización de sus puertos, tras los otorgados en Dubrovnik y Sibenik, y el objetivo es que, con el proyecto de modernización, el puerto de Split se convierta en el primero de los puertos croatas en recibir los certificados de sostenibilidad y protección medioambiental.

De hecho, en agosto de 2013, el organismo publicó la convocatoria para expresiones de interés en relación al proyecto de ampliación y reconfiguración de los muelles de pasajeros de puerto de Split para aumentar su capacidad, descongestionar el tráfico y permitir la entrada de barcos de mayor tamaño.

Dubrovnik

Dubrovnik es el principal centro turístico del país y uno de los ejes del turismo de cruceros por el Mediterráneo, con más de un millón de visitantes previstos en 2013 procedentes de 711 embarcaciones, lo que explica la importancia que tiene este puerto en Croacia.

El proyecto de remodelación del puerto de Dubrovnik está basado en dos fases. La primera fase, a su vez, consta de dos obras:

- Proyecto de reconstrucción de 810 metros de muelle operativo en la Bahía de Gruz, fundamentalmente para el atraque de grandes cruceros. Obra finalizada en 2009.
- Obras en la primera fase del proyecto de infraestructuras del área de Batahovina para la creación de 230 nuevos metros de muelle operativo.

Está previsto que la Autoridad Portuaria de Dubrovnik lleve a cabo la segunda parte del proyecto de infraestructuras de Batahovina II en el periodo entre 2014 y 2015 para la creación de 400 metros adicionales de línea de muelles. El área de Batahovina estará así destinada al tráfico local e internacional de ferris y orientada al desarrollo del transporte multimodal.

La segunda fase del proyecto de modernización del puerto de pasajeros, de la superestructura del puerto y del desarrollo de las instalaciones portuarias se encuentra en estos momentos en su etapa de preparación, que incluye el estudio de viabilidad, estudio medioambiental y preparación de la documentación. A lo largo de los próximos años, la Autoridad Portuaria de Dubrovnik espera poder contar un puerto moderno con terminal de pasajeros de cruceros y un gran centro comercial multiusos, parking público, centro de congresos y diversas instalaciones complementarias de ocio y entretenimiento.

Transporte marítimo

Por lo que respecta al transporte marítimo, como ya se ha comentado, los puertos más importantes son los de Split y Dubrovnik. El primero por su conexión con las islas cercanas (Hvar,

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

y Brac son dos de las más visitadas con diferencia) y el segundo por ser uno de los principales focos del turismo de cruceros en el Mediterráneo, parada obligatoria en la mayoría de circuitos vacacionales de este tipo de viajes.

En la siguiente tabla se puede observar el número de pasajeros y la cantidad de mercancías transportados por vía marítima en los últimos años, que da una idea de la importancia de este tipo de transporte en un país como Croacia:

Tabla: Transporte de pasajeros y mercancías por vía marítima

	2009	2010	2011	2012
Pasajeros transportados (en miles)	12.550	12.506	12.926	12.474
Bienes transportados (en miles de toneladas)	31.371	31.948	30.348	25.636

Fuente: Oficina de Estadísticas de Croacia

Además, como se ha comentado anteriormente, destaca la importancia del turismo de crucero que llegan a la costa fundamentalmente a través del puerto de Dubrovnik. Se trata de un tipo de transporte que además se ha ido incrementando en los últimos años, llegando incluso a superar por primera vez en su historia en el año 2013 el millón de pasajeros que han llegado al puerto de Dubrovnik en alguno de estos barcos. Entre 2010 y 2013, el número de llegadas ha aumentado en más de 150.000 y está previsto que continúe aumentando de manera progresiva en los próximos años gracias a los planes de reconstrucción y ampliación previstos para el puerto de Dubrovnik.

Tabla: Llegada de turistas en cruceros en los últimos años

	2010	2011	2012	2013*
ENERO	217	8.390	98	135
FEBRERO	238	7.846	91	271
MARZO	8.329	10.569	3.241	11.346
ABRIL	64.504	62.577	70.933	69.472
MAYO	125.257	106.252	106.435	141.209
JUNIO	114.654	117.046	137.874	144.220
JULIO	146.505	156.519	143.216	148.808
AGOSTO	139.885	147.909	157.379	168.236
SEPTIEMBRE	130.964	149.204	138.140	166.392
OCTUBRE	129.764	156.708	142.022	149.069
NOVIEMBRE	50.564	54.710	50.985	73.413
DICIEMBRE	5.298	7.668	377	1.871
TOTAL	916.089	985.398	950.791	1.074.442

Fuente: Autoridad Portuaria de Dubrovnik

**2013: Los datos están estimados a partir de la media de ocupación de los cruceros en los tres años anteriores*

Tabla: Número de cruceros que han atracado en Dubrovnik en los últimos años

	2010	2011	2012	2013
ENERO	5	9	2	3
FEBRERO	5	9	2	6
MARZO	11	8	4	12
ABRIL	53	41	49	43
MAYO	99	76	87	97
JUNIO	89	86	98	96
JULIO	97	99	89	100
AGOSTO	94	97	96	93
SEPTIEMBRE	105	117	97	113
OCTUBRE	106	94	97	101
NOVIEMBRE	33	38	26	39
DICIEMBRE	8	7	7	8
TOTAL	705	681	654	711

Fuente: Autoridad Portuaria de Dubrovnik

**2013: Los datos están basados en las previsiones de la propia Autoridad Portuaria.*

Por último cabe destacar el papel de la empresa Jadrolinija, la principal compañía croata para el transporte marítimo de pasajeros y vehículos, fundada en 1947 en la ciudad de Rijeka tras la fusión de varias pequeñas empresas dedicadas al transporte marítimo. El principal objetivo de Jadrolinija es unir los principales centros de población a lo largo de toda la costa croata y también las numerosas islas que tiene el país con la zona continental. El transporte tanto de personas como de vehículos tiene un componente estacional importante relacionado con la industria del turismo que provoca que en verano se produzcan cerca de 600 salidas diarias.

La flota de Jadrolinija cuenta con 4 grandes ferris para coches operando tanto en las líneas costeras de Croacia como en las internacionales. Además de estos, hay otros 33 ferris para coches más pequeños, tres barcos clásicos de pasajeros, ocho catamaranes y un "hidrobus". Sus trayectos se dividen a nivel operativo en 3 distritos: Rijeka, Zadar/Sibenik y Split/Dubrovnik. Además de multitud de rutas locales y de conexión con las principales islas, cuenta con rutas internacionales a Italia (Ancona y Bari). En el último año, la empresa transportó un total de 9,7 millones de pasajeros en alguna de sus 50 embarcaciones.



4.4. INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE AÉREO

La República de Croacia cuenta actualmente con 7 aeropuertos que reciben tráfico internacional (algunos de ellos solo en verano) y otra serie de aeródromos de pequeño tamaño. De los principales aeropuertos, el más importante es el de la capital, Zagreb, que en estos momentos se encuentra en un importante proceso de ampliación para aumentar su capacidad en el futuro. Otros como en el caso de Zadar o Rijeka, se están especializando en acoger aerolíneas low cost como modelo de negocio (en el caso de Zadar es actualmente una de las bases de la empresa Ryanair y cuenta con numerosos vuelos internacionales a distintos países de Europa).

El tráfico de pasajeros en Croacia a través de sus aeropuertos fue en el año 2012 de 5,95 millones de personas, lo que supone un incremento del 7,2% con respecto al año anterior. Además, en los últimos años el tráfico en los aeropuertos croatas ha ido en aumento de manera progresiva y, de hecho, entre 2009 y 2012 aumentó un 17%.

En la siguiente tabla pueden observarse los principales aeropuertos de Croacia por volumen de tráfico:

Tabla: Principales aeropuertos croatas por volumen de tráfico de pasajeros

Aeropuerto	2009	2010	2011	2012	Var. 11/12
Zagreb	2.056.388	2.067.646	2.224.010	2.312.570	+3,98%
Dubrovnik	1.109.934	1.257.770	1.332.733	1.461.795	+9,68%
Split	1.080.121	1.187.921	1.272.317	1.377.988	+8,31%
Pula	302.448	313.793	342.250	362.542	+5,93%
Zadar	195.163	254.802	263.066	346.770	+31,82%
Rijeka (Isla de Krk)	110.208	61.478	78.890	72.762	-7,77%
Bol (Isla de Brac)	13.020	11.613	12.504	12.583	+0,63%
Losinj	10.190	5.019	6.152	4.659	-24,27%
Osijek	20.503	20.824	22.104	2.188	-90,1%
TOTAL	4.897.975	5.180.866	5.554.026	5.953.857	+7,20%

Fuente: Agencia croata de aviación civil

Destaca el incremento del tráfico en la mayoría de aeropuertos en los últimos años a excepción del de Rijeka, Losinj y Osijek, aunque se trata de volúmenes muy pequeños. Entre los incrementos, es remarcable el caso de Zadar, cuyo tráfico aumentó en el último ejercicio más de un 30% posiblemente debido al impacto de la implantación de la aerolínea de bajo coste Ryanair.

Imagen: Mapa con los principales aeropuertos de Croacia



Fuente: Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras

Por lo que respecta al tráfico de mercancías por vía aérea, en el año 2012 se transportaron un total de 6.812 toneladas según los datos de la Agencia Croata de Aviación Civil, una cifra que se ha reducido un 25% en el último año y hasta casi la mitad desde 2009. Cabe destacar que tan solo cinco aeropuertos participan del tráfico aéreo de mercancías (Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar y Pula), de los cuales la gran mayoría tiene como destino u origen el aeropuerto de la capital.

A nivel institucional, el transporte y el tráfico aéreo dependen de tres organismos fundamentalmente:

-Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras: Se trata del ministerio que engloba los distintos medios de transporte en Croacia y del cual dependen las infraestructuras de transporte, en este caso aeropuertos, así como la compañía aérea nacional, Croatia Airlines.

- **Croacia Control Ltd:** Sociedad limitada de propiedad estatal que opera de forma independiente en la República de Croacia, de conformidad con las leyes pertinentes y adherida a los principios y procedimientos de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y EUROCONTROL (Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea). La misión principal de Croacia Control Ltd es la prestación de servicios de navegación aérea.

-Agencia Croata de Aviación Civil: La misión de la CCAA (de sus siglas en inglés) es definir y poner en práctica los reglamentos necesarios y monitorear continuamente la ejecución de las leyes y ordenanzas con el fin de asegurar un alto nivel de seguridad en el tráfico aéreo civil. La Agencia salvaguarda los intereses de los pasajeros en el tráfico aéreo y

actúa como un servicio público para que todos los agentes implicados en la aviación civil garanticen el cumplimiento de los estándares requeridos.

Por lo que respecta al futuro de las infraestructuras aéreas y al transporte aéreo en general en Croacia, en los últimos tiempos se han producido varios hechos relevantes entre los que destacan:

Construcción de la nueva terminal del aeropuerto de Zagreb, el principal del país.

El contrato de concesión para la construcción y gestión del aeropuerto de Zagreb fue firmado el 11 de abril de 2012 y le otorgaba al consorcio francés Zagreb Airport International Company (ZAIC) la construcción de la nueva terminal de pasajeros y la concesión para los 30 próximos años de las infraestructuras nuevas y ya existentes. Estaba previsto en el contrato que las obras empezaran un año después, en abril de 2013.

Sin embargo, no fue hasta mediados de 2013 y tras varios retrasos, que el Ministerio de Planificación Espacial concedió a ZAIC el permiso de construcción para la nueva terminal de pasajeros del aeropuerto de Zagreb, cuyas obras estaba previsto que comenzaran el pasado mes de octubre.

Pero de nuevo el inicio de las obras se ha vuelto a retrasar y en el mes de noviembre se anunció que éstas no comenzarían hasta la primavera de 2014. De hecho, el gobierno croata y el futuro operador del aeropuerto todavía no han firmado los documentos de adquisición. Según ZAIC, la nueva terminal se inaugurará en 2016, aunque previamente la terminal actual será remodelada en unos trabajos que se espera comiencen antes de final de año.

Como se puede observar, el proyecto de ampliación del aeropuerto de Zagreb está resultando bastante convulso, no solo por el retraso acumulado de casi un año en el comienzo de las obras sino también por la respuesta que ha encontrado en los trabajadores del propio aeropuerto, cuyos sindicatos convocaron una huelga a mediados de noviembre que mantuvo el edificio cerrado durante dos días sin que se produjese ninguna salida ni aterrizaje en esas 48 horas. Además, han anunciado nuevos paros en el futuro hasta que se les garantice por escrito que se mantendrán las condiciones establecidas en su convenio colectivo una vez que el nuevo operador se haga cargo de la gestión del aeropuerto.

Venta de acciones de Croatia Airlines

El Centro para la Reestructuración y venta (CERP), una agencia estatal croata, ha anunciado la apertura para el envío de manifestaciones de interés para la compra de las acciones de la compañía aérea nacional croata, Croatia Airlines (CA), hasta el 27 de noviembre. Se ponen a la venta el 49% de las acciones estatales, es decir 4.762.943 acciones. El precio nominal es de 200 kunas, a pesar de que su último valor en la bolsa de Zagreb a mediados de septiembre fue de 115 kunas.

Después de la recepción de las cartas de intención (LOI) de los potenciales inversores, el gobierno decidirá sobre el precio de salida y el procedimiento para la recogida de las ofertas para el paquete de acciones. Con la venta de este 49%, el gobierno mantendrá la propiedad sobre el 46,76% de la empresa, si bien, junto con las acciones propiedad de la agencia estatal de seguros de depósitos y banco de rehabilitación (DAB) y el aeropuerto de Zagreb, el paquete total en manos del estado será del 50,25%.

El gobierno ha anunciado que la inversión de un socio estratégico en CA es la única forma de asegurar un futuro para la compañía nacional aérea. Una fuente no oficial, ha señalado además, que se tendrán en cuenta tres criterios para valorar las ofertas recibidas: posicionamiento de CA como líder regional del transporte aéreo, el importe total del valor de la oferta y las inversiones en nuevos aviones.

Por último, cabe destacar que tras un primer plazo para recibir ofertas que ha quedado desierto, el Gobierno ha abierto un segundo plazo con la esperanza de, esta vez sí, recibir ofertas de potenciales compradores.

Búsqueda de inversores para la ampliación de otros aeropuertos croatas

Recientemente, la nueva Agencia para las Inversiones y la Competitividad de Croacia (AIK), publicó su catálogo de oportunidades de inversión entre las que se incluyen los proyectos de ampliación y modernización de los aeropuertos de Osijek y Rijeka.

Aeropuerto de Osijek

Se busca un futuro socio estratégico para la modernización de las infraestructuras existentes, construcción de nuevas capacidades y adquisición de equipos para sus operaciones comerciales. El objetivo general del proyecto es fortalecer el tráfico de carga en el aeropuerto de Osijek - Baranja y fomentar el desarrollo económico de la región mediante la mejora de la competitividad del aeropuerto.

Aeropuerto de Rijeka

El proyecto incluye:

- Reconstrucción y ampliación de la terminal de pasajeros. La reconstrucción añadiría aproximadamente 4.600 m² en tres niveles. Esto aumentará la capacidad del edificio tres veces (hasta 2 millones de pasajeros anuales más).
- Reconstrucción y ampliación de la plataforma de aparcamiento de aviones.
- Construcción de instalaciones de almacenamiento y manipulación para la gestión de las mercancías transportadas por vía aérea
- Reconstrucción de la pista de rodaje del avión existente de conformidad con la reglamentación internacional, ya que el ancho de la pista actual no cumple con la regulación de los aviones correspondientes. El proyecto incluirá la ampliación de pistas de rodaje

Ambos proyectos contemplan actualmente tres opciones y está abierto a todos los inversores estratégicos que estén adecuadamente posicionados para explotar el potencial de crecimiento del aeropuerto:

Opción 1: Recapitalización

Opción 2: Recompra por parte de los accionistas existentes

Opción 3: Concesión con las características de colaboración público-privada o contrato de concesión tal y como se define en la Ley de Aeropuertos. Se considera concesión de obra pública y concesión de servicios públicos por un período máximo de 40 años.

Según se indica en el documento, para las autoridades públicas la forma más aceptable de entrada de capital privado en el Aeropuerto de Osijek es a través de la recapitalización o concesión. La recapitalización es el método más rápido y el más barato, pero dado que se considera que el aeropuerto es de especial interés para la región del Mediterráneo Oriental, se piensa que la mejor opción es ofrecer el aeropuerto en concesión. Se puede encontrar más información al respecto en el siguiente link: <http://www.aik-invest.hr/wp-content/uploads/2013/10/Catalogue-of-investment-opportunities-October-2013.pdf>.

Además de estos, algunos organismos regionales de promoción de inversiones han anunciado también proyectos para la ampliación de otros aeródromos de tamaño más pequeño a lo largo del país.

5

LA ESTRATEGIA DEL GOBIERNO: PROGRAMA OPERACIONAL DE TRANSPORTE 2007-2013

5.1. ASIGNACIÓN FINANCIERA

En su camino hacia la adhesión a la UE, Croacia absorbe desde el año 2000 fondos de ayuda financiera de distintos programas de la Unión Europea (CARDS, PHARE, ISPA y SAPARD), los cuales fueron reemplazados en 2007 por los fondos de preadhesión o fondos IPA. Este fondo se compone de cinco componentes, entre los cuales el tercero va destinado al Desarrollo Regional consistente en tres programas operacionales: transporte, medioambiente y competitividad regional.

Con el fin de garantizar un proceso de ajuste estructural en el sector del transporte y la utilización de la financiación en el marco del Componente III de los fondos IPA, Croacia elaboró su Programa Operativo de Transporte (TOP, de sus siglas en inglés), que cubría un período renovable de tres años empezando por el periodo comprendido entre 2007 y 2009. El TOP ha sido modificado en dos ocasiones desde 2009; primero en 2011 y posteriormente hasta 2013 con motivo de la postergación en sucesivas ocasiones de la fecha de adhesión del país a la UE. Estas modificaciones, además de nuevas asignaciones financieras anuales han traído también un nuevo porcentaje de cofinanciación de la UE (85% en lugar del anterior 75%), nuevos proyectos y la inclusión del corredor Vb como una de las prioridades del sector ferroviario junto con el corredor X.

A finales de 2008 se inició el trabajo sobre el nuevo Programa Operacional basado en fondos estructurales que, entonces, se pensaba que cubriría los años 2012 y 2013 como los primeros años de Croacia en la UE. Dentro de este contexto, el TOP 2012-2013 preveía una amplia intervención en la práctica totalidad de infraestructuras de transporte: ferrocarril, vías navegables, carreteras, aeropuertos, puertos marítimos y transporte urbano, tanto a nivel nacional como regional y transeuropeo.

Dada la fecha final de la adhesión, el 1 de julio de 2013, y por lo tanto que solo en el último semestre de 2013 se iban a comenzar a asignar fondos estructurales a Croacia, el TOP 2012-2013 quedó desproporcionado e imposible de implementar.

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

Así, teniendo en cuenta la experiencia adquirida a través del TOP IPA y realidades del momento, se decidió en cooperación con la Comisión Europea introducir un nuevo TOP para cubrir todas las perspectivas financieras entre 2007 y 2013, abarcando las mismas prioridades y siguiendo con los mismos proyectos.

En la siguiente tabla se pueden ver los fondos asignados al TOP en los diferentes ejercicios desde que está en vigor:

Tabla: Fondos asignados al TOP entre 2007-2013

	IPA	Fondos Estructurales	Fondo de cohesión
2007	17.000.250	-	-
2008	18.000.000	-	-
2009	18.500.250	-	-
2010	21.300.000	-	-
2011	21.900.000	-	-
2012	19.000.000	-	-
2013*	11.000.000	10.000.000	120.000.000
TOTAL	126.700.500	10.000.000	120.000.000

Fuente: Plan Operacional de Transporte de Croacia 2007-2013

**Las cifras de 2013 están actualizadas tras la aprobación en junio de 2013 del Marco Nacional Estratégico de Referencia para la aplicación de fondos europeos en el segundo semestre de 2013.*

En cuanto a la asignación financiera adjudicada para el TOP durante el primer semestre de Croacia como miembro comunitario, cabe destacar que en el mes de junio de 2013 el Gobierno adoptó el documento estratégico que determina las cantidades asignadas a cada plan operativo para este periodo y el fondo europeo del que provienen, el llamado Marco Nacional Estratégico de Referencia para 2013, en el cual las cifras son las siguientes:

Tabla: Asignación financiera para los distintos programas operacionales en el segundo semestre de 2013

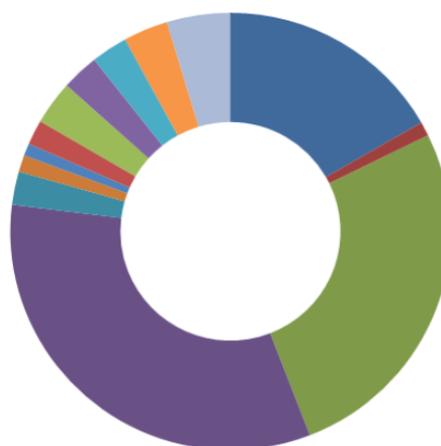
PROGRAMA OPERACIONAL	FONDO	CANTIDAD INDICATIVA
Transporte	Fondo de Desarrollo Regional	120.000.000 €
Medio Ambiente	Fondos de Cohesión	149.800.000 €
Competitividad regional	Fondo de Desarrollo Regional	108.400.000 €
Desarrollo de los Recursos Humanos	Fondo Social Europeo	60.000.000 €
TOTAL		438.200.000 €

Fuente: Marco Nacional Estratégico de Referencia para 2013

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

Así, como se puede ver, al TOP se destinarán a lo largo de los 6 últimos meses de 2013 un total de 120 millones de euros, un 26,36% sobre el total de fondos previstos y solo por debajo de los fondos destinados a Protección y prevención de riesgos medioambientales. En el siguiente gráfico se puede observar de manera más clara como el transporte es una de las prioridades

Environmental protection and risk prevention	32,82%
Transport	26,36%
Research and technological development (R&TD), innovation and entrepreneurship	16,71%
Technical assistance	4,66%
Strengthening institutional capacity at national, regional and local level	3,28%
Improving the social inclusion of less-favoured persons	3,24%
Improving human capital	2,74%
Mobilisation for reforms in the fields of employment and inclusion	2,68%
Tourism	2,47%
Improving access to employment and sustainability	1,83%
Culture	1,24%
Information society	1,05%
Increasing the adaptability of workers and firms, enterprises and entrepreneurs	0,91%



Fuente: Marco Nacional Estratégico de Referencia para 2013

Además, en el caso del TOP, la gran mayoría de los fondos asignados están enmarcados dentro de los objetivos de la Estrategia de Lisboa y su distribución, a grandes rasgos, sería la siguiente:

- Ferrocarriles: 40.000.000 euros
- Ferrocarriles (Corredor paneuropeo X): 74.160.000 euros
- Aguas interiores navegables (Corredor paneuropeo X): 1.360.000 euros

En la actualidad, el Gobierno trabaja en la elaboración de un nuevo Programa Operacional de Transporte para adecuarse al nuevo marco financiero que tendrá lugar a partir de 2014 (se estima que el volumen de fondos europeos en el periodo entre 2014-2020 ronde los 8.300 millones de euros, si bien todavía están por definir las cantidades que se asignarán a plan operacional en función de las necesidades e intereses del propio país). Recientemente, el ministro de Desarrollo Regional y Fondos Europeos, Branko Grcic, ha señalado que el Gobierno pasará la mayor parte del 2014 planificando este nuevo marco financiero de 7 años y trabajando en el documento clave que debe marcar las prioridades de financiación, el Partner Agreement, que debería ser enviado a la Comisión Europea en marzo de 2014. Por su parte, la fecha límite para la presentación de los nuevos programas operacionales vinculados a este documento es el próximo mes de julio de 2014. De hecho, un consorcio liderado por la española IDOM ganó recientemente el concurso público para elaborar el documento “Estrategia de desarrollo del transporte de la República de Croacia” que deberá sentar las bases y definir las prioridades para el futuro del sector.

En este sentido, una de las principales diferencias con respecto al periodo previo a la integración de Croacia en la UE, en la que los proyectos se cofinanciaban con fondos de preadhesión (IPA) es que, por primera vez, los concursos pasan a estar gestionados por el propio país a través en base a la Ley de Contratación Pública de Croacia y a través de las diferentes agencias gestoras (en el caso de los ferrocarriles, la empresa HZ Infrastruktura) y ya no están obligados por ley a publicar la información en inglés, por lo que es posible que muchos proyectos se publiquen únicamente en croata, con la dificultad añadida que eso supone para empresas extranjeras.

5.2. EJES PRIORITARIOS

El Programa Operacional de Transporte está fundamentalmente dirigido a modernizar la red existente de ferrocarriles y el sistema de vías navegables interiores. El objetivo global del programa operativo es el desarrollo de las redes de transporte modernas y el aumento de la accesibilidad de las regiones. Además, Croacia se encuentra en el centro de los corredores de transporte europeos, por lo que la modernización de su sector del transporte no es sólo una condición previa del desarrollo interno, sino un factor clave de la competitividad del país en la región. El programa está estructurado en torno a tres ejes prioritarios, que abarcan una serie de medidas centradas en tres áreas sectoriales individuales.

- Eje prioritario 1: Actualización y modernización del sistema de transporte ferroviario en Croacia
- Eje prioritario 2: Actualización del sistema de aguas navegables interiores
- Eje prioritario 3: Asistencias técnicas

EJE PRIORITARIO 1: ACTUALIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN CROACIA

El eje prioritario número 1 promueve la reconstrucción y desarrollo de la red de ferrocarriles croata, la cual debería poder responder a la demanda creciente que tendrá que soportar el tráfico ferroviario en el futuro y estar coordinada con los estándares técnicos propios de la Unión Europea. En este sentido, las principales inversiones estaban enfocadas, en un primer momento, al Corredor Paneuropeo X para después incluir entre las prioridades al Corredor Vb.

Incluidas en este eje prioritario están actividades para desarrollar y modernizar las líneas de tren, mejorar la seguridad y eficiencia en las operaciones ferroviarias y preparar proyectos que serán financiados posteriormente.

El organismo encargado de implementar todos los proyectos bajo este eje prioritario es la empresa nacional HZ Infrastruktura, mientras que la institución competente de determinar las prioridades incluidas en el Programa Operacional de Transporte es la Dirección General para las Infraestructuras de Transporte, dentro del Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras. Por su parte, los organismos beneficiarios son la Dirección General de Carreteras y Tráfico Ferroviario, dentro del mismo ministerio, y la propia empresa HZ Infrastruktura. Además,

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

dado que los proyectos en cuestión están destinados a mejorar el transporte público de pasajeros y mercancías en Croacia, que son de interés público, el beneficiario en el sentido más amplio, es también la propia población croata

Las actividades se llevarán a cabo en dos ámbitos estrechamente relacionados: mejora de líneas y la modernización y mejora de la seguridad y la eficiencia de las operaciones ferroviarias.

Esto implica:

- Doble vía
- El aumento de la velocidad a 160 km/h y una carga por eje de 225 kN
- La instalación de ERTMS ETCS Nivel 1 y los equipos de control centralizado de tráfico
- Instalación y actualización de las telecomunicaciones, el suministro de energía, sistema de drenaje y cruces automáticos de nivel de barrera
- Modernización de estaciones

Imagen: Principales corredores de transporte a su paso por Croacia



Fuente: Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

A continuación, se incluye el listado con los principales proyectos presentados por el Ministerio de Asuntos Marítimos, Transportes e Infraestructuras para el sector ferroviario (incluidos todos ellos en el Plan Operacional de Transporte 2007-2013):

Proyectos completados:

- “Rehabilitación de la línea Vinkovci-Tovarnik-Frontera” (60,2 millones de euros) (Finalizado en diciembre de 2012)
- “Modernización del sistema de señalización y telecomunicaciones de la Estación Central de Zagreb” (11,6 millones de euros) (Finalizado en mayo de 2013)

Obras en proceso:

- “Rehabilitación del tramo entre Okucacni y Novska” (35,8 millones de euros) (Se espera que se termine a finales de 2014)

Diseño en proceso:

- “Actualización de la vía existente y construcción de una segunda vía en la sección ente Dugo Selo-Krizevci” (198 millones de euros) (Diseño en proceso, contrato de obras previsto para finales de 2013 y finalización de las obras prevista para mediados de 2017)
- “Actualización de la vía existente y construcción de una segunda vía en el tramo entre Krizevci-Koprivnica y la frontera con Hungría” (275 millones) (Diseño en proceso; comienzo de las obras previsto para 2016)
- “Reconstrucción y actualización de la línea entre Dugo-Selo-Novska, fase 1” (90 millones de euros) (Diseño en proceso, comienzo de las obras en 2015)
- “Construcción de la nueva doble vía en la línea Goljak-Skradnik” (650 millones de euros) (Fase de diseño, comienzo de los trabajos en 2016)
- “Reconstrucción de la vía existente y construcción de una segunda vía en la línea Hrvatski Leskovac-Karlovac” (Diseño en proceso, comienzo de las obras en 2016)
- “Reconstrucción y electrificación de la sección Zapresic-Zabok” (68 millones de euros) (Fase de diseño, comienzo de las obras en 2014)
- “Construcción de la nueva línea entre Podsused-Samobor” (65 millones de euros) (Fase de diseño)

Procedimientos de licitación vigentes para el diseño:

- “Reconstrucción de la vía existente y construcción de una segunda vía entre Dugo Selo-Novska, fase 2” (482,5 millones de euros) (Comienzo de las obras previsto en 2017)
- “Rehabilitación y electrificación de la línea Vinkovci-Vukovar” (51,5 millones de euros) (Comienzo de las obras previsto en 2016)

Presentación de ofertas para la construcción a partir del 1 de julio de 2013:

- “Construcción de la nueva línea ferroviaria Sveti Ivan/Zabno-Gradec” (32,4 millones de euros) (Comienzo de las obras en 2014)

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

Proyectos en preparación para la solicitud de fondos europeos:

- “Diseño de la reconstrucción de la línea existente y construcción de una segunda vía en el tramo Zagreb Klara-Sisak” (195 millones de euros) (Diseño y obras)
- “Construcción de la nueva línea Podsused-Samobor” (65 millones de euros) (Comienzo de las obras en 2014)
- “Actualización de la línea existente y construcción de una segunda línea en la sección Dugo Selo-Krizevci. (198,03 millones de euros) (Diseño en proceso, comienzo de las obras a partir de 2014)

Proyectos en preparación para el diseño:

- “Diseño de la reconstrucción y modernización de la línea Okučani-Vinkovci”(355 millones de euros) (Diseño y obras)

En el siguiente mapa, pueden observarse las líneas por las que discurren los proyectos anteriormente mencionados:

Imagen: Líneas afectadas por los proyectos incluidos en el Plan Operacional de Transporte 2007-2013



Fuente: HZ Infrastruktura

EJE PRIORITARIO 2: ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA DE AGUAS NAVEGABLES INTERIORES

El objetivo de este eje prioritario es mejorar y rehabilitar el sistema de vías navegables croatas, haciéndolo más atractivo y competitivo en comparación con otros modos de transporte en el país.

Sin embargo, debido a la falta de proyectos listos para su ejecución en estos momentos, en el TOP 2007-2013 se da prioridad a la preparación de una cartera de proyectos que estén listos para ejecutarse durante el próximo período de programación.

Pese a todo, una de las prioridades dentro de este eje es la implementación del sistema de información en el río Sava, para lo cual se han anunciado tres contratos este año, uno de los cuales ya ha sido ejecutado:

136755-2013	HR-Zagreb: Asistencia técnica para la rehabilitación y mejora de la vía de navegación del río Sava
-----------------------------	--

Además de este, en junio se publicaron otros dos contratos relacionados con este proyecto, cuyo plazo de entrega de ofertas ya finalizó:

171782-2013	HR-Zagreb: IPA — Suministro de equipos para los sistemas SIF y VHF de comunicación por voz en el río Sava
171783-2013	HR-Zagreb: IPA — Implantación de los sistemas SIF y VHF de comunicación por voz en el río Sava

El resto de los proyectos de la cartera que se está preparando estarán orientados hacia las siguientes cuestiones:

- Mejora del sistema de control de tráfico y la seguridad de la red de aguas interiores de Croacia
- Aumentar la categoría del río Sava como vía navegable internacional, que se encuentra actualmente en una clase inferior a aquella que se requiere para este tipo de vías
- Modernización y reconstrucción de la infraestructura portuaria fluvial

EJE PRIORITARIO 3: ASISTENCIA TÉCNICA

Por último, existe un tercer eje prioritario destinado a garantizar un uso pleno, eficaz y eficiente de los fondos asignados al Plan Operacional de Transporte de conformidad con las normas y procedimientos pertinentes. Entre sus objetivos están:

- Reforzar el sistema de implementación del TOP

- Mejora de la capacidad administrativa de las instituciones que participan en el proceso de gestión del programa operativo
- Aumentar el nivel de conocimiento y la capacidad institucional de los potenciales beneficiarios del programa
- Preparación de la documentación técnica y para proyectos de infraestructuras de transporte para el próximo período de programación
- Aumentar el conocimiento de la sociedad acerca de las posibilidades de obtener el apoyo de Fondos de la UE.

5.3. IMPACTO PREVISTO

El impacto de las inversiones previstas en el Plan Operacional de Transporte 2007-2013 para la red de infraestructuras ferroviarias es el siguiente:

- Mejor integración de Croacia en los corredores de transporte paneuropeos
- Una mayor capacidad para la interoperabilidad de la red ferroviaria de Croacia
- Una red eficiente, flexible e interconectada de sistemas de transporte que permitan a Croacia incrementar sus relaciones comerciales con la Unión Europea y otros mercados
- Una red de transporte más sostenible con el territorio
- Mejores conexiones entre las redes de transporte regionales y nacionales
- Fomento del uso de medios de transporte menos contaminantes
- Mejora en la navegabilidad y seguridad de las aguas interiores

Más concretamente, estos son algunos de los resultados esperados de la implementación del Plan Operacional de Transporte hasta 2016:

- 3.800 habitantes con acceso a mejores servicios de transporte gracias al desarrollo de las redes de transporte ferroviarias a nivel regional y suburbano
- El tiempo de viaje en tren entre el Condado de Zagreb y el Condado de Bjelovar-Bilogora descenderá en 70 minutos
- 54 kilómetros de vías ferroviarias reconstruidas
- 534 kilómetros de la red de aguas navegables monitorizados

En el caso del eje prioritario 2 referido a las aguas interiores navegables, los principales impactos que se esperan obtener con la aplicación del TOP son dos:

- Mejoras en la navegabilidad y seguridad de las aguas interiores
- Establecer un esquema con proyectos para su futura implementación

6

■ NUEVO CICLO INVERSOR: PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

El fomento de la inversión extranjera se ha convertido en una de las piezas claves de la política económica del actual ejecutivo croata, alarmado ante la drástica caída del volumen de inversión en los últimos años coincidiendo con el periodo de crisis económica. Es por ello que el Gobierno está llevando a cabo en los últimos meses una serie de medidas en esta dirección, la mayoría en el ámbito legislativo, entre las que destacan la aprobación de la nueva Ley de Promoción de Inversiones y Mejora del Clima Inversor, preparación de la Ley de Inversiones Estratégicas, la creación de la Agencia de Inversiones y Competitividad o la creación de tres grupos de trabajo designados por el Gobierno para fomentar la inversión.

Además de estas medidas, el Gobierno aprobó a finales del año pasado el plan para el nuevo ciclo inversor 2013-2015. Dicho plan, de acuerdo a las predicciones del Ejecutivo, pretende incrementar la inversión en Croacia en 2013 en 9.000 millones kunas o, lo que es lo mismo, un 11,5% más que el año anterior, para llegar al final del periodo a la cantidad de 72.000 millones.

En concreto, se espera que más de 50.000 millones de kunas provengan de la inversión del sector privado como resultado de la entrada de Croacia en la Unión Europea y la entrada de capital extranjero.

El plan prevé también una inversión por parte de las empresas estatales públicas de más de 15.000 millones de kunas en 2013, un incremento de más de 4.000 millones en comparación a 2012. En ese sentido, el plan de Gobierno mantiene grandes expectativas para las compañías de Hrvatske Željeznice (ferrocarriles), Hrvatske autoceste (gestión de autopistas), Hrvatske Ceste (carreteras), Hrvatske vode (agua) y las empresas del sector energético como Hrvatska Elektroprivreda (HEP).

En este contexto, las infraestructuras de transporte son una prioridad para el Gobierno y concretamente el sector ferroviario. De hecho, recientemente el ministro de Desarrollo Regional y Fondos de la UE, Branko Grčić, presentó los proyectos de inversión para el operador croata de ferrocarriles, HZ. Según el plan presentado por Grčić, hasta 2020 se esperan grandes inversiones en el sector que servirá como eje para el nuevo ciclo inversor al que nos hemos referido anteriormente. De hecho, como ya se ha comentado, los ferrocarriles son una de las claves estratégicas para el actual Gobierno, y la demostración es el valor de los proyectos de los proyectos que en estos momentos se están preparando, que ronda los 2.500 millones de euros.

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

Según el ministro, estos proyectos son la base para un nuevo ciclo de desarrollo junto con otra serie de proyectos por valor de 400 millones de euros que se encuentran en diferentes fases (ya completados, bajo supervisión o siendo negociados)

En este sentido, Grcic apuntó que las inversiones en el sector ferroviario son “completamente diferentes” a las inversiones que se produjeron en carreteras durante la década pasada, ya que entonces el Estado tuvo que pedir prestado dinero que ahora no se encuentra en posición de poder devolver. En esta ocasión, los proyectos en el sector ferroviario serán mayoritariamente financiados a través de fondos comunitarios y el Estado tendrá que pedir prestado tan solo una pequeña cantidad para cubrir su cuota de participación en ellos.

Por su parte, el ministro de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras, Sinisa Hajdas Doncic, ha señalado que el principal objetivo de las inversiones en el sector, que deberían alcanzar los 40.000 millones de kunas hasta 2020, es el de mejorar la calidad de las vías, de modo que el transporte de mercancías pueda alcanzar velocidades de hasta 120 kilómetros por hora, mientras que el transporte de pasajeros pueda llegar a los 160 km/h.

Además, reiteró que las prioridades es asegurar las rutas que discurren por los corredores paneuropeos de transporte Vb y X, lo cual a su juicio supone un mensaje para la comunidad empresarial internacional, que ha centrado su interés en el Puerto de Rijeka para el transporte de mercancías a Europa.

Ahora bien, pese a que el sector ferroviario es prioritario en este nuevo ciclo inversor, el resto de infraestructuras de transporte también se están intentando potenciar a través de la preparación de proyectos para los que el Gobierno está buscando inversores privados. De hecho, en los últimos meses se han celebrado numerosas conferencias y seminarios a lo largo del país presentando estos proyectos a nivel regional. Todos ellos están disponibles en las diferentes agencias de promoción de inversiones regionales. Además, tanto la Agencia de Promoción de Inversiones y Competitividad y la Cámara de Economía de Croacia disponen de sus propios catálogos de proyectos para todos aquellos inversores interesados.

A continuación, se incluye un listado con los principales proyectos ya preparados en el área de infraestructuras de transporte extraídos tanto de las diferentes agencias regionales de promoción de inversiones como de la propia Cámara de Economía:

Tabla: Proyectos de infraestructuras preparados por la Cámara de Economía

PROYECTO	VALOR (M€)	CONTACTO
Restauración del aeropuerto de Otocac	1,6	Valerija.kraljic@otocac.hr
Restauración, modernización y desarrollo del aeropuerto de Rijeka	16	mbalas@rijeka-airport.hr tpalacic@rijeka-airport.hr
Construcción de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Rijeka	754	rijeka.gateway@portauthority.hr
Línea ferroviaria de Alta Eficiencia Botovo-Rijeka	4.732	Tomislav.hozjan@hznet.hr
Autopista A7 Krizisce-Zuta Lokva	660	Info@hac.hr

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

Bypass de Rijeka	485	info@hac.hr
Ampliación del aeropuerto de Mali Losinj	29,2	gradonacelnik@mali-losinj.hr
Aeropuerto de Rab	14	Karmen.spanjol-bicanic@grad-rab.com
Aeropuerto de Grobnik	14,8	pomorstvo@pgz.hr
Reconstrucción del puerto de Opatija	---	gradonacelnik@opatija.hr
Ampliación del puerto de Kraljevica	933.400 euros	Lu-bakar-kraljevica@ri.t-com.hr
Puerto del Bakarac	2,7	Lu-bakar-kraljevica@ri.t-com.hr
Construcción del pequeño puerto de Carevo	5,4	Lu-bakar-kraljevica@ri.t-com.hr
Muelle de servicios en el río Kupa, en Sisak	5,4	investicije@hgk.hr
Remodelación y ampliación del puerto de Lagdimor (Krk)	16	info@pgz.hr
Terminal de pasajeros intermodal de Koprivnica	5	investicije@hgk.hr
Aeropuerto de Zagorje	6	investicije@hgk.hr

Fuente: Cámara de Economía de Croacia

Tabla: Proyectos de infraestructuras preparados por la Agencia de Inversiones (AIK)

PROYECTO	CONTACTO
Modernización del aeropuerto de Osijek	Ministerio de Transporte e Infraestructuras: ministar@mppi.hr marko.loncarevic@mppi.hr Center for Monitoring Business Activities in the Energy Sector and Investments: josip.borak@cei.hr
Proyecto de la nueva terminal de cruceros, pasajeros y autobuses del Puerto de Dubrovnik	
Proyecto de integración comercial y del transporte de Puerto de Ploce	
Construcción de la nueva terminal en el Puerto de Zadar	
Reconstrucción, modernización y desarrollo del aeropuerto de Rijeka	

Fuente: Agencia de Inversiones y Competitividad de Croacia

Por último, señalar que desde esta Oficina Comercial se realiza de manera quincenal un Boletín de Proyectos en el que se incluyen los principales concursos publicados en el sector de infraestructuras de transporte (también de otros sectores). La suscripción a este boletín es gratuita y puede solicitarse a través del correo electrónico zagreb@comercio.mineco.es o bien llamando al +385 1 61 76 901.

7

ENTREVISTAS

En este apartado se incluyen tres entrevistas que pueden resultar de interés para entender el momento actual y las posibilidades de futuro de las infraestructuras ferroviarias en Croacia, ya que esta será una de las prioridades del Gobierno a corto y medio plazo y está previsto que reciba una importante cantidad de fondos europeos en los próximos años.

Para conocer más de cerca el sector se ha entrevistado a Marko Car, miembro del Consejo de Administración de la división de infraestructuras de los ferrocarriles croatas (HŽ Infrastruktura); a Vlatko Sušanj, director de Željezničko Projektno Društvo D.D, la principal consultora en el sector ferroviario en Croacia; e Ignacio Balsa Marín, Senior Civil Engineer de la empresa española IDOM, la cual ya ha ganado varios concursos públicos del sector en Croacia.

HŽ INFRASTRUKTURA *d.o.o*

Marko Car, miembro del Consejo de Administración.

<http://www.hzinfra.hr>

infrastruktura.upiti@hzinfra.hr

Marko Car es actualmente miembro del Consejo de Administración de HZ Infrastruktura, tras el proceso de reestructuración de la empresa pública de ferrocarriles que dio lugar a la creación de tres empresas independientes: la propia HZ Infrastruktura para el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias; HZ Cargo para el transporte de mercancías y HZ Passenger para el transporte de viajeros.



Durante la entrevista, el señor Car destacó que las empresas españolas ya se encuentran actualmente en el sector ferroviario croata, especialmente en proyectos relacionados con el diseño. En este sentido, destacó que HZ está muy satisfecha con el trabajo desarrollado por estas empresas en Croacia. Además, añadió que existen intensos contactos entre la compañía croata y su equivalente español, ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en España y hay actualmente buena cooperación entre ambos. En este sentido, afirmó que desde HZ Infrastruktura

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN CROACIA.

“se tiene mucha información sobre las infraestructuras ferroviarias españolas y existe una valoración muy positiva de ellas”. Tanto es así que incluso el ministro croata de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras, Siniša Hajdaš Dončić, tiene planeada una visita oficial a España para reunirse con sus homólogos y con miembros de ADIF.

Respecto al modelo a seguir por los ferrocarriles croatas en este periodo de cambio y reforma que están atravesando, Marko Car apuntó que Croacia ha definido ya su propio modelo basado en su plan de reestructuración que se saldó con la creación de las tres empresas independientes citadas anteriormente. Y añade: “En el futuro, esperamos que participen en el sector otros operadores privados, pero la organización de los ferrocarriles croatas está actualmente completa y el modelo en este sentido es similar al español”.

El representante de HZ Infrastruktura se refirió también a los proyectos que actualmente está llevando a cabo su empresa para la modernización de los ferrocarriles, un total de 12 descontando los 2 que ya han sido finalizados y que, en su mayoría, serán financiados con los fondos europeos destinados para Croacia tanto en el segundo semestre de 2013 como en el periodo entre 2014-2020. Así, Marko Car destacó que se trata fundamentalmente de proyectos de ingeniería civil con el objetivo de mejorar las infraestructuras tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías.

El señor Car añadió también que, en estos momentos, HZ Infrastruktura tiene en mente dos grandes planes para los ferrocarriles croatas: implantación del sistema GSM-R y del sistema de Control y Gestión Centralizado. Ambos planes suponen una oportunidad de negocio para empresas extranjeras, incluidas las españolas.

Por último, el señor Car se refirió al informe recientemente publicado por el Banco Mundial sobre el sector ferroviario en Croacia en el que se destacan los cambios emprendidos pero se incide en la necesidad de ir más allá en las reformas para que el sector sea sostenible en el futuro. Preguntado por las críticas sobre la baja intensidad de tráfico ferroviario (por debajo de la media europea) a pesar del tradicional apoyo del Gobierno a través de incentivos, Car ha destacado tres elementos en los que, a su juicio, se sustenta un cambio en esta tendencia: la mejora progresiva en las infraestructuras, la entrada de operadores privados y el mayor papel de los puertos en el tráfico ferroviario (con obras como la nueva terminal de carga del puerto de Rijeka, uno de los más importantes del país, que debería repercutir en un incremento del transporte de mercancías a través de los corredores paneuropeos de transporte).

Por otro lado, ha señalado que actualmente los representantes del Banco Mundial están de nuevo en Croacia realizando un segundo análisis y, en su opinión, convendría esperar a conocer las nuevas conclusiones ya que el informe actual está basado en la anterior estructura de HZ y no tiene en cuenta muchos de los cambios que han tenido lugar en el último año y medio, entre los que destaca una reducción en los costes, junto con un incremento de la eficiencia y la llegada de nuevas inversiones al sector. Por ello, espera que el próximo informe “será diferente y mejor, porque muchas cosas han cambiado”. Y añade: el Banco Mundial está preparado ahora para entrar en el sector a través de la cofinanciación del componente nacional de los proyectos financiados con fondos europeos.

ŽELJEZNIČKO PROJEKTNO DRUŠTVO D.D. (Sociedad de proyectos ferroviarios S.A.)

Vlatko Sušanj, director.

<http://www.zpd.hr/en/>

zpd@zpd.hr

Željezničko Projektno Društvo d.d., con sede en Zagreb, es la consultora especializada en proyectos ferroviarios líder en Croacia. Durante más de 45 años, han desarrollado proyectos de diferente índole tanto en Croacia como en el exterior, fundamentalmente en las áreas de consultoría y asistencia técnica en el sector ferroviario.

A pesar de que en su comienzo formaba parte de ZTP (Compañía de Transporte Ferroviario), siendo por aquel entonces su oficina de proyectos, actualmente se trata de una empresa totalmente privada cuya actividad se divide en dos departamentos: ingeniería civil y electrotécnico. Actualmente cuenta con 64 empleados, casi la mitad de ellos ingenieros, y forma parte de la Asociación Croata de Consultores.

De hecho, su director deja clara la nueva situación de la compañía desde hace 7 años, en los que es totalmente independiente de la empresa nacional de ferrocarriles. En estos últimos años, la consultora ha llevado a cabo numerosos proyectos, entre los cuales destaca últimamente el proyecto de electrificación en el tramo entre Dugo Selo-Botovo y la frontera con Hungría, con un valor de aproximadamente 40 millones de kunas y que se encuentra próximo a su finalización.

La compañía trabaja fundamentalmente en las áreas de diseño y consultoría. Sin embargo, recientemente también ha empezado con labores de supervisión de obras, aunque por el momento no es el eje principal de su negocio. En cuanto a su forma de abordar los proyectos, trabajan tanto solos como en consorcio, dependiendo de las necesidades y, sobre todo, del tamaño del proyecto.

Uno de los grandes problemas que han tenido últimamente ha sido el rechazo por parte de la Comisión Europea de algunas de sus candidaturas a proyectos financiados con fondos europeos alegando conflicto de intereses, debido a su origen como parte de la empresa de ferrocarriles. Sin embargo, su director asegura que la empresa está trabajando firmemente en este sentido y ya ha conseguido adjudicarse nuevos contratos con fondos europeos sin que surja de nuevo este problema.

Respecto a su experiencia trabajando con empresas españolas, Susanj confirma que tiene ya cierta experiencia con ellas. De hecho, participó 3 años atrás con INECO en tres proyectos diferentes, de los cuales, en dos fueron descalificados (después de que les dejaran presentarse) alegando conflicto de intereses de la empresa croata. También han trabajado con la empresa Saitec, con la que se presentaron juntos a un concurso en Serbia, en el que finalmente quedaron en segunda posición.

En general la experiencia con las empresas españolas ha sido buena y destaca fundamentalmente su experiencia como uno de sus principales puntos fuertes a la hora de elegir las para participar en algún consorcio. Otro de los puntos fuertes de las empresas españolas es su experiencia con los fondos europeos, algo que en Croacia interesa mucho en estos momentos dada la oportunidad que tienen en el horizonte, según señala.

Junto con la experiencia, Susanj destaca que la metodología y conocer las leyes y el funcionamiento del país es fundamental también, algo que aporta la empresa local. Además de las españolas, el director de ZPD destaca a italianas, alemanas y francesas como las más fuertes en los consorcios que se presentan a concursos relacionados con el sector ferroviario.

Preguntado por la oportunidad que puede suponer la llegada de fondos europeos, el señor Susanj considera que Croacia será capaz de aprovechar los fondos europeos para llevar a cabo una transformación del sector ferroviario en Croacia

Por último, ha señalado la importancia de estar abierto a otros mercados como Serbia e incluso Bosnia, ya que también son un punto de paso de los corredores paneuropeos de transporte, principales prioridades de la Unión Europea en estos momentos.

IDOM

Ignacio Balsa Marín, Senior Civil Engineer

<http://www.idom.com>

ibalsa@idom.com

La empresa española IDOM es una de las que más fuerte ha entrado en el proceso de reforma y modernización de los ferrocarriles croatas, participando en varios de los concursos que se han convocado hasta la fecha, de los cuales han resultado vencedores en tres de ellos, en consorcio con otras empresas:

- Preparación del diseño y otros documentos del proyecto Krizevci-Koprivnica- Frontera Nacional. Valor: 6.200.000 euros. En consorcio con Scott Wilson
- Preparación del diseño y otros documentos para la actualización y electrificación de la línea ferroviaria entre Vinkovic-Vukovar. Valor: 2.500.000 euros. En consorcio con Acciona, ZPD y Ardanuy.
- Elaboración de la Estrategia de Desarrollo del Transporte en Croacia. Valor: 400.000 euros. En consorcio con OTP.

Según comenta Ignacio Balsa, en los tres proyectos ya se ha firmado el proyecto y, en el primero, los trabajos comenzaron a principios de este año. En el caso de los otros dos, en el mes de septiembre de 2013 tuvieron lugar las primeras reuniones preparatorias.

Sobre su entrada en Croacia, Balsa reconoce que la política de la empresa es la de liderar consorcios españoles con la participación de algún socio local. Sin embargo, en el caso de Croacia no han podido llevar a cabo esta estrategia y, por el momento, en los tres proyectos son la parte minoritaria del consorcio, lo que condiciona su trabajo y su experiencia en el país: "Todavía estamos haciéndonos al país y al socio". Con todo, "el contacto con las Administraciones ha sido bastante positivo hasta el momento".

Según indica, durante 2012 se publicaron muchos proyectos por un gran valor, algo inusual y llamativo en el país. Sin embargo, los requerimientos de solvencia técnica para estos proyectos fueron “desproporcionados”, lo que impidió que muchas empresas españolas, pese a su amplia experiencia en el sector ferroviario, pudiesen presentarse, mientras que sí lo hicieron alemanas, italianas y grandes corporaciones multinacionales.

Ahora bien, la gran duda, a su juicio, es saber si podrán digerir la enorme cantidad de fondos europeos que tienen asignados en el periodo hasta 2020, algo sobre lo que Balsa se muestra optimista, basándose en el hecho de que la Administración les está pidiendo adelantar la finalización del proyecto de estrategia de desarrollo de transporte, clave para definir nuevas inversiones en el país en los sectores relacionados con las infraestructuras de transporte.

Respecto a la importancia de contar con un socio local en su participación en proyectos en el mercado croata, Balsa apunta que, como normal general, en cualquier país es un hecho importante. Y afirma: la empresa española puede aportar la parte tecnológica de manera muy eficiente, pero tiene sus limitaciones porque, al final, cada país tiene su ‘know-how’ e idiosincrasia; hay que saber a quién llamar, como conseguir la información necesaria, etc, y al final eso es lo que se logra con un socio local”.

La entrada en Croacia de IDOM no ha sido fruto de la casualidad sino de una estrategia en la zona, ya que desde 2008 la empresa permanecía con un ojo en la región y desde entonces ha desarrollado o ha optado a distintos proyectos como el del metro de Belgrado o proyectos en Macedonia. Sin embargo, entonces Croacia todavía no estaba sacando proyectos relevantes. Pero ahora eso ha cambiado, a pesar de lo cual, el responsable de IDOM admite que se derivan ciertos problemas del hecho de que se trata de un país pequeño en el que se conoce todo el mundo y de que en los últimos 20 años no se han llevado a cabo proyectos en el sector ferroviario, lo que dificulta enormemente la tarea de buscar ingenieros locales para este tipo de proyectos en el país. Pese a todo, “no es un país particularmente complicado en el trabajar”, si bien la experiencia de IDOM ha sido a través de fondos europeos y no tanto en el mercado local”. Además, entre sus principales ventajas, destaca que la presencia en Croacia puede suponer una vía de entrada en el resto de la región de los Balcanes.

Sobre el nivel de las empresas españolas del sector en comparación con sus homólogas europeas, Balsa destaca que técnicamente el nivel es muy parecido y “al final, las decisiones se reducen muchas veces a una cuestión de costes, ya que una empresa española no suele ser tan cara como una alemana o inglesa, con una experiencia similar”. Por último, aunque reconoce que a las empresas españolas les falta cierta experiencia internacional todavía, afirma que su principal ventaja es su solvencia técnica junto con la flexibilidad que otras grandes empresas europeas no siempre tienen.

8

DIRECCIONES DE INTERÉS

Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras

Prisavlje 14, 10 000 Zagreb

Tel: +385 1 6169 111

<http://www.mppi.hr/>

Dirección General para las carreteras y el tráfico ferroviario

Gordana Vrlac, Administrative Assistant, gordana.vrlac@mppi.hr

Tel: 01 6169 010; Fax: 01 6169 121

Dirección General para la navegación marítima y por aguas interiores, puertos y dominios marítimos

Igor Butorac, Assistant Minister: igor.butorac@pomorstvo.hr

Ines Cico, Administrative Assistant, ines.cico@pomorstvo.hr

Tel: 01 6169 104; Fax: 01 6196 519

Dirección General para el tráfico aéreo

Dan Simonić, Assistant Minister, dan.simonic@caacro.hr

Dijana Elkaz, Administrative Assistant uprava@caacro.hr

Tel: 01 6169 060 ; Fax: 01 6196 393

Dirección General para las infraestructuras de transporte

Marko Lončarević, Assistant Minister, marko.loncarevic@mppi.hr

Marina Šamec, Administrative Assistant marina.samec@mppi.hr

Tel: 01 3784 543; Fax: 01 3784 591

Ministerio de Desarrollo Regional y Fondos de la Unión Europea

Račkoga 6, 10 000 Zagreb

Tel: +385 1 6400 600

Web: <http://www.mrrfeu.hr>

Dirección General para la gestión de los planes operacionales

Helga Bubanović Devčić, Assistant Minister

tel: +385 1 6400 635

fax: +385 1 6303 216

e-mail: katarina.jagic@mrrfeu.hr

Agencia para la promoción de inversiones y la competitividad (AIK)

Zagreb Tower, Radnička cesta 80 10 000 Zagreb

tel: +385 1 6286 800 / +385 1 6286 801

fax: +385 1 6286 829

info@aik-invest.hr

Cámara de Economía de Croacia (International Relations Department)

Rooseveltovo trg 2, HR-10000 Zagreb ç

Managing Director: Sunčanica Skupnjak-Kapić

Tel: +385 (0)1 / 48 28 382; Fax: +385 (0)1 / 48 28 379

E-mail: eoic@hgk.hr

Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo

Miramarska 23, 3rd Floor

10000 Zagreb, Croatia

Tel: +385 1 6000 310

Fax: +385 1 6197 218

Responsable: Josip Vukovic. E-mail (secretaria): somunz@ebrd.com

Oficina del Banco Mundial en Croacia

Radnička cesta 80/IX

10 000 Zagreb, Croatia, Tel: +385 1 2357-230

Responsable: Blanca Babic. E-mail (Secretaria): iboranic@worldbank.org

HZ Infrastruktura

Tel: +385 1 453 3658

Fax: +385 1 378 2848

Web: infrastruktura.upiti@hzinfra.hr

Hrvatske Ceste

Vončinina street 3, 10000 Zagreb,

Tel: +385 1 4722 555,

e-mail: info@hrvatske-ceste.hr

Hrvatske Autoceste

Širolina 4

Zagreb, Hrvatska

Tel.: + 385 1 46 94 444

e-mail: info@hac.hr

Asociación croata de aviación civil

Ulica grada Vukovara 284

Tel: +385 1 2369 300

Fax: +385 1 2369 301

ccaa@ccaa.hr

Croatia Control Ltd.

Rudolfa Fizira 2, Velika Gorica, Hrvatska

10150 Zagreb-Zračna Luka Tel: (01) 6259 400

Fax: +385 (01) 6228 101

ured.direktora@crocontrol.hr

Oficina Económica y Comercial de España en Croacia

Savska Cesta 41/1 10.000 Zagreb

Tel: +385 (01) 617 6901

zagreb@comercio.mineco.es

Por último, se añaden a continuación una serie de direcciones web que se recomienda consultar para la obtención de información sobre concursos públicos en Croacia financiados con fondos multilaterales, además de recomendar de nuevo la suscripción gratuita a los boletines de proyectos elaborados desde esta Oficina Comercial, la cual se puede realizar a través del correo zagreb@comercio.mineco.es

Suplemento al Diario Oficial de la UE

<http://ted.europa.eu/TED/search/search.do;jsessionid=611F38ECD208712623D377AD56908EE7.backendB2>

EuropeAid:

<https://webgate.ec.europa.eu/europeaid/online-services/index.cfm?ADSSChck=1385729575032&do=publi.welcome&userlanguage=en>

Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo:

http://www.ebrd.com/saf/search.html?type=procurement_notice&country=Croatia

Banco Europeo de Inversiones:

<http://www.eib.org/projects/pipeline/regions/enlargement/index.htm?start=2008&end=2013&status=&country=croatia§or=>

Banco Mundial:

<http://www.worldbank.org/en/country/croatia/projects>

Boletín Electrónico Oficial de Compras Públicas de la República:

<https://eojn.nn.hr/Oglasnik/>