



ALEMANIA



Por **JORGE MELERO CORELL**, colegiado nº30.320

[BASt — Bundesanstalt für Straßenwesen]

1. Breve historia de Alemania

La República Federal de Alemania es un país que tiene su origen en las tribus germánicas que vivían durante el Imperio Romano al este del río Rin. Durante la historia, la mayor parte de su territorio conformó, hasta 1806, el Sacro Imperio Romano, dividido, a su vez, con la salvedad de Prusia y Austria, en numerosos pequeños principados y ducados. Tras la ocupación napoleónica y la caída del Imperio, que duró hasta 1815, 39 Estados germanos de toda Centroeuropa formaron la "Confederación Germánica", que sentó las bases del "Imperio Alemán", fundado en 1871. Éste, bajo el dominio de Prusia, comprendía la actual Alemania, las hoy francesas Alsacia y Lorena, Silesia, Pomerania, Prusia Oriental y Prusia Occidental (que, tras la Segunda Guerra Mundial, salvo Kaliningrado, pertenecen a Polonia).

El Imperio mantuvo, durante este periodo, una fuerte rivalidad con Gran Bretaña para convertirse en la primera potencia industrial de Europa. Con la caída del canciller Otto von Bismarck y la llegada al poder de Guillermo II, firme defensor

“A diferencia de lo que la prensa transmite, en Alemania es muy difícil, cuando no imposible, encontrar un trabajo sin dominar el alemán. En el caso de la construcción, además, éste es IMPRESCINDIBLE. Como mínimo, es necesario tener un nivel B2 y, recomendable, C1”.





de mantener una agresiva política exterior, el Imperio fue quedándose cada vez más aislado, con el Imperio Otomano y el Imperio Austrohúngaro como únicos aliados, al tiempo que sus posesiones coloniales eran ridículas frente a las de Francia e Inglaterra. En 1914, tras la 'Crisis de Julio', estalló la Primera Guerra Mundial, que terminó en 1918 con la derrota de la Triple Alianza y, además, provocó, debido al descontento civil, la caída de la monarquía alemana y la transición hacia el estado democrático de la República de Weimar. Es en este momento cuando Alemania adopta, por primera vez, la bandera negra, roja y amarilla como enseña nacional, en homenaje a la bandera de la Confederación Germánica.

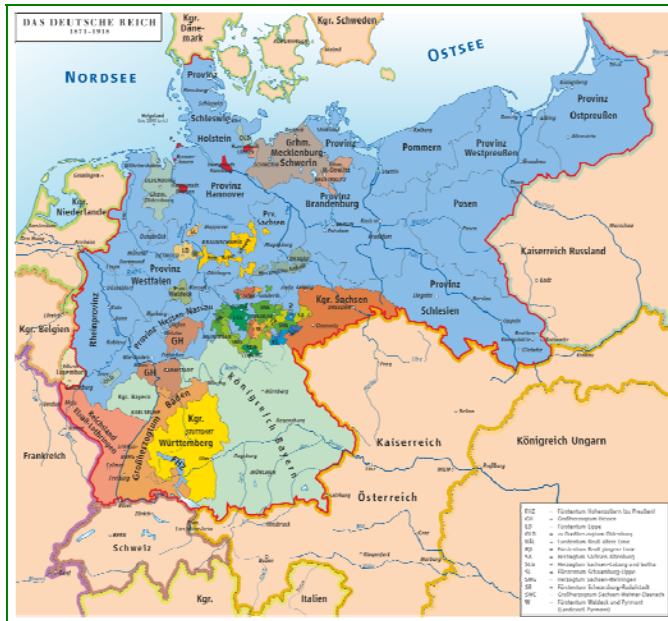


Figura nº1 Extensión del Imperio Alemán desde 1871 hasta 1918. En azul, Prusia

La joven democracia, por desgracia, tuvo que hacer frente, en sus primeros años, a un desempleo masivo, una crisis de hiperinflación causada por el colapso de la economía y el pago de las reparaciones de guerra. Tras la aprobación del

"Plan Dawes", en 1924, Estados Unidos se comprometió a que sus bancos dieran préstamos a las maltrechas instituciones financieras alemanas, lo que permitió que el marco se estabilizara y la economía experimentara una mejoría notable durante la segunda mitad de los años 20. Durante este periodo, además, el país fue siendo readmitido, progresivamente, en la comunidad internacional. Sin embargo, la fuerte dependencia de EE.UU. se probaría catastrófica en 1929, cuando el "crack" de Wall Street se "contagió" al otro lado del Atlántico y se llevó por delante al tejido empresarial alemán, que, de la noche a la mañana, vio como todos los préstamos concedidos por bancos estadounidenses se volatilizaban. Desde 1930 hasta 1932, el canciller Brüning decidió poner en práctica una política de austeridad, recortes de gasto y deflación que condujeron al país a doblar su tasa de desempleo (del 15 se pasó al 30%). La mezcla de todo ello puso a Alemania en pie de guerra y creó el clima propicio para que Adolf Hitler y sus propuestas populistas calaran entre la población y éste acabara ganando las elecciones en 1933, con los resultados que todos conocemos.

Tras la Segunda Guerra Mundial, el país perdió los territorios de Pomerania, Silesia y Prusia Oriental, que fueron cedidos a Polonia y la URSS, y quedó dividido en cuatro zonas de ocupación administradas por las potencias vencedoras. Durante la Guerra Fría, Alemania quedó dividida en dos: la República Federal Alemana, estado democrático, y la República Democrática Alemana, socialista. Mientras la primera prosperaba durante el 'milagro económico', se adhería a instituciones transnacionales como la CEE y recuperaba paulatinamente el peso perdido tras la guerra, a la segunda le tocó hacer frente a las dificultades que representa disponer de un territorio sin apenas recursos naturales y a las restricciones de la economía planificada. Cuando, en 1990, Alemania volvió a quedar reunificada, heredó las infraestructuras obsoletas y el tejido productivo ineficientes que años y años de desinversión y falta de recursos dejaron y que obligaron a un esfuerzo económico grande para equiparar el Este con el Oeste. En la segunda mitad de los noventa, Alemania experimentó una crisis económica que desembocó en la aprobación, en 2005, de un paquete de polémicas leyes



destinadas a flexibilizar el mercado laboral y a reformar parte del Estado. Hoy en día, es la economía más grande de Europa, con un marcado carácter exportador y que parece resistir los embates de la crisis, si bien la desigualdad social va en aumento y hay una gran parte de la población que trabaja en condiciones precarias.



Figura nº2: Mapa de Alemania en la actualidad

2. Cómo llegué a Alemania

Tras terminar mis estudios de Ingeniería de Caminos el día 27 de septiembre de 2012, a la vista de cómo marchaban (y, desgraciadamente, en el momento de

escribir estas líneas, siguen marchando) las cosas por España y las pocas perspectivas que había de encontrar trabajo allí, decidí, ya que hablo alemán por haber estudiado en el Colegio Alemán de Valencia, centrar mis esfuerzos en la búsqueda de empleo en Alemania, Austria y Suiza (sin perder de vista España). Tras preparar los documentos al estilo "alemán" (más tarde, hablaré sobre esto), me registré en la página web del "INEM" alemán (Bundesagentur für Arbeit) como demandante de empleo y comencé a enviar candidaturas. Después de dos meses recibiendo negativas (de las empresas alemanas, puesto que éstas contestan SIEMPRE, independientemente del sentido de la respuesta; de las españolas sólo recibí una), el 28 de noviembre me llegó una invitación a una entrevista de trabajo del "Bundesanstalt für Straßenwesen" fechada para el 6 de diciembre. Así que, con todos los nervios del mundo por enfrentarse a una entrevista (y, encima, de fuera de tu país) y el vértigo de que, si me cogían, iba a tener que abandonar a mi familia, mis amigos y mi tierra, junto con la alegría de que alguien, por fin, se hubiera fijado en ti, tomé un avión con rumbo a Köln (Colonia).

Allí, tras ser recibido por parte de un empleado de Recursos Humanos, me esperaban cuatro personas para la prueba: un empleado de Recursos, que se encargó de realizar las preguntas orientadas a conocer mi personalidad (pero, a diferencia de en España, no fueron las típicas de "dime tres cosas buenas tuyas y tres malas" sino, más bien "cómo te organizarías el trabajo, cómo harías un proyecto de arriba abajo, etc."); otro del Comité de Empresa, que únicamente ejercía como de "árbitro" para ver si la entrevista seguía los cauces normales; el presidente de la división y mi futuro jefe de departamento. Estos últimos me hicieron preguntas de tipo eminentemente técnico, buscando averiguar si tenía buenos conocimientos y, sobre todo, de qué forma orientaba la resolución de problemas (por ejemplo, mi jefe, forofeo del fútbol y del Barça, me preguntó que "cómo solucionarías o harías que se disolvieran rápido los atascos que se forman alrededor del Camp Nou tras un partido de Champions"). Tras la entrevista, tuvieron el detalle de llevarme hasta la estación de tren para volver a Frankfurt, de donde partía mi avión de vuelta, y, al día siguiente, recibí una llamada en la



que se me ofrecía firmar un contrato por un año con ellos a partir del 14 de enero. Diciembre y una de las Navidades más emotivas de la historia pasaron hasta que llegó el momento de la partida. No olvidaré nunca la imagen de mi familia a través de la ventanilla despidiéndome mientras arrancaba el coche en la madrugada del 7 de enero para venir.

Hoy, tres meses después, y ya asentado aquí, me encuentro, afortunadamente, integrado completamente en mi equipo de trabajo y con unos compañeros fantásticos. No obstante, tengo en el horizonte volver, algún día, a mi tierra.

3. Las infraestructuras alemanas

Alemania dispone de una extensa red de infraestructuras de transporte. Las más importantes son las siguientes:

3.1. Autopistas (Autobahnen) y carreteras (Straßen)

La red alemana de las famosas "Autobahnen" poseía, en 2012, una longitud total de 12.845 km, colocándose en el quinto lugar a nivel mundial tras las chinas (95.600 km), las "Interstate" estadounidenses (75.932 km), las canadienses (17.000 km) y las autopistas y autovías españolas (15.152 km). La primera de ellas, la actual A-555, fue construida en el año 1932 entre Colonia y Bonn. Están concebidas como la red primaria de alta capacidad para el transporte interurbano: tras construir una autopista que siga el trazado de una antigua carretera nacional (ojo: no confundir "seguir" con "desdoblarse", entraré en detalle más adelante), ésta última deja de ser mantenida por la Federación y pasa a manos de Administraciones inferiores.

Por lo general, son diseñadas "desde cero", es decir, en raras ocasiones se ha desdoblado directamente una carretera nacional y siguen unos estrictos parámetros de diseño y calidad tanto para el trazado como para el firme. Rara vez hay dos paralelas: sólo suele haber una por trayecto y, si se queda colapsada, se amplía el número de carriles o se instalan sistemas de gestión del tráfico. Todas son libres y el mantenimiento corre a cargo de la Federación, excepto en un par de tramos en los que se ha implantado el peaje en sombra, y

de los usuarios de vehículos pesados, a los que se les cobra el "LKW-Maut" (peaje según kilómetros recorridos por la autopista).



Figura nº3: Autopista alemana

La tabla siguiente muestra una comparativa de los principales valores de diseño de una Autobahn de dos carriles por sentido frente a una autopista/autovía española:

Parámetro	Autobahn	Autovía/autopista
Velocidad de proyecto estándar (diseño en Alemania)	130 km/h o superior	120 km/h
Anchura de carriles	3,75 m	3,5 m
Arcén exterior	3 m	2,5 m
Arcén interior	0,75 m	1,0-1,5 m
Mediana	4 m	2 m
Bermas	1,5 m	0,75-1,5 m

Fuentes: "Richtlinien für die Anlage für Autobahnen", "Norma 3.1-IC"



Además de esto, las autopistas de dos carriles por sentido deben estar diseñadas para permitir el "4+0", es decir, el cierre total de una calzada y el montaje de cuatro carriles (dos por sentido) en la restante. De esta manera, se asegura que el tráfico fluya pese a las obras.



Figura n°4: Sistema de gestión variable del tráfico en una autopista. En la señal de "cambio de carril" puede verse un radar de velocidad

Sin embargo, el motivo por el cual las Autobahnen son famosas en todo el mundo es por su ausencia total de límite de velocidad (sólo hay una recomendación de circular a 130 km/h, que, a efectos legales, sirve para declarar "culpable adicional" a todo aquél que se demuestre que la superaba en el momento de un accidente). Las principales imágenes que nos pueden venir a la cabeza son las de una carretera en donde no rige ley ninguna y sobre la cual los coches desarrollan velocidades de circuito de carreras y tienen accidentes terribles. A continuación, me encargo de desmitificar algunas leyendas sobre la Autobahn:

- No es una red sin límite alguno de velocidad: en cerca del 40% hay algún tipo de limitación y, en muchos tramos, se han implantado

sistemas de señalización variable que indican límites dependientes de las condiciones atmosféricas y del tráfico.

- La intensidad del tráfico es, normalmente, muy grande y con un volumen de vehículos pesados considerable que hacen que la velocidad máxima a la que es "razonable" ir no sea tan elevada. En calzadas de dos carriles, sobre todo, hay que tener cuidado con las "Elefantenrennen" (carreras de elefantes, es decir, dos camiones adelantándose el uno al otro) y la gente que se pasa al carril izquierdo al adelantar. Los domingos y festivos, los camiones tienen prohibición expresa de circular por todo el país, lo cual hace que la velocidad media aumente sensiblemente.
- Los alemanes, pese a conducir de forma muy rápida y agresiva, tienen una educación vial exquisita y suelen respetar al resto de usuarios. Ésta es la clave para que la autopista sin límite funcione bien y no haya accidentes, pese a las velocidades a las que se circula (no es raro ir a 180-200 km/h y que aparezca algún coche detrás haciéndonos las luces para que nos apartemos). Indican todos los adelantamientos, se apartan para dejarte incorporarte y suelen mantener la distancia de seguridad. Recomiendo mirar dos o tres veces el retrovisor antes de cambiarse al carril izquierdo.
- A cambio de no tener límite de velocidad, otras infracciones como el no mantener la distancia de seguridad, acosar con el claxon, las luces o los intermitentes al de delante, adelantar por la derecha o no circular por el carril más a la derecha posible son controladas de forma muy estricta por la "Autobahnpolizei (policía de tráfico)", que dispone de muchos vehículos camuflados y coches patrulla para cazar a los infractores. Y, donde hay límite, éste suele estar también muy controlado.
- Pese a carecer de límite de velocidad en gran parte de su trazado, las autopistas son las carreteras con menor índice de siniestralidad y



víctimas de accidentes de tráfico y, además, este se sitúa por debajo de otros países con límites muy inferiores, como Estados Unidos.

- Además de todo lo anterior, las autopistas de dos carriles por sentido deben estar diseñadas para permitir el "4+0", es decir, el cierre total de una calzada y el montaje de cuatro carriles (dos por sentido) en la restante. De esta manera, se asegura que el tráfico fluya pese a las obras.



Figura nº5: Carretera nacional (Bundesstrasse)

Por otra parte, las carreteras convencionales (Straßen), en comparación con las españolas, tienen unos estándares inferiores. Suelen carecer de arcén, están mal señalizadas y, además, debido a las políticas de contención del gasto, muchas de ellas presentan numerosas deficiencias. Esto último también puede decirse de algunos tramos de autopista.

3.2. Autopistas (Autobahnen) y carreteras (Straßen)

Alemania dispone de una extensa red de ferrocarril (34.000 km) muy ligada al transporte intermodal y la industria. Desde 1994, la operación del transporte está

liberalizada, si bien la Deutsche Bahn mantiene una cuota de mercado del 98% en el transporte de larga distancia de viajeros. En el transporte de regional y de mercancías, las cerca de 380 empresas competidoras de la DB han conseguido ya una cuota del 25%

El buque insignia del transporte de viajeros es el ICE (InterCity-Express), el tren de alta velocidad. De hecho, las siglas "ICE" son una de las marcas comerciales más conocidas en toda Alemania. En la actualidad, 259 composiciones de las versiones ICE1, 2, 3 y T (pendular) (eléctricas) y TD (diésel) prestan sus servicios por todo el país y a destinos extranjeros como Basilea, Zúrich, Viena, Copenhague, Lieja, Bruselas, Ámsterdam, París y, en 2015, Londres.



Figura nº6: Tren ICE

Pese a la velocidad máxima de 330 km/h que puede alcanzar el ICE, resulta llamativo ver cómo en sólo dos tramos de la red (Colonia-Frankfurt y parte del tramo Núremberg-Múnich) se alcanza esta velocidad. Esto resulta del hecho de que el servicio se concibió, en parte, para que utilizase la red existente en la medida de lo posible.

Dependiendo del recorrido y la antelación con la que compremos el billete, un viaje en ICE puede salir por unos 39-60€ y, con algún transbordo, por incluso menos.



Fuente: Wikipedia

3.3. Vías navegables y canales

Alemania, gracias a su clima lluvioso, tiene la ventaja de poder utilizar sus grandes ríos como el Rin, el Danubio y el Elba como vías navegables. Además, entre ellos se ha construido una amplia red de canales navegables para favorecer el transporte intermodal. En 1999, la suma de todas ellas ascendía a unos 7.500 km.

Los puertos más importantes son los de Hamburgo (2º de Europa) y Bremen.

Una de las obras más singulares de la ingeniería alemana es el cruce de canales de Magdeburgo, donde el canal Elba-Havel y el "Mittellandkanal" se cruzan el

uno sobre el otro. El puente, abierto en 2003, tiene una longitud total de 918m, una distancia máxima entre pilares de 106,2m y una altura sobre la máxima lámina de agua de 6,25 m cuando el Elba va con el calado máximo con el que se puede navegar. Como curiosidad cabe destacar que este puente (no en esta versión) ya intentó construirse durante los años 30, iniciándose sus obras en 1934 para quedar paralizada por la Segunda Guerra Mundial, en primer lugar, y por la falta de recursos de la RDA, en segundo lugar. Los restos del puente fueron volados y utilizados como material para la fabricación del hormigón del actual.

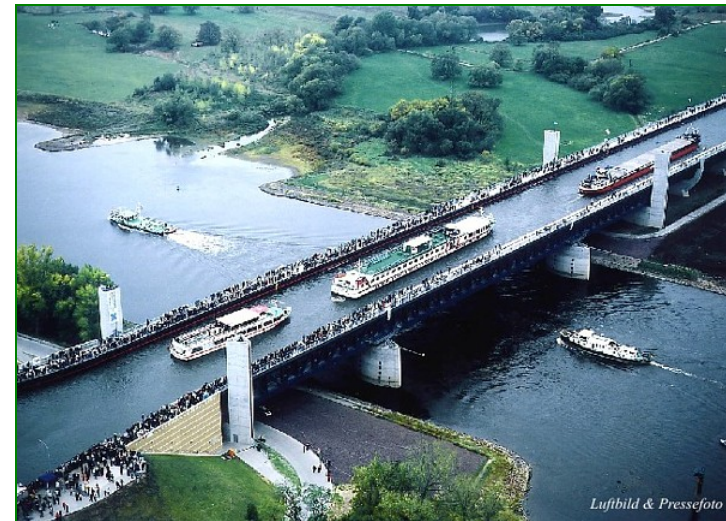


Figura nº7: Vista aérea del puente

4. Búsqueda de vivienda. Trámites al llegar

Alemania es el país de la burocracia y los "papelitos", como ellos mismos los llaman. Necesitas justificantes (Nachweise) o certificados (Bescheinigung) de todo o casi todo. Lo bueno es que, por lo general, una vez hecho un trámite, te dan el papelito que querías y ya está, no hay que renovarlo ni nada. Como muestra: yo, en tres días, tuve todos los trámites del "a" al "d" hechos. En las siguientes líneas, describo los pasos que hay que seguir al "aterrizar":



4.1. Búsqueda de vivienda

Buscar un piso en Alemania puede ser una auténtica odisea, sobre todo, si lo intentamos desde el extranjero y/o por Internet. El mercado inmobiliario de este país es muy peculiar, hay que saber manejarse bien y andarse con mucho cuidado. Por ello, recomiendo que este trámite os lo haga alguien que ya viva aquí o preguntar (si habéis tenido suerte y vais con un contrato bajo el brazo) en vuestra empresa para que os busquen algo (lo harán gustosamente). Las viviendas se clasifican, principalmente, en estos dos tipos:

- "Provisionsfreie (sin comisión)": En un alquiler "provisionsfrei" no hay que pagar ningún tipo de comisión al intermediario de la inmobiliaria (Immobilienmakler, figura odiada en todo el país) antes de entrar a la vivienda. Los alquileres directamente a particulares son de este tipo (no hay intermediario, claro). Lógicamente, interesa encontrar alguna de éstas, pero, por lo general, muchas de ellas están sin amueblar (incluso sin electrodomésticos) y, en las "web", muchos de los anuncios de este tipo son falsos y se ponen para "pescar" incautos. Recomiendo desconfiar, en un principio, de todo aquello que parezca "demasiado bueno para ser verdad", fotos simuladas por ordenador, fotos donde algo "no cuadre" (dos suelos diferentes para la misma habitación) y, si el "propietario" nos contesta en un alemán (o inglés) malo o raro, nos dice que está en el extranjero y no te puede atender ni enseñarte el piso o te exige dinero a través de "Western Union" o algo parecido, denunciarlo al webmaster y a la "Polizei" inmediatamente.
- "Mit Provision (con comisión)": Las comisiones que se cobran en Alemania por una intermediación inmobiliaria suelen encontrarse en el máximo legal, que es 2-3 veces el alquiler mensual de la vivienda, lo cual suele significar que, de entrada, podemos vernos teniendo que pagar cantidades de unos 1000-1200€ de golpe nada más llegar, y que no vamos a volver a ver. Sin embargo, si nuestro contrato es por varios años o indefinido, igual nos puede compensar, ya que la principal

ventaja de ir por intermediario es que éste (si es honesto, claro está) te puede encontrar algo que se ajuste a tus necesidades y, por supuesto, la vivienda que te ofrece "existe realmente" y no es ningún engaño (otra cosa es la diferencia entre el anuncio y la realidad). En esta categoría, pese a que los alemanes, como viven de alquiler, suelen, como he dicho antes, llevarse todos los muebles y electrodomésticos al mudarse, es más probable encontrar uno amueblado.

Cuando ya tengamos un piso elegido, deberemos formalizar el contrato de alquiler o "Mietvertrag". Antes de firmarlo, se nos puede pedir un certificado de ingresos para el casero (Einkommensnachweis). En él, estará estipulada la fianza ("Kaution"), duración, el número de habitaciones, los derechos y deberes del inquilino y casero, etc. Las tarifas se dividen en el "Kaltmiete" y "Warmmiete":

- El "Kaltmiete" es algo así como el "pago por la vivienda". No incluye los costes de calefacción, agua o gas, por ejemplo.
- El "Warmmiete" es la suma del "Kaltmiete" más los costes de calefacción, agua y alguna cosa más que pueda entrar (televisión por cable, etc.). Normalmente, éstos se pagan durante el año y, al final del mismo, se devuelve (o se paga más) la diferencia con lo realmente consumido.
- A todo lo anterior, hay que sumarle la electricidad (que, en este país, se paga anualmente por adelantado y, luego, se devuelve o se paga la diferencia), la telefonía y otros "lujos" que queramos como canales de pago de TV por cable o satélite. Las compañías de luz y teléfono deberemos elegirlos nosotros.

Desgraciadamente, no sabría decir precios por metro cuadrado, pero los alquileres suelen ser más baratos, evidentemente, en los pueblos de alrededor de las ciudades (a menos que estén a tiro de piedra de la autopista) o barrios más modestos. Sí que sé que ciudades como Frankfurt o Múnich son carísimas.

Otro aspecto importante que debemos resolver (después de empadronarnos) es apuntarnos al "Rundfunkbeitrag" o "impuesto de radiotelevisión". Este impuesto,



coloquialmente conocido como "GEZ" por la abreviatura de la oficina que lo cobra y que muchos alemanes no pagaban o pagaban únicamente por la radio (se pagaba menos si no se tenía TV), ha sido reformado recientemente tras publicarse un estudio en el que se reflejaba que el 98% de los hogares alemanes tiene ya televisión. Además, también debía declararse si se tenía un ordenador o un "Smartphone", con lo que, en una época en la que todo el mundo tiene algún aparato electrónico, el Gobierno, para atajar el fraude, ha decidido que todas las casas deben contribuir, independientemente de que se tenga algo o no, y unificar la cuota. Así, deberemos pagar (es el inquilino quien debe hacerlo) unos 18€ al mes para financiar las televisiones y radios públicas.

4.2. El empadronamiento (Anmeldung)

Con nuestro contrato de alquiler bajo el brazo, iremos al "Bürgerbüro (oficina de atención al ciudadano" más próximo que suele estar en el Ayuntamiento. Algunas ciudades montan "Bürgerbüros" itinerantes en sucursales bancarias, oficinas de correos, etc. en determinados días para facilitar a los ciudadanos el desplazamiento. Allí, deberemos declarar que nos queremos empadronar. El empadronamiento, al igual que en España, es OBLIGATORIO y debe realizarse en un plazo máximo de siete días desde que llegamos, si no, nos arriesgamos a que nos cobren nuestro primer "Bußgeld (multa económica)" por haber actuado al margen de la ley. Debemos acudir con nuestro carnet de identidad o pasaporte (recomiendo este último, ya que es más fácil de entender por parte del funcionario) y el contrato de alquiler. Se nos preguntará la dirección, nacionalidad, etc. y nuestra confesión. Si se es católico o evangélico, cuando trabajemos, la empresa nos detraerá una cuota del 8-9% del sueldo (depende de lo religioso del Estado federal en que vivamos) destinada a financiar los actos de la Iglesia, sin opción a renunciar a su pago. La única forma de hacerlo es pidiendo la apostasía o siendo excomulgado (y presentar el justificante, claro).

Este trámite es completamente gratuito y, a cambio, recibimos la "Meldebescheinigung" o justificante de empadronamiento. Este papel hay que

guardarlo como si de oro se tratase, ya que lo vamos a necesitar para TODOS (o casi todos) los trámites en el país.

IMPORTANTE: La ley alemana considera que, si se tiene una única vivienda en el país, ésta es la "residencia habitual y primaria ("Hauptwohnung")" del residente, independientemente de que mantengamos nuestra dirección en España. Esto puede traer problemas, por ejemplo, si mantenemos nuestro coche con matrículas españolas.

4.3. Cuenta bancaria

Seguro que, a estas alturas de su estancia en Alemania, más de uno se ha llevado algún susto al ir a pagar en grandes superficies (sobre todo, si hemos ido ya a cierta cadena sueca) o en establecimientos como gasolineras, etc. ha blandido felizmente su VISA o MasterCard española y ha recibido como respuesta el temido "Tut mir leid, hier akzeptieren wir nur EC oder Bar (Lo sentimos mucho aquí sólo aceptamos EC o efectivo)". La famosa "EC-Karte" no es más que una tarjeta de débito "Maestro" que, aquí, es la única que aceptan casi todos los establecimientos (pocos aceptan todas las tarjetas y algunos, incluso, sólo aceptan efectivo) porque no les exigen pagar cuotas al banco. Visto así, y comparando precios de algunas cadenas que están en ambos países, se entiende... pero eso lo dejaré para otro momento.

Si no queremos perder nuestros ahorros en comisiones por sacar dinero, es urgente que abramos, cuanto antes (ya que la tarjeta suele tardar 2-3 semanas en llegar), una cuenta en alguno de los bancos o cajas de ahorro (Sparkassen) del país. La mayoría de la gente tiene su cuenta en estas últimas, ya que suelen proporcionar un trato cercano y sus precios son razonables, además de que te permiten sacar dinero sin comisión en cualquier cajero de cualquier "Sparkasse" alemana. Sin embargo, hay que matizar que, pese a esto último y a que todas se llaman "Sparkasse" (Frankfurter Sparkasse, Sparkasse KölnBonn, Kreissparkasse Köln, Berliner Sparkasse, etc.), NO son la misma entidad, son entidades diferentes, así que, si nos mudamos a otra ciudad y queremos tramitar algo en ventanilla, habrá que cambiar la cuenta de caja. Otras alternativas son los grandes bancos



como "Commerzbank" o "Deutsche Bank" o las "cooperativas bancarias" como el "SpardaBank". Recomiendo tener en cuenta, a la hora de elegir banco, las oficinas que estén cercanas, ya que, a diferencia de España, en Alemania hay muy pocos cajeros automáticos y te cobran comisiones al usar los de otra entidad.

Por último, hay que decidir si contratamos una tarjeta del tipo VISA o MasterCard o mantenemos la española. Esto no es baladí, ya que la EC-Karte no es aceptada en muchos sitios de compra on-line o en páginas web de aerolíneas. Sin embargo, en este país te cobran comisión por sacar dinero del cajero con la VISA hasta en los de tu mismo banco. Y no hacen discriminación: estas tarjetas, en su versión alemana, tampoco son aceptadas.

4.4. Seguro médico/mutua (Krankenkasse)

A diferencia de nuestro país, Alemania carece de un sistema de salud público. En su lugar, tienen un sistema de seguros médicos/mutuas (Krankenkassen) que, según un compañero de trabajo, "ni nosotros mismos entendemos". Por ley, todo alemán o extranjero residente en el país debe estar con cobertura sanitaria de algún tipo. Esto, que parece una broma, es muy importante: antes de ir a Alemania, debemos sacarnos la Tarjeta Sanitaria Europea (si podemos optar a ella, porque el Gobierno de España, en una decisión discutible, ha decidido retirar el derecho a obtenerla a todas aquellas personas que no estén cotizando, otorgando un documento que da sólo (y únicamente durante este tiempo) tres meses de cobertura en un año natural) y el E-104 (o el papelito de los tres meses) para demostrar que estamos asegurados, o si no, cuando encontremos trabajo y vayamos a apuntarnos a una "Krankenkasse", nos encontraremos con la desagradable sorpresa de que el empleado nos exigirá pagar la cuota correspondiente al tiempo que llevemos en el país (yo tuve suerte de que, al llevar sólo dos días, el hombre me hizo la vista gorda...) y, eso puede ser una cantidad importante. La cuota a la Krankenkasse se paga, a partes iguales, entre el trabajador y la empresa, y es independiente del historial clínico y de la edad.

Si estamos por encima de un determinado nivel de ingresos, podemos optar por no renunciar a la cobertura "estándar" u "obligatoria" ("gesetzliche Krankenversicherung (seguro 'por ley')") y asegurarnos por nuestra cuenta "freiwillige Krankenversicherung (seguro 'libre')", pagando una prima correspondiente a nuestro "riesgo médico". Pero, ojo: si optamos por esta vía es muy difícil, si nos arrepentimos o nuestro nivel de ingresos cae, volver a la "estándar" si no tenemos una causa justificada.

Cuando, por desgracia, hace falta recurrir a los servicios de un médico, a un español, acostumbrado a ir al consultorio/ambulatorio de turno, le chocará ver que aquí sólo hay consultas de médicos "individuales" repartidas por toda la ciudad, u hospitales, que suelen estar regentados por alguna congregación eclesiástica. Por tanto, aconsejo hablar con algún compañero del trabajo que viva en la zona o vecino para que nos recomiende a cuál ir. Es necesario ir acompañado de la tarjeta de salud ("Gesundheitskarte") que nos da la Krankenkasse para que el médico le pase la factura. Hasta hace poco, había que pagar 10€ la primera vez que se iba dentro de un determinado trimestre, pero esto se ha abolido. Las medicinas son MUY caras.

Como curiosidad y para finalizar: la tarjeta de la Krankenkasse tiene la TSE integrada en el reverso. Ya que, al darte de alta, te dan de baja de la Seguridad Social española, deberemos llevarla en nuestros viajes a España. Me gustaría ver la cara que pondría el médico de cabecera habitual al entregársela (aunque, eso significaría que estoy enfermo, así que prefiero no hacerlo).

4.5. Hacienda (Finanzamt)

Este trámite es muy importante. Si no se hace rápidamente, se corre el riesgo de que nuestra empresa no nos pueda deducir los impuestos de nuestra nómina y, por lo tanto, pagarnos. Al empadronarse, Hacienda recibe, automáticamente, una notificación y, a los pocos días, nos enviará nuestro número de identificación fiscal. Con este número, acudimos a la "Finanzamt" correspondiente a nuestra zona, rellenamos un formulario con nuestra "Steuerklasse (clase impositiva; se



utiliza para determinar el tramo del "IRPF" en el que estamos)", nuestra dirección, nuestra empresa y nuestra confesión, lo entregamos y ya está.

4.6. Registro y matriculación de automóviles (Kfz-Zulassung)

Si nuestra estancia en Alemania va a ser igual o inferior a un año, somos de un país de la UE y nuestro coche está matriculado en un estado miembro, la ley alemana permite circular durante este período de tiempo con las placas y papeles extranjeros, siempre y cuando éstos estén en regla y se disponga de cobertura de seguro. Ahora bien, hay que tener en cuenta tres cosas:

- Las compañías aseguradoras españolas NO prestan cobertura más de 60 días si nos hemos mudado a un país extranjero. Puede que haya alguna que lo haga, pero no tengo constancia.
- Las compañías aseguradoras alemanas SÓLO aseguran coches con placas alemanas.
- Si la ITV del coche expira mientras estamos aquí, no tenemos otra opción que volver a España a pasarla o arriesgarnos a que nos inmovilicen el coche. La TÜV alemana se niega a pasar ITV a coches españoles (a menos que sea para cambiarles la matrícula, y, en este caso, alguno también se negará). Paradójicamente, TÜV Rheinland tiene estaciones ITV en España... Somos UE para lo que queremos.

Por el contrario, si vamos a estar más de un año o tenemos un contrato indefinido, deberemos registrar el coche en un plazo máximo de tres meses al llegar aquí, o nos exponemos a un mal trago (acusación de evasión de impuestos con notificación a Hacienda incluida) si nos paran en un control. No vale el truco de estar un año, sacar el coche, llevarlo por ejemplo a Holanda, que nos pongan una multa allí y usarla como prueba de que el coche "acaba de llegar" o para "reiniciar" el plazo. La ley alemana considera que, si se está más de un año, el "lugar regular de estacionamiento" del vehículo está dentro del país, independientemente de que éste salga fuera o no.

El trámite para el registro del coche es largo y tedioso. Suele haber largas colas en la oficina, ya que, si te mudas dentro del país, debes cambiar la placa por la de la administración en la que te instales. Necesitaremos lo siguiente en la Kfz-Zulassungsstelle (Tráfico):

- Antes que nada: pasar la ITV (Hauptuntersuchung, comúnmente llamada por la institución que las pasa: TÜV). La ITV alemana es superestricta: una sola mancha de óxido en un sitio que consideren fundamental para la seguridad, y te sugerirán que envíes el coche al desguace (exagero, al taller). Con este nivel de exigencia, no extraña ver por la calle modelos de hace 20 años tipo Citroën ZX o Renault 21 como recién sacados del concesionario. Si no la pasas, no te darán las placas de matrícula.
- Factura de compraventa del coche (para demostrar que no es robado).
- Papeles originales (de los que habrá que hacer una fotocopia para que nos lo den de baja en España, ya que se los quedan).
- Certificate of Conformity: papelito en el que se especifican datos técnicos del vehículo. Debe pedirse al fabricante.
- Pasaporte o DNI.
- Certificado de empadronamiento.
- Documento del seguro: Hay que contratar un seguro alemán. No todos (por no decir, casi ninguno) aceptan certificados de no siniestralidad españoles, pues aquí cualquier rayita que te dejen al aparcar se notifica. Si no, se llama hasta a la policía, y no es una broma.
- Las placas españolas para que se las queden.
- Certificado de Hacienda para que nos pase el impuesto de circulación. El importe del impuesto es astronómico para vehículos diésel que contaminen bastante, mientras que, para gasolina, es modesto.

Cuando hayamos terminado, hay que pedir la "Feinstaubplakette" (NOTA: También es obligatoria para coches con placas extranjeras). Sin ella, no



podremos circular por el centro de la mayoría de ciudades alemanas (bajo riesgo de multa y puntos, incluso si nuestro coche puede hacerlo), pues han instaurado "Umweltzonen (zonas medioambientales)" como estrategia para combatir la contaminación por partículas. Según las emisiones de CO₂ pero, sobre todo, de partículas del vehículo, nos pueden dar cuatro tipos: verde, amarilla, roja o ninguna. Incluso coches diésel de hace no mucho tiempo reciben sólo la amarilla o la roja, mientras que, con los gasolina, sólo puedes recibir la verde o ninguna (esto último sólo si no tiene catalizador). A día de hoy, en la mayoría de ciudades ya sólo pueden entrar vehículos con el distintivo verde.

5. Mi trabajo en Alemania: el "Bundesanstalt für Straßenwesen"



Figura nº8: Imagen aérea del BAST

Actualmente estoy contratado, por un año, por el instituto de investigación público "Bundesanstalt für Straßenwesen (traducción aproximada: Instituto Federal de Investigación Vial)". Este instituto, cuyos equivalentes en España serían la División de Carreteras y Transportes del CEDEX y la división de investigación de la DGT, fue fundado en 1951 con el encargo de investigar, elaborar directrices y probar procedimientos y materiales para mejorar el rendimiento y seguridad de las infraestructuras viarias de la Federación. Además, en 1970, vio ampliadas sus competencias, recibiendo la autoridad en materia de investigación de accidentes de tráfico. Desde 1983, año en el que se trasladaron las oficinas desde Colonia, tiene su sede en Bergisch Gladbach, ciudad situada al oeste de

la anterior, en un complejo de 20 hectáreas que contiene oficinas, salas y recintos al aire libre de pruebas, etc.

Como empresa pública que es, en el BAST trabajan funcionarios (puestos a los que se puede optar tras haber trabajado un mínimo de tres años y pasando un proceso de selección) y personal laboral contratado, tanto fijo como temporal.

El BAST depende, directamente, del "Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ministerio Federal de Transportes, Obras Públicas y Urbanismo, su equivalente español sería Fomento)". Se encarga de apoyar, mediante la ciencia, al Ministerio en cuestiones técnicas y de política de transportes, además de participar en la elaboración de normas y recomendaciones tanto a nivel federal como europeo. Otras tareas que desarrolla son labores de consultoría y supervisión de servicios y productos relacionados con el mundo de la carretera, entregando acreditaciones, validaciones para certificar que cumplen las normas.

En la mayoría de sus trabajos, el instituto colabora con otras instituciones, ya sean alemanas o internacionales, pero, sobre todo, con universidades.

Sus objetivos son los siguientes:

- Mejorar la eficiencia en la construcción y mantenimiento de las carreteras.
- Mejora la eficiencia en la construcción y mantenimiento de puentes y otras obras de ingeniería.
- Mejora de la seguridad vial.
- Mejora de la explotación vial
- Conseguir que la construcción, mantenimiento y explotación de las carreteras sean lo más ecológicas posibles.
- Reducción del consumo energético y emisiones de los vehículos e implementación del uso tanto de nuevas fuentes de energía como de formas de propulsión alternativas.
- Integración del elemento "carretera" en el sistema general "tráfico".



A continuación, se muestran algunas cifras:

- 400 empleados
- Presupuesto de 40 millones de euros.
- Pertenece a más de 700 gremios nacionales e internacionales.
- Actividades de valoración, certificación, validación y reconocimiento.
- Supervisión de la transposición de nuevas leyes y convenios de armonización y directivas nacionales, europeas y mundiales.
- Desarrollo de cerca de 300 proyectos propios anuales
- Supervisión de más de 300 proyectos externos anuales.
- Producción de más de 500 tomas de posición y peritajes anuales.
- Peritaje de más de 40 instituciones de supervisión de carnets de conducir (exámenes médicos, etc.) al año.

El BAST dispone de las siguientes instalaciones de prueba:

- Superficie libre para la prueba de automóviles.
- Sala de prueba de sistemas de seguridad activa y asistencia al conductor.
- Sala de acústica.
- Sala de pruebas de retroreflexión de elementos viarios.
- Tramo de carretera experimental para pruebas dinámicas.
- Sala de pruebas vehículo/calzada.
- Dispositivo de desgaste acelerado mediante rodadura (¡sólo hay dos en el mundo: aquí y en el CEDEX!)

Presencia internacional

Como representante de Alemania en materia de la ingeniería de carreteras, el instituto tiene presencia en más de 100 organizaciones internacionales, entre ellas, la ISO, el CEN, la OCDE, la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC) y la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa (UNECE). A nivel europeo, las organizaciones más importantes son el COST (European Cooperation in Science and Technology), el European Enhanced Vehicle-Safety Committee

(EEVC), la Conferencia Europea de Ministerios de Transportes (ECMT), el Foro de Centros de Investigación Vial Europeos (FEHRL) y el Foro de Institutos Europeos de Investigación en Seguridad Vial (FERSI).

Cada año, el BAST recibe visitas de numerosos científicos extranjeros. Además, existe la posibilidad de que estudiantes de universidad en prácticas y científicos extranjeros realicen estancias en prácticas.

Mi día a día

Dentro de la organización interna del BAST, yo estoy encuadrado en la división "V (Straßenverkehrstechnik, Técnica de la Carretera)", en el departamento "V5 (Verkehrsbeeinflussung und Straßenbetrieb, Sistemas Inteligentes de Transporte y Conservación y Explotación)".

El departamento V5 tiene como misión que los usuarios de las vías sean capaces de transitar por carreteras seguras y libres de congestión a través de los Sistemas Inteligentes de Transporte y la Conservación y Explotación vial, sin dejar de lado los efectos que todo ello tiene sobre el medio ambiente. Desempeña labores de investigación, tanto nacional como internacional, en los siguientes ámbitos:

a) Sistemas inteligentes de transporte (ITS)

Las medidas encaminadas a influir, directamente, sobre los usuarios de la vía deben ser capaces de aumentar la seguridad vial y mejorar la fluidez del tráfico. De esta forma, se reducen las cargas sobre el medio ambiente y las pérdidas económicas y de tiempo debidas a la congestión. Nuestra investigación abarca el desarrollo y mejora de los ITS para mejorar su eficacia, calidad y eficiencia.

b) Conservación y explotación de carreteras. Vialidad invernal

Los centros de conservación y explotación, mediante su trabajo, también se encargan de mantener, en todo momento y bajo cualquier condición atmosférica, la seguridad vial. Las investigaciones de este ámbito se centran en el mantenimiento, cuidado y limpieza de la calzada, bermas, etc., señalización y demás elementos (defensas, etc.) de la vía.



c) Elementos de toma de datos del tráfico, cargas y entorno de la carretera

El punto de partida de las actuaciones de los sistemas ITS y conservación vial es la toma automática de todos aquellos datos del tráfico, meteorología y estado de la calzada que puedan ser importantes. Además, con los datos de la carga por eje de los vehículos que transitan se pueden hacer una prognosis del mantenimiento futuro de calzadas y puentes.

d) Control de calidad

El departamento V5, además de todo lo anterior, también se encarga de probar todos aquellos aparatos destinados a la toma de datos del tráfico existentes en el mercado, en concreto, instrumentos para la clasificación, aforo y medición de velocidad de vehículos y maquinaria (quitanieves, esparcidoras de sal) y sensores (sistemas de alerta temprana de hielo) de vialidad invernal. Todas ellas se llevan a cabo conforme a las normas DIN o a procedimientos desarrollados de forma interna en el BAST.



Figura nº9: Campo de pruebas del BAST en la autovía A4. Pueden verse las 4 estaciones meteorológicas que están probándose en estos momentos

En estos primeros meses, estoy participando en diferentes proyectos de estos ámbitos, como EasyWay (proyecto europeo de unificación de señalización de mensaje variable) y he asumido responsabilidades en la redacción de informes, tomas de posiciones, y desarrollo y redacción de trabajos de investigación que, por confidencialidad, no puedo desvelar. Cabe destacar lo multidisciplinar de los proyectos: en muchas ocasiones, son varios departamentos de distintas áreas (sistemas de ayuda a la conducción, psicología, etc.) los que están implicados. Ello conlleva que uno aprenda a ver el problema no sólo desde la perspectiva del ingeniero civil, y por tanto enfoque su resolución desde un punto de vista global, además de intercambiar conocimientos con profesionales de otras ramas.

Mi jornada laboral, a diferencia de nuestro país, es continua y con horario flexible: a cambio de estar siempre presente de 9 a 15 horas, puedo distribuir mis 39 horas semanales como desee, pudiendo entrar desde las 6 de la mañana y salir hasta las 20. Como norma general, debo trabajar 8 horas de lunes a jueves y 7 horas los viernes, a las que se debe añadir una parada de media hora para comer que se descuenta automáticamente (es decir, uno está presente 8 horas y media), pero si, por la razón que sea, quiero salir antes o echar algo más de tiempo, puedo hacerlo sin que NADIE te pregunte. Si acumulo horas suficientes, tengo la posibilidad de pedir días libres (independientes de los 29 días que tengo) para compensarlas (hasta un máximo de doce en el año y, si la empresa decreta horas extra forzosas, pueden añadirse otros doce más). Mi jefe no me exige que eche horas extra sin sentido ni que renuncie a nada: en Alemania, las empresas operan bajo la confianza en el trabajador: lo único que se les exige es que presenten el trabajo que se les encomienda en tiempo y forma. Y, creedme, de verdad es así. Además, se reconoce el trabajo bien hecho (por supuesto, los fallos también se comunican), se puede preguntar y pedir ayuda a compañeros y superiores (quienes la prestarán gustosamente) sin miedo a nada.

El acabar la jornada laboral sobre las 16-18h (según el día) supone poder dedicar la tarde a mis aficiones, a descansar o a participar en las actividades



"extralaborales" del instituto como cursos de idiomas o deportes (yo, en concreto, participo en los equipos de fútbol y baloncesto, pero hay desde footing, gimnasia o ping-pong hasta fútbolín o billar). A éstas se le da bastante importancia, ya que ayudan a que las nuevas contrataciones se integren más y conozcan a gente.

El nivel de vida del país es, sorprendentemente, no muy diferente a España. Los productos de alimentación están igual o más baratos que en nuestro país (tener un IVA general del 19%, frente al 21% de nuestro país, y uno reducido del 7% (10% en España) ayudan). Me dejó sorprendido poder comprar lechugas y naranjas españolas de importación más baratas que allí. La gasolina de 95, por ejemplo, cuesta, según la gasolinera y hora del día, en torno a 1,48-1,57€/l (si compramos con un 10% de etanol, incluso más barata), el diésel está entre 1,31-1,38€/l. Salir a cenar también es más barato que en España, los electrodomésticos, aparatos electrónicos tienen precios similares a los de nuestro país, los contratos de Internet y teléfono son mucho más económicos, etc. Y, por último, los muebles de una conocida cadena escandinava también están más baratos aquí. Lo que sí que son más caras son las medicinas y ciertos servicios como la ITV, la electricidad, etc.

Las condiciones de seguridad son excelentes (por supuesto, también hay barrios de grandes ciudades a evitar) y hay un nivel de civismo elevadísimo. La atención médica es de primer nivel.

6. Cómo buscar trabajo en Alemania: condiciones laborales y de vida

Antes de centrarme en la búsqueda de trabajo propiamente dicha, quisiera empezar esta sección con una advertencia:

Desgraciadamente, a diferencia de lo que la prensa transmite, en Alemania es muy difícil, cuando no imposible, encontrar un trabajo sin dominar el alemán. En el caso de la construcción, además, éste es IMPRESCINDIBLE. Como mínimo, es necesario tener un nivel B2 y, recomendable, C1. Conozco casos de gente que se ha venido con toda la ilusión del mundo, sus ahorros, su titulación universitaria

y un curso exprés de alemán y está, o bien sin trabajo y cobrando la ayuda social (muy mal visto en Alemania), o bien trabajando en uno de los famosos "minijobs" como camarero, mozo de almacén, reponedor, etc.

A continuación, detallo los pasos necesarios para buscar trabajo en Alemania:

a) Traducción oficial y jurada de los títulos y certificados (muy recomendable)

Este paso, pese a no ser obligatorio, es muy recomendable, en especial, si se es Ingeniero Técnico. El sistema alemán de educación superior está dividido en Technische o Wissenschaftliche Universitäten (TH, WH) y Fachhochschulen (FH). Estas coletillas, que veremos siempre o casi siempre en las ofertas de trabajo, son muy importantes, ya que los títulos de TH o WH son equivalentes al "Ingeniero Superior", mientras que los de FH son "parecidos" al Ingeniero Técnico, sin serlo. Evidentemente, el sueldo que se percibe al provenir de una u otra cambia. Habitualmente, la duración de las carreras españolas les confunde, y una de las primeras preguntas que hacen es: "Es usted un "Bachelor" (grado)", ya que les tienen aversión a los estudiantes de grado, incluso a los de su propio país.

Por todo ello, es muy recomendable contratar los servicios de un traductor oficial que nos traduzca los títulos, las notas, los posibles certificados que se tengan y las cartas de recomendación (en éstas, ha de prestar especial atención por motivos que detallaré más adelante). A diferencia de lo que se cree, no todos los alemanes tienen buen nivel de inglés (los procedentes de la antigua RDA, de hecho, suelen hablarlo mal, ya que el idioma extranjero que se fomentaba allí era, lógicamente, el ruso), y algunos pueden llegar a considerar una ofensa recibir algo en castellano o inglés.

Listas con los traductores jurados de nuestra región pueden conseguirse en los consulados o embajadas de Alemania o España (según en qué país estemos).



b) Documentos de la candidatura

En Alemania, las candidaturas deben seguir un esquema establecido ya desde hace muchos años (si bien, a través de Internet, pueden ser más flexibles). Las frases "mit den üblichen Bewerbungsunterlagen (con los documentos de candidatura usuales)", "mit vollständigen Bewerbungsunterlagen (con los documentos de candidatura completos)" o "mit einer aussagekräftigen Bewerbung (con su destacada candidatura)" son fruto de la costumbre: como sólo suelen recibir candidaturas de alemanes que ya conocen el proceso de selección, no explican qué hay que poner. En ocasiones, sí que se menciona, explícitamente, qué debemos enviar, pero, normalmente, aparece alguna de las frases anteriores.

Cabe mencionar que las candidaturas deben enviarse ÚNICAMENTE por el medio solicitado (por correo tradicional; algunas sólo aceptan éste) o correo electrónico (normalmente, se puede elegir cualquiera de las dos) y en la forma que desean, si no, no la aceptarán. Si estamos en España y queremos optar a una oferta que debe presentarse por escrito, podemos preguntar, tranquilamente, si es posible enviarla por correo electrónico.

Una candidatura al "estilo alemán" se compone de los siguientes documentos:

- Carta de presentación (Anschreiben): Es el documento MÁS IMPORTANTE. Si no conseguimos conectar con la persona que lo lea, ésta no se dignará seguir mirando el resto de documentos, por brillante que sea el currículum. En esta carta, hay que detallar el por qué nos presentamos a la candidatura, nuestros estudios (asignaturas o conocimientos que se ajusten a la oferta), experiencia laboral (destacando los puntos que coinciden con los conocimientos o aptitudes exigidos o que cuadren con la empresa) y otros puntos de interés como idiomas, etc. Si da la impresión de pertenecer a un "envío masivo" de currículum, será automáticamente descartada. Su extensión no debe exceder una página. La redacción debe ser cuidada y sin faltas de ortografía. Es recomendable (como guía) ver ejemplos en

Internet. Debe ir firmada, dirigida a la persona que debe recibirla (si está indicada en la oferta) y fechada.

- Currículum vitae: Debe estar redactado en forma tabular, en orden cronológico decreciente (lo más reciente, primero) y destacar, en palabras clave, qué asignaturas, puestos, responsabilidades, etc. hemos desarrollado, idiomas, etc. No puede dejarse NINGÚN "hueco" (saltos temporales, aunque sean de meses) y, si lo hay, hay que detallar su naturaleza (desempleo, enfermedad, etc.). Su extensión debe ser lo más breve posible (si no se tiene experiencia, recomendable una página). Normalmente, los alemanes se hacen una "Bewerbungsfoto (foto de candidatura, recomiendo ver ejemplos en Internet)" y no usan fotos de carnet. En ella, hay que aparecer con ropa formal (traje para los hombres y blusa/chaqueta para las mujeres). El esquema a seguir puede ser "libre" (de nuevo, recomiendo mirar ejemplos en la web) o el formato "Europass".
- Títulos universitarios (Diplom), notas de la carrera (Zeugnisse), certificados de cursos, idiomas, etc., preferiblemente, traducidos.
- Cartas de recomendación: Las cartas de recomendación no existen en Alemania; en su lugar, existen las "Arbeitszeugnisse (traducción: "calificaciones" del trabajo)". Éstas consisten en un documento, similar a la carta de recomendación, en la que se detallan, *grosso modo*, las tareas que has desempeñado en el trabajo y, jugando con detalles muy sutiles del lenguaje, se califica con notas ("sobresaliente", "notable"..., igual que en el colegio) tu trabajo. Si entregamos una carta de recomendación en castellano, tendrá el mismo valor que un papel en blanco, pero, si nos decidimos por traducirla, pueden ser interpretadas como unas "Arbeitszeugnisse". Por lo tanto, hay que tener mucho cuidado con lo que el traductor escriba, ya que palabras que pueden parecer positivas, como "trabajador" o "motivado", es posible que sean malinterpretadas como "persona que le ha puesto mucho empeño y no ha llegado a hacer nada útil".



- Si la candidatura va por correo postal: Portada.

Normalmente, se recibe un correo electrónico o postal confirmando que han recibido la candidatura correctamente y, pasado un tiempo, la respuesta de la empresa, ya sea negativa o positiva.

c) Búsqueda de trabajo

Con nuestra candidatura ya terminada, ahora queda lo más difícil: encontrar un puesto de trabajo. Hay muchas maneras de encontrar ofertas:

- La "[Bundesagentur für Arbeit](#)", página oficial del "INEM" alemán.
- Portales de periódicos como el "Frankfurter Allgemeiner Zeitung", "Süddeutsche Zeitung", etc.
- Páginas de Internet como "Monster" o "[Bauingenieur24.de](#)".
- Páginas de Administraciones y organismos públicos: Ministerios (Bundesministerien), Estados federales (Bundesländer), "comarcas" (Landkreise, Kreise) y municipios (Gemeinde, Städte).
- Páginas de empresas alemanas.

En la actualidad, Alemania está experimentando, gracias a los bajos tipos de interés, una pequeña burbuja de la construcción inmobiliaria (si bien, no comparable a la española). Por ello, una de las profesiones más demandadas es la de jefe de obra en promotoras y constructoras de edificación. Es recomendable enviar candidaturas a pequeñas y medianas empresas, ya que éstas están más dispuestas a arriesgarse con gente sin experiencia. Sin embargo, los despachos de ingeniería pequeños, que solían recibir encargos de ayuntamientos y Estados federales, lo están pasando mal debido a las políticas de contención del gasto.

Otras opciones para buscar trabajo son las empresas y despachos de ingeniería grandes (PTV, Hochtief, etc.), que reciben más encargos, aunque en éstas es más difícil abrirse camino sin experiencia (se puede optar a "traineeships") o el sector público. En este último hay mucha competencia, pero, a diferencia de España, no se entra por oposición, sino que se opta a puestos de personal laboral

indefinido o temporal y, pasados unos años, optar a un puesto de funcionario (Beamte).

Según datos de la web "[Werde-Bauingenieur.de](#) (Conviértete en Ingeniero de Caminos)", en Alemania, cada año, se gradúan 3.000 ingenieros de caminos, mientras que se publican 4.500 ofertas de trabajo en el sector. A diferencia de España, nuestra profesión no goza del mismo prestigio que la ingeniería industrial o eléctrica y se cobra menos que en estos sectores. Con un título de nivel "Máster Bolonia", en el sector privado, se opta a un sueldo de 3.800€/brutos mensuales (Estados de la antigua RFA) o de 3.450€/brutos mensuales (Estados de la antigua RDA). En el sector público, se paga según el Convenio para el sector público (TvÖD, siglas en alemán). También conviene saber que al sueldo hay que quitarle (estando soltero y sin hijos) una cantidad cercana al 40% en concepto de impuestos y cuotas de seguro médico, etc.

d) La entrevista de trabajo

NOTA: La información de este apartado proviene de mi experiencia personal y de compañeros a los que he consultado y, por tanto, puede variar de una persona a otra. Además, todos ellos no tenían experiencia laboral en el momento de la entrevista.

La primera pregunta que se hará a un extranjero, normalmente, es: "¿Puede usted entenderme?". Debido a la crisis, cada vez más empresas alemanas están recibiendo candidaturas de personas procedentes de países del Sur de Europa que, por desgracia, no tienen el nivel suficiente de alemán y, al llegar a la entrevista, les han decepcionado. Por ello, muchas están empezando a recelar de ellas.

En las entrevistas de trabajo suelen estar presentes los futuros jefes y representantes de Recursos Humanos. Las preguntas suelen ser de carácter técnico, directas y orientadas a averiguar de qué forma enfoca el candidato la resolución de problemas, de qué conocimientos dispone y conocer su personalidad. Evidentemente, entenderán que no conozcamos normativas,



procedimientos o técnicas alemanas, pero lo que sí que exigirán es que, al menos, conozcamos los equivalentes españoles. No está de más consultar, si es posible y aunque sea de forma superficial, los documentos técnicos alemanes que se exijan en la oferta de trabajo. El vocabulario técnico no es imprescindible (al fin y al cabo, nadie lo conoce en su propio idioma hasta la carrera...) pero, para puestos de responsabilidad como jefe de obra, sí, ya que un error (por ejemplo, definir mal una unidad de obra) puede salir muy caro a la empresa.

Los hombres deben acudir con traje de chaqueta y corbata, mientras que las mujeres deben ir con vestido o blusa, chaqueta y pantalones. Es **IMPORTANTÍSIMO** mantener las formas con extrema corrección, tratar de "usted" ("Sie", "Ihnen") SIEMPRE y llegar con total puntualidad a la cita. Los alemanes dan mucha importancia a la puntualidad y no se tolera ningún retraso.