

# Infraestructuras terrestres en Alemania

## A. CIFRAS CLAVE

Alemania posee una extensa red de infraestructuras terrestres, con 830.000 km de carreteras, de las cuales 50.982 km son autopistas federales (*Bundesfernstraßen*), y aproximadamente 130.000 puentes, de los cuales 40.000 son cruciales para el tráfico nacional. El envejecimiento de estas estructuras, muchas construidas entre 1960 y 1985, ha generado un deterioro alarmante, exacerbado por un déficit de inversión prolongado y un aumento del 17,3 % en el transporte de mercancías proyectado entre 2019 y 2040. El *Bundesverkehrswegeplan 2030* asignó 141.600 millones de euros al mantenimiento, pero las necesidades superan las capacidades presupuestarias. Para modernizar las infraestructuras viales federales se requerirán 57.000 MEUR adicionales entre 2025 y 2028.



Infraestructuras terrestres <sup>1</sup>	
Total de carreteras	aprox. 830.000 km
Total de carreteras interurbanas	229.556 km
<i>Bundesfernstraßen</i> <sup>2</sup>	50.982 km
<i>Landes- und Staatsstraßen</i> <sup>3</sup>	86.751 km
<i>Kreisstraßen</i> <sup>4</sup>	91.823 km
Otras carreteras (estimado)	aprox. 600.000 km
Total de puentes	aprox. 130.000
- Responsabilidad municipal	aprox. 67.000
- Carreteras federales	aprox. 40.000
Túneles en carreteras	aprox. 270

Fuente: [bmdv, 2023.](#)

<sup>1</sup> [Desglosado por estado](#)

<sup>2</sup> Carreteras federales. Responsabilidad del Gobierno federal.

<sup>3</sup> Carretera estatal. Responsabilidad de los estados federados.

<sup>4</sup> Carretera comarcal.

## B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

### B.1. Definición del sector estudiado

El principal instrumento de planificación de infraestructuras para el transporte en Alemania es el **Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)** o Plan Federal de Infraestructura de Transporte 2030. El BVWP estructura las políticas de transporte para periodos de entre 10 y 15 años. Es elaborado por el BMDV<sup>5</sup> para su posterior aprobación por el Gabinete Federal. El BVWP actual rige el periodo 2016-2030 y presupuestaba unos 269.600 millones de euros, 141.600 MEUR para mantenimiento de infraestructuras existentes y 98.300 MEUR para ampliación y nueva construcción. El 84 % del volumen total se ejecutará entre 2016 y 2030, el resto se utilizará para financiar proyectos que comenzaron en una fase tardía del plan.

El BVWP es, inicialmente, el marco de planificación de las inversiones y carece de valor jurídico, pero constituye la base de la Ley Federal de Ampliación de Carreteras (FStrAbG), la Ley Federal de Ampliación de Ferrocarriles (BSWAG) y la Ley Federal de Ampliación de Vías Navegables (WaStrAbG), así como de los planes de necesidades contenidos en ellas. Sobre la base de las leyes de ampliación del ferrocarril federal, carreteras nacionales y vías navegables federales, el Gobierno elabora diferentes planes quinquenales como **planes marco de financiación multimodal (IPR)**<sup>6</sup>. En los IPR se hace una previsión más precisa de los recursos que se espera que estarán disponibles en los presupuestos de los próximos años para cubrir las necesidades de ampliación, nueva construcción, sustitución y mantenimiento. El último IPR abarcaba los años 2019-2023. Como parte del procedimiento, también se lleva a cabo una evaluación de impacto ambiental (UVP<sup>7</sup>), que sirve para decidir sobre la aprobación oficial de cada proyecto.

El Gobierno Federal tiene previsto presentar al Bundestag un nuevo plan marco de inversiones en infraestructuras de transporte (IRP) para el periodo 2025-2029 basado en los resultados de la revisión del Plan de necesidades, o *Bedarfsplanüberprüfung* (BPÜ), el cual debe realizarse cada cinco años. Este nuevo BPÜ incluirá una previsión para el tráfico en 2040 (que aglutinará las infraestructuras y la movilidad con un único concepto en la planificación estratégica federal de transporte) y servirá para revisar la necesidad e idoneidad de los proyectos contenidos en los diferentes planes anteriores. A raíz de esos resultados se elaborará el próximo Plan Federal de Infraestructura de Transporte 2040. En octubre de 2024, el BMDV ha presentado la previsión de tráfico para 2040<sup>8</sup>, la base empírica para elaborar el BPÜ.

Desde enero de 2021, la entidad responsable de la planificación, construcción, operación, gestión del tráfico, mantenimiento, financiación y gestión de activos de las *Autobahnen* y las *Fernstraßen* en Alemania, es la empresa pública Die Autobahn GmbH des Bundes, dependiente del BMDV.

### B.2. Tamaño del mercado

#### B.2.1. Carreteras

El deterioro de la red de carreteras alemana está siendo lento pero constante, debido a un atraso en la renovación de la infraestructura con respecto a su degradación, mientras el volumen del tráfico se prevé que continúe aumentando (periodo 2019-2040):

- Aumento del 3,5 % del volumen total<sup>9</sup> y un 7,9 % del rendimiento total<sup>10</sup> de tráfico de pasajeros.
- Aumento del 17,3 % del volumen total<sup>11</sup> y un 31,2 % del rendimiento total<sup>12</sup> del transporte de mercancías.

<sup>5</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

<sup>6</sup> *Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes* (IRP).

<sup>7</sup> *Umweltverträglichkeitsprüfungen* (UVP).

<sup>8</sup> *Verkehrsprognose 2040*.

<sup>9</sup> Viajes de pasajeros.

<sup>10</sup> Número de trayectos por la distancia media recorrida, en kilómetros.

<sup>11</sup> Toneladas transportadas.

<sup>12</sup> Volumen de mercancías transportadas por la distancia recorrida. En toneladas / kilometro.



En 2022, el 78 % de las empresas encuestadas por el Instituto Económico Alemán<sup>13</sup> informaron de que su actividad económica se vio afectada negativamente, ya sea de manera leve o significativa, por el mal estado de las carreteras, frente a un 72 % en 2018 y un 65 % en 2013.

Las dificultades no son sólo financieras; la fragmentación administrativa entre estados, municipios y el Gobierno federal complica las renovaciones. Muchas localidades no acceden a fondos de ayuda debido a los complejos procedimientos burocráticos. Esto agrava el deterioro y retrasa la implementación de proyectos.

Se están proponiendo soluciones, como un fondo nacional de infraestructuras financiado por peajes, inspirado en modelos exitosos como el de Austria. Este mecanismo permitiría financiar proyectos de renovación de forma sostenible, garantizando la seguridad y funcionalidad de estas infraestructuras esenciales para la economía alemana.

### B.2.2. Puentes

Se calcula que en Alemania existen alrededor de 130.000 estructuras de puentes, sumando los pertenecientes al Gobierno federal, a los estados federados y a los municipios. De acuerdo con la norma DIN 1076, los puentes se someten a una inspección general cada seis años. Entre los años 2024 y 2018 se han deteriorado más puentes de los que se han renovado. 181 puentes fueron clasificados como “inadecuados” y en 2024 hay 58 puentes ruinosos más que en 2018. Gran parte de estas estructuras datan de entre los años 1960 y 1985, por lo que su grado de obsolescencia es similar. Se considera que los camiones y el aumento del tráfico de mercancías son los principales culpables del mal estado de puentes y carreteras.

40.000 puentes se ubican en autopistas y carreteras federales. Más de 5.000 de estos puentes en autopistas necesitan ser renovados o reconstruidos urgentemente, y entre 5.000 y 10.000 ser reparados<sup>14</sup>. El 60 % de los puentes en autopistas son anteriores a 1990. De los aproximadamente 67.000 puentes bajo responsabilidad municipal, el Instituto Alemán de Estudios Urbanos supone que uno de cada dos puentes de carretera está en malas condiciones. El Ministro Federal de Transporte, Dr. Volker Wissing (FDP), anunció que el Gobierno federal llevaría a cabo 400 proyectos de construcción de puentes al año a más tardar a partir de 2026, para solucionar el retraso en diez años. Múltiples asociaciones sectoriales relacionadas emitieron, el 20 de junio de 2024, un comunicado de emergencia denunciando la falta de compromiso con el objetivo marcado y señalando los nuevos recortes del Gobierno.

El estado de los puentes ya ha provocado el cierre de algunas estructuras, como el puente del valle de Rahmede, cerrado en 2021, demolido en 2023 y no se espera que acaben las obras de reconstrucción, como pronto, hasta 2026. Las pérdidas para la economía de la región se cifran en **1.800 MEUR**. Otro acontecimiento que ha puesto de manifiesto el mal estado de los puentes en Alemania fue el colapso del puente Carola en Dresde en septiembre de 2024.

### B.2.3. Túneles

A igual que en puentes y carreteras, el estado de los túneles en Alemania refleja un déficit de inversión en renovación, mantenimiento y en ampliación de la red. Los túneles municipales muestran un estado comparable al de los puentes municipales, **casi el 50 %** se encuentran en condiciones deficientes. No obstante, en general, los túneles relacionados con el transporte público (como los de *U-Bahn* y *S-Bahn*) están en mejores condiciones que los túneles de carretera.

## B.3. Situación presupuestaria

La infraestructura del país ha caído en un estado alarmante de deterioro, requiriendo inversiones urgentes que superan las capacidades presupuestarias actuales. El marco fiscal restrictivo, a consecuencia del “mecanismo del

<sup>13</sup> Institut der Deutschen Wirtschaft.

<sup>14</sup> [Estado de los puentes en carreteras federales](#)

freno de deuda”<sup>15</sup>, limita la capacidad de los organismos responsables, tanto centrales como regionales o municipales, para aumentar el gasto público y hacer frente a las inversiones necesarias. Las medidas de mantenimiento y sustitución correspondientes no se han llevado a cabo de manera suficiente por una falta crónica de financiación, lo que ha dejado a Alemania con una red de transporte que no puede responder al aumento constante del volumen de tráfico.

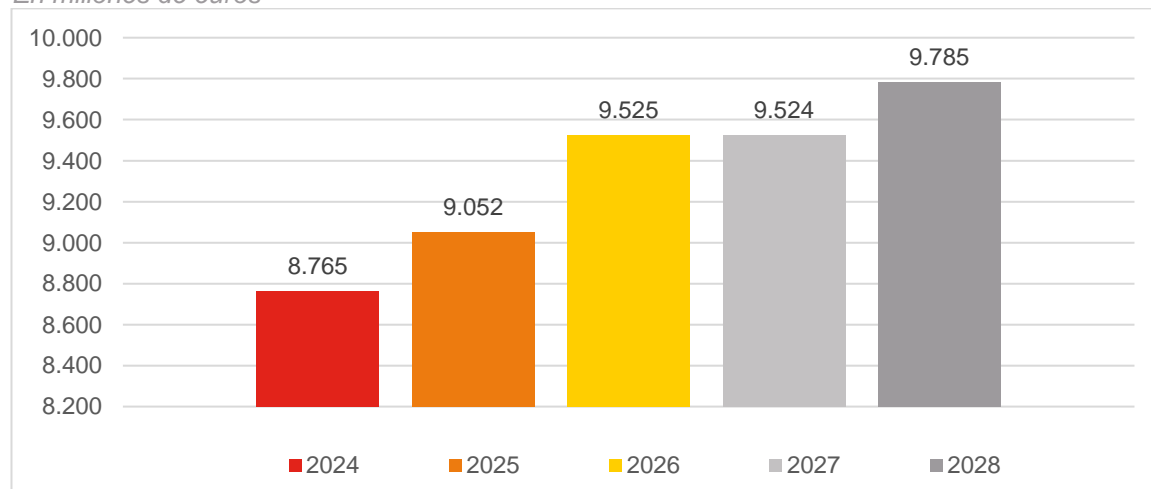
Un estudio del economista Lars Feld, basado en información del Ministerio Federal de Transportes, estima que, entre 2025 y 2028, las infraestructuras viarias federales requerirán al menos 57.000 MEUR para cubrir necesidades básicas de mantenimiento y modernización. Según otro estudio de DIFU<sup>16</sup>, en los próximos diez años<sup>17</sup> serán necesarios alrededor de 272.000 MEUR para cubrir los retrasos y las necesidades de reposición de infraestructuras de transporte por carretera, especialmente de estructuras como túneles y puentes, en la región oriental, y de carreteras principales en el centro y oeste del país. Además, se prevé una necesidad de inversiones por valor de 20.500 MEUR para carreteras y vías municipales y para las estructuras de ingeniería asociadas. La mayor parte corresponde, con diferencia, a la zona sur del país, que prevé crecimiento demográfico. En el este, Berlín aglutinará gran parte del crecimiento previsto y de la consiguiente necesidad de nuevas infraestructuras.

El Estado, con una tasa de inversión pública del 2,6 % del PIB en 2022, no puede asumir estos costes por sí solo. Por ello, el estudio de DIFU sugiere involucrar al sector privado a través de fondos de inversión específicos que canalicen capital hacia proyectos clave. Estas asociaciones público-privadas (PPP) permitirían a instituciones y particulares invertir en entidades estatales como la Autobahn GmbH o DB InfraGO AG, responsables del mantenimiento y desarrollo de infraestructuras públicas.<sup>18</sup>

A pesar de la ajustada situación presupuestaria, se espera que las inversiones en infraestructuras de transporte aumenten los próximos años. El Gobierno presidido por Scholz reconocía la necesidad de aumentar las inversiones en infraestructura, como se vio reflejado en el proyecto de presupuesto para 2025 y los *Finanzplan* hasta 2028. A fecha de finalización del presente documento, la coalición de Gobierno alemana se ha roto, por lo que no se han aprobado aún los presupuestos para 2025.

**PROYECTO DE PRESUPUESTO FEDERAL PARA INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS FEDERALES PARA EL PERIODO 2024-2028**

En millones de euros<sup>19</sup>



Fuente: BMDV. 2024 versión del proyecto de presupuesto complementario, 2025: proyecto de ley de presupuesto federal. 2026 - 2028: *Finanzplan*.

<sup>15</sup> Es un mecanismo financiero-presupuestario que limita el incremento anual de la deuda neta al 0,35 % del PIB.

<sup>16</sup> Instituto Alemán de Estudios Urbanos.

<sup>17</sup> Según el estudio, durante el periodo 2023-2033.

<sup>18</sup> <https://www.handelsblatt.com/adv/presseportal/union-investment-studie-erhalt-oeffentlicher-infrastruktur-nur-noch-mit-privaten-investitionen-moeglich/30054514.html>

<sup>19</sup> En la versión del proyecto de presupuesto complementario para 2024, que también fue aprobado el 17 de julio de 2024.

Debe tenerse en cuenta que, debido a grandes retrasos administrativos y operativos, muchos proyectos presupuestados no se realizan finalmente en el ejercicio correspondiente y quedan a la espera de poder realizarse. En 2023, el BMDV fue el ministerio con mayor cantidad de fondos asignados sin gastar, con 7.900 MEUR. Estos fondos no vencen y, en la mayoría de los casos, no pueden reasignarse a otro proyecto.

## B.4. Principales actores alemanes

- **Die Autobahn GmbH:** empresa de propiedad 100 % federal fundada en 2018. Desde enero de 2021 es la entidad responsable de la planificación, construcción, operación, gestión del tráfico, mantenimiento, financiación y gestión de activos de las *Autobahnen* y las *Fernstraßen* en Alemania. Anteriormente, las labores relacionadas con las *Bundesautobahnen* las realizaban los estados federados. Con 13.000 km de autopistas, 28.000 puentes y 550 túneles, es uno de los mayores operadores de infraestructuras de Europa. Depende del Ministerio Federal de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano de Alemania.
- **DEGES:** Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) es una empresa federal fundada en 1991 como medio común de las administraciones de construcción de carreteras de los cinco nuevos estados federados para gestionar los proyectos –*Verkehrsprojekte Deutsche Einheit* (VDE)– dirigidos a interconectar las dos regiones integradas tras la unificación. Desde el 1 de enero de 2021, las labores relacionadas con las *Bundesautobahnen* son competencia de Autobahn GmbH, que pasó a ser la autoridad adjudicataria en los proyectos gestionados por DEGES, por lo que Autobahn GmbH, pasó a ser el mayor cliente de DEGES con diferencia. DEGES también es responsable de las medidas de mantenimiento de la red de autopistas y de la mejora de puentes.
- **Ministerio Federal de Economía y Acción por el Clima (BMWK):** como ministerio rector del Gobierno Federal, define los principios y el marco jurídico de la contratación pública en Alemania.
- **Cámaras de adquisiciones de los estados:** son las responsables de revisar la adjudicación de contratos públicos y concesiones en el respectivo estado federal.

## C. LA OFERTA ESPAÑOLA

El total de exportaciones españolas en el sector de construcción de carreteras y autopistas alcanzó los 3.580 MEUR en el año 2022. Entre las diferentes empresas españolas del sector hay dos principales:

- **FCC Construcción SA:** Representó el 43.05 % de total de las exportaciones del sector de construcción de carreteras y autopistas españolas en 2022. Forma parte del Grupo FCC y es un referente en obra civil y de edificación. Es la tercera mayor constructora de España y se encuentra entre las 15 más importantes de Europa. En 2023 alcanzó los 2.823 MEUR de cifra de negocios, de los cuales los ingresos internacionales representaron el 60,7 % en total y un 24,6 % en Europa.
- **SACYR Construcción SAU:** En 2022 alcanzó una cuota del 35,73 % en el total de las exportaciones españolas en construcción de carreteras y autopistas, por detrás de FCC CONSTRUCCION y muy alejado del tercer gran exportador español del sector<sup>20</sup>. Sacyr Ingeniería e Infraestructuras facturó, en 2023, 2.734 MEUR.
- Existen otras empresas del sector que exportan sus servicios, como COPISA Constructora Pirenaica SA, Tableros Y Puentes SA, Campezo Obras y Servicios SA, SACYR Conservación SA, Martin Casillas SL y Tecnología de Firmes SA.

## D. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

### D.1. Distribución

La ley de adquisiciones establece cómo deben realizarse los contratos públicos y la adjudicación del servicio. En principio, todos los clientes públicos están obligados a realizar un procedimiento de contratación y a cumplir las disposiciones de la legislación sobre contratación pública. También incluye a cualquier sociedad fundada con el

<sup>20</sup> [Copisa constructora pirenaica SA](#) con un 4,24 %.



propósito específico de realizar tareas de carácter no comercial y de interés general, como sería el caso de Die Autobahn.

Debe hacerse una distinción entre si la adjudicación debe realizarse por encima o por debajo de los umbrales de la UE<sup>21</sup>. Desde el 1 de enero de 2024, el umbral europeo para contratos de obra pública asciende a [5.538.000 euros](#). Los contratos adjudicados por encima están sujetos a la Ley de Restricción de la Competencia/Ley de Contratación Pública, *Nationale Vergaberecht*, que transpone lo dispuesto en la Directiva europea. Dicha legislación recoge diferencias procesales y de requisitos frente a los contratos por debajo del valor establecido. En principio, en los contratos públicos por debajo del umbral se aplican normas presupuestarias (*Haushaltsrecht*). Esta normativa se complementa con más detalle en el llamado Reglamento de adquisiciones (*Vergabeordnungen*).

Desde octubre de 2023, los formularios electrónicos ([e-Forms](#)) son el estándar para los procedimientos de contratación pública en la UE. Son obligatorios para los contratos que superen el umbral europeo y voluntarios para el resto. El BMWK pretende hacerlos obligatorios en todos los proyectos en un futuro. Alemania presenta un estándar especializado: “eForms-DE”. Para el envío de ofertas se debe utilizar el portal de Internet [e-Vergabe](#) o el correo postal.

En Alemania existen Centros de Asesoramiento Contractual ([Auftragsberatungsstellen](#)) como instituciones vinculadas a las Cámaras de Industria y Comercio y las Cámaras de Oficios del respectivo estado federado, con el objetivo de apoyar a las empresas en el acceso a los contratos públicos.

### D.1.1. Precalificación – *Präqualifizierung* (PQ-VOB)

El procedimiento de precalificación de empresas constructoras tiene como objetivo simplificar la adjudicación de contratos públicos, garantizando que los licitadores que participan en el proceso de adjudicación cumplen los requisitos mínimos exigidos y así reducir la posterior carga burocrática. En este proceso colaboran instituciones federales, estatales, municipales y sectoriales y gremiales. La base del procedimiento PQ son los requisitos establecidos en el Reglamento de adquisiciones y contratos para empresas constructoras (VOB). Aunque no es obligatorio para acceder a contratos, en la práctica puede llegar suponer una barrera técnica para empresas extranjeras y limitar las posibilidades de éxito en el concurso.

### D.1.2. Portales de búsqueda

- [Deutsches Vergabeportal](#): principal portal alemán de licitaciones públicas.
- [Beschaffungamt des BMI](#): oficina de adquisiciones del BMI. Su tarea principal es agrupar las compras de forma centralizada para autoridades federales, fundaciones y organizaciones.
- [Ibaw](#): empresa privada de servicios de información sobre licitaciones del sector público.
- [e-Vergabe](#): plataforma de contratación electrónica.
- [Evergabe](#): empresa privada de servicios de información sobre licitaciones de obra pública.
- [DieAutobahn](#): plataforma de DieAutobahn.
- [TED](#): versión *online* del Suplemento del *Diario Oficial de la Unión Europea* dedicado a la [contratación pública europea](#).

## D.2. Legislación aplicable y otros requisitos

El Ministerio Federal de Economía y Protección del Clima (BMWK) determina los principios y el marco legal para la contratación pública en Alemania. Las principales normas son:

- Directiva sobre contratación pública ([Directiva 2014/24/UE](#)).
- Directiva sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de determinados contratos de obras, suministros y servicios en los ámbitos de la defensa y la seguridad ([Directiva 2009/81/CE](#)).

<sup>21</sup> Los fija la Comisión Europea cada dos años.



- Reglamento delegado sobre los umbrales para los contratos públicos de obras, suministros y servicios y los concursos de proyectos ([Reglamento Delegado \(UE\) 2023/2495](#))

La [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen](#) (GWB) o “Ley contra las restricciones de la competencia”, recoge, en su apartado 4 sobre adquisiciones, lo dispuesto en la Directiva 2014/24 de la UE sobre contratación pública.

La [Vergabeverordnung](#) (VgV), u Ordenanza sobre contratación pública, especifica las disposiciones para la adjudicación de contratos públicos recogidas en el apartado 4 de la GWB.

El VOB ([Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen](#)) regula la contratación y adjudicación de contratos de servicios de construcción. Su última versión es de 2019. El VOB consta de tres partes:

- VOB/A, disposiciones generales para la adjudicación de contratos de construcción.
- VOB/B: Condiciones contractuales para la ejecución de obras de construcción.
- VOB/C: Condiciones técnicas contractuales para las obras de construcción.

Los formularios electrónicos se regulan de forma centralizada en la sección 10a de la Ordenanza de Contratación (VgV), complementando el **Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2884 de la Comisión**.

La obligación de realizar evaluaciones ambientales está establecida en la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental (UVPg).

### D.3. Ferias

Nombre	Tipo de feria	Fecha	Lugar	Página Web
BAU	Arquitectura, materiales y sistemas	13-17 enero de 2025	Múnich	<a href="https://bau-muenchen.com/de/">https://bau-muenchen.com/de/</a>
BAUMA	Maquinaria y equipos de construcción	7-13 de abril de 2025	Múnich	<a href="https://bauma.de/de/">https://bauma.de/de/</a>
Construction Summit	Digitalización e innovación en la construcción	5-6 de marzo de 2025	Hamburgo	<a href="https://constructionsummit.eu/">https://constructionsummit.eu/</a>
FSGV	Diferentes eventos. Carreteras y transporte	-	-	<a href="https://www.fgsv.de/en/">https://www.fgsv.de/en/</a>
INFRATECH	Infraestructuras, carreteras e ingeniería civil	13-15 de enero de 2026	Essen	<a href="https://www.infratech.de/">https://www.infratech.de/</a>

### E. INFORMACIÓN ADICIONAL

- Agencia Federal de Investigación de Carreteras (BAST): <https://www.bast.de/>
- Asociación de la Industria de la Construcción: <https://www.bauindustrie.de/>
- Asociación de Precalificación (PQ Verein): <https://www.pq-verein.de/en/>
- Asociación Federal de Calidad para la Reparación de Estructuras de Concreto: <http://www.bgib.de/>
- Asociación Federal de Empresas Constructoras Medianas: <https://www.bvmb.de/>
- Centros de asesoramiento contractual: <https://auftragsberatungsstellen.de/>
- Instituto Alemán de Estudios Urbanos: <https://difu.de/>
- Instituto Alemán de Normalización (DIN): <https://www.din.de/de>
- Instituto Federal de Investigación de Carreteras: <https://www.bast.de/>
- Oficina de adquisiciones de BMI: [https://www.bescha.bund.de/DE/Home/home\\_node.html](https://www.bescha.bund.de/DE/Home/home_node.html)
- Sociedad de Estudio de Sistemas de Tráfico Subterráneo (STUVA): <https://www.stuva.de/>

## F. CONTACTO

---

La **Oficina Económica y Comercial de España en Berlín** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Alemania**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Alemania, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Lichtensteinallee, 1  
Berlin 10787 – Alemania  
Teléfono: 0034 917 3231 20  
Correo electrónico: [berlin@comercio.mineco.es](mailto:berlin@comercio.mineco.es)  
<http://Alemania.oficinascomerciales.es>

---

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

**Ventana Global**  
913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) [informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

---

**INFORMACIÓN LEGAL:** Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

**AUTOR**  
Adolfo del Álamo Crespo

Oficina Económica y Comercial  
de España en Berlín  
[berlin@comercio.mineco.es](mailto:berlin@comercio.mineco.es)

Fecha: 26/11/2024

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 22424012X

[www.icex.es](http://www.icex.es)



FICHAS SECTOR ALEMANIA



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones