



ESTUDIO
DE MERCADO

2022



El mercado de las infraestructuras de transporte en Israel

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Tel Aviv

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.

icex



ESTUDIO
DE MERCADO

1 de septiembre de 2022
Tel Aviv

Este estudio ha sido realizado por
Ignacio García Martínez

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Tel Aviv

<http://israel.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-22-014-8

Índice

1. Resumen ejecutivo	5
1.1. Realidad demográfica y económica	5
1.2. Situación actual de las infraestructuras de transporte	6
1.3. Proyectos en el corto y medio plazo	6
1.4. Aspectos relevantes	7
2. Definición del sector	9
2.1. Realidad económica y demográfica del país	9
2.2. Situación del sector de infraestructuras de transporte	10
2.2.1. Transporte por carretera	12
2.2.2. Transporte ferroviario	13
2.2.3. Transporte aéreo	18
2.2.4. Transporte marítimo	19
3. Oferta – Análisis de competidores	20
3.1. Tamaño del mercado	20
3.2. Competidores nacionales	21
3.3. Competidores de terceros países	24
4. Demanda	26
4.1. Demanda por tipo de transporte por parte de los ciudadanos	27
4.1.1. Uso del transporte por carretera	28
4.1.2. Uso del transporte aéreo	29
4.1.3. Uso del ferrocarril convencional	30
5. Precio	32
6. Percepción del producto español	33
7. Canales de distribución	37
7.1. Parteneriados Público—Privados	37
7.2. El proceso de licitación	37
7.2.1. Oferta con examen de dos fases	38
7.2.2. Licitación con fase preliminar de selección	38
7.2.3. Licitación con fase competitiva adicional (“mejor y última oferta”)	38
7.2.4. Licitación <i>online</i>	39
7.2.5. Licitación marco o <i>framework</i>	39
7.2.6. Solicitud preliminar de información	40
8. Acceso al mercado – Barreras	41
8.1. Uso de excepciones del Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública y competencia desleal	41



8.2. Conflictos políticos	42
8.3. Otras barreras	43
9. Perspectivas del sector	44
10. Oportunidades	45
10.1. Oportunidades en el transporte por carretera.	45
10.2. Oportunidades en el transporte aéreo.	49
10.3. Oportunidades en el transporte ferroviario	50
11. Información práctica	52
11.1. Gobierno Central – normativa	52
11.2. Gobierno Central – licitaciones	52
11.3. Gobierno Central – agencias licitantes	52
11.4. Autoridades locales licitantes	53
11.5. Medios de comunicación especializados	53
11.6. Ferias y conferencias sectoriales	54



1. Resumen ejecutivo

1.1. Realidad demográfica y económica

Durante la segunda mitad del siglo XX, Israel se enfrentó a diversos conflictos armados que comprometieron la seguridad nacional. Durante esas décadas hubo que priorizar gastos presupuestarios dedicados al ejército frente a las infraestructuras de transporte y el resultado de esta situación se ha arrastrado hasta la actualidad. Así, se considera que en Israel el transporte público es ineficiente, que existe una alta congestión, elevados niveles de contaminación y una deficiente accesibilidad. No obstante, a partir de la década de los 2000, el Gobierno del país tomó conciencia de estos problemas y se desarrolló por primera vez un plan eficiente y único dedicado al transporte de Israel. En 2021, el ministro de finanzas de Israel, Avigdor Lieberman, anunció que, a lo largo de una sola década, se pondrán en marcha proyectos de infraestructura por un valor total de casi 35.000 millones de dólares. Este mismo año se ha presupuestado una cantidad récord para el Ministerio de Transporte y Seguridad Vial. El Gobierno israelí tiene importantes motivos para asegurar que la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, así como la actualización de las ya existentes, es una de sus prioridades principales.

Israel es un país de aproximadamente el mismo tamaño que la provincia de Badajoz, pero con 9 millones de habitantes y la tasa de natalidad y crecimiento poblacional más elevado de las economías avanzadas. La densidad poblacional supera actualmente las 400 personas por kilómetro cuadrado y se prevé que para 2050 se alcancen los 17 millones de habitantes. Además, la gran mayoría del país está ciertamente despoblado, ya que el desierto del Negev ocupa una parte importante del territorio. Así, la población está muy concentrada en el centro del país, donde se sitúan Tel Aviv y Jerusalén. Dentro de estas ciudades y en el área entre ellas es donde el país más sufre de congestión. En cuanto al norte y al sur del país, el Gobierno ha puesto en marcha planes a través de diversas herramientas (beneficios fiscales, centros educativos y de investigación importantes, autoridades públicas, etc.) para dispersar población desde el centro de Israel y que se establezcan en zonas como Galilea o Eilat. No obstante, hoy en día, no existen las suficientes conexiones y de alta velocidad para que se pueda considerar que estas zonas están realmente interconectadas. Por tanto, el Gobierno de Israel trabaja con los objetivos tanto de descongestionar el centro del país como de conectar a este con el norte y el sur de manera más eficiente. Sin embargo, cabe destacar que en noviembre de 2022 se celebran elecciones generales, siendo la quinta vez que los israelíes acuden a las urnas en apenas tres años. Esta inestabilidad política tiene el riesgo de crear una coyuntura poco favorable para que se lleven a cabo los planes futuros de desarrollo de infraestructuras.

1.2. Situación actual de las infraestructuras de transporte

Según el Foro Económico Mundial, Israel es el vigesimosexto país con la mejor calidad de infraestructuras del mundo. Sin embargo, esto le sitúa diez puestos por detrás de su nivel de renta per cápita actual. Su mejor indicador es la densidad de ferrocarriles (en parte debido a su reducido tamaño del país). Sin embargo, la calidad de los servicios de ferrocarril es su peor indicador. Como se ha mencionado anteriormente, Israel, en muchas ocasiones, ha tenido que priorizar su inversión en otros conceptos y, pese a que actualmente la infraestructura existe, no ha recibido en muchos casos la inversión necesaria.

En cuanto al transporte por carretera, Israel cuenta con 20.200 kilómetros de calzada, de las que el 100 % está pavimentado y aproximadamente 1.600 kilómetros corresponden a autopistas. Entre 2016 y 2020, los kilómetros de carretera aumentaron un 4,5 % y el número de coches privados un 16 %, por lo que la congestión ha crecido incluso más en años recientes. Mientras que en Estados Unidos hay de media 40 coches por cada kilómetro de carretera, en Israel hay 105.

En lo relativo al transporte ferroviario de trenes convencionales, este es para la mayoría de los israelíes el transporte público más eficiente. A fecha de 2022, el país cuenta con 69 estaciones a lo largo de más de 1.500 kilómetros de vías férreas. Se operan cerca de 700 trenes diarios que de forma conjunta realizan más de 50.000 kilómetros y transportan a más de 270.000 pasajeros. En 2019 se hicieron un total de 70.000.000 de trayectos y se transportaron más de 8.500.000 toneladas de mercancías. Las 18 ciudades más pobladas del país cuentan con al menos una parada de tren dependiente de Israel Railways y los tiempos de conexión entre las ciudades más pobladas del país (Jerusalén, Tel Aviv y Haifa) son considerados bajos. No obstante, este transporte aún no llega a los núcleos poblacionales del extremo norte y sur. Por otra parte, Jerusalén es la única ciudad que cuenta actualmente con un sistema de tren ligero dentro de su casco urbano (en Tel Aviv se inaugurará en el próximo año).

1.3. Proyectos en el corto y medio plazo

Como se ha explicado anteriormente, en Israel se está llevando a cabo una inversión en infraestructura de transporte muy elevada y la cantidad de proyectos ya comenzados o que se esperan licitar en la siguiente década es muy alto.

En primer lugar, la red de trenes se está ampliando mediante dos proyectos. En primer lugar, la reconstrucción del "Ferrocarril del Este" entre Hadera y Kfar Saba. En segundo lugar, en junio de 2022, se aprobaron los planes de construcción del ferrocarril entre la Galilea Occidental y la Galilea Superior. Entre estas dos, se construirá una estación adicional en las afueras de Safed, lo que aumentará las conexiones del extremo norte del país con el resto del país a través de Haifa. Además, el sistema ferroviario de Israel se encuentra en un proceso de electrificación. De los cerca de 1.500 kilómetros de vías, solo 160 han sido electrificadas ya.



En cuanto a los sistemas de tranvía, se está ampliando la línea roja del tren ligero de Jerusalén (pasando de los 13,5 kilómetros actuales a los 21,5 futuros) y se está construyendo la segunda línea; la verde, la cual se espera que entre en funcionamiento en 2024. Además, en 2021 se licitó la construcción de la línea azul que comenzará a operar en 2028. Por otro lado, el próximo año 2023, y tras varios retrasos, comenzará a operar el tren ligero de Tel Aviv. Una vez completado el proyecto, este sistema de transporte contará con tres líneas y 90 kilómetros de vía que unirán los principales puntos del centro de la ciudad con el resto del área metropolitana del Gush Dan.

A la ciudad de Tel Aviv y su futuro tranvía también se le añade paralelamente un ambicioso plan de metro subterráneo que, sin embargo, acumula importantes retrasos. La red de metro incluirá 3 líneas con una longitud total de 150 kilómetros, 109 estaciones y 4 depósitos. El objetivo es establecer un sistema de transporte de masas que una las ciudades de la periferia con el centro del área metropolitana de Tel Aviv y sus principales centros de negocios de forma rápida. Así, el metro se complementará con los servicios del futuro tren ligero y del ferrocarril convencional. En noviembre de 2021, se adjudicó la licitación para coordinar los preparativos y el plan de construcción a las empresas Egis y Gadish. Este consorcio actuará como el “paraguas” del proyecto y tendrá que controlar el resto de las licitaciones para cada una de las líneas. Se espera que la construcción comience en 2025, que la primera línea se encuentre operativa en 2032 y que el sistema de metro en su totalidad esté listo para 2040. El coste final estimado de todas las líneas es de entre 130 y 150.000 millones de séqueles.

También, cabe destacar un proyecto de tren—tranvía entre Haifa y Nazaret. Se trata de un megaproyecto nacional que atenderá a la población del norte y que conectará a las comunidades del área metropolitana de Haifa con Nazaret y Galilea. Este proyecto único, el primero de su tipo en Israel, combina el transporte público urbano e interurbano. En el centro tanto de Haifa como de Nazareth actuará como un tranvía y en la distancia entre estas llegará a velocidades típicas del tren convencional. La ruta tendrá una longitud total de 41 kilómetros, incluirá 20 estaciones y se estima que en sus años iniciales se usará a diario por más de 100.000 pasajeros. Se espera que comience a operar en 2027.

Finalmente, existen otras ideas que aparecen el debate público con carácter recurrente, pero que no terminan de materializarse. Las más destacadas son la construcción de un aeropuerto más (en la actualidad Israel solamente cuenta con un aeropuerto relevante), de una vía de ferrocarril de alta velocidad que una Eilat con el centro del país y la construcción de un tren ligero en la ciudad de Be'er Sheva.

1.4. Aspectos relevantes

Ante la falta de experiencia y capacidades suficientes para cumplir con todos los pliegos de las licitaciones por parte de las empresas locales, muchos proyectos de infraestructuras en Israel dependen de empresas extranjeras. En su mayoría, son empresas consultoras y constructoras

europeas que cuentan con un amplio porfolio de proyectos previos realizados en Europa. No obstante, en Israel resulta de vital importancia acudir a las licitaciones de este sector acompañado de un socio local que aporte el conocimiento del mercado local necesario y de contactos establecidos con las autoridades licitantes. Las más destacadas son: Israel Airports Authority (aeropuertos), Israel Railways (ferrocarriles convencionales), Israel Roads Company (carreteras y autopistas), Netivei Ayalon (carreteras y autopistas), TransIsrael (carreteras, autopistas y tren ligero) Ayalon Highways (carreteras y autopistas), NTA (transporte en el área metropolitana de Tel Aviv) y Jerusalem Transportation Master Plan Team (transporte en el área metropolitana de Jerusalén).

Numerosas empresas españolas han realizado proyectos en la última década en el sector de las infraestructuras de transporte en Israel, llevando a cabo trabajos tanto de consultoría como de construcción. Así, las empresas de nuestro país han podido posicionarse adecuadamente y son bien valoradas. Han estado involucradas en el diseño y construcción de proyectos tan importantes como los tranvías de Tel Aviv y Jerusalén, actualización de la autopista Ayalón (la más importante del país) o la línea de alta velocidad que une Jerusalén, Tel Aviv y el aeropuerto de Ben Gurion. Además, las empresas españolas con porfolio previo en Israel continúan presentándose a licitaciones relacionadas con proyectos como las líneas adicionales de los tranvías y las del futuro metro de Tel Aviv o el tren – tranvía entre Haifa y Nazaret.

No obstante, es importante destacar los problemas intrínsecos de abarcar el sector de las infraestructuras de transporte en este país. En primer lugar, en Israel se está dando un retraso sistemático en la ejecución de los proyectos en los últimos años que puede alterar la rentabilidad de estos proyectos y la fecha deseada o estimada de entrada en el mercado. Por ejemplo, el tren ligero de Tel Aviv se inaugurará dos años después de lo inicialmente anunciado. En segundo lugar, hay que tener en cuenta el periodo de inestabilidad política que atraviesa el país, ya que puede que no se liciten grandes proyectos en un futuro si se bloquean los presupuestos. Finalmente, Israel se ha perfilado como un importante tablero de la extrapolación del conflicto comercial entre los Estados Unidos y China, ya que empresas de ambos países han competido por ser adjudicatarias de importantes proyectos en Israel y esto ha desencadenado en que empresas israelíes y chinas (que formaban consorcios) incluso llegaran a presentar una demanda ante el Tribunal de Distrito de Tel Aviv acusando al Gobierno de Israel de bloquear su oferta para el proyecto del tren ligero de la ciudad debido a supuestas presiones "ilegales" de Estados Unidos.

2. Definición del sector

El sector de las infraestructuras de transporte engloba las vías e instalaciones necesarias para el transporte por carretera, ferroviario, aéreo y por vía navegable cuyo público objetivo es la población de un país, ya sea para su propio transporte o el de mercancías. El estado de las infraestructuras actuales y de los proyectos futuros de una nación es resultado de su realidad económica y demográfica, por lo que es importante introducir datos clave de Israel para comprender la situación actual del sector.

En este mercado tienen cabida distintos tipos de empresa. Por una parte, aquellas empresas consultoras cuya función sea la del diseño y planificación de las obras y, por otra, aquellas dedicadas a la construcción en sí de los proyectos. Cabe destacar que, en este sector, debido a su naturaleza, no aplican clasificaciones arancelarias.

2.1. Realidad económica y demográfica del país

Israel es un país con cerca de 9 millones de habitantes en un espacio de 20.770 kilómetros cuadrados. Por tanto, es un país de tamaño muy reducido: unos 470 kilómetros de largo y sólo 135 en su parte más ancha. Esto ofrece una densidad poblacional de 403 habitantes por kilómetro cuadrado, una de las más altas del mundo. Además, el desierto del Negev ocupa gran parte del país, siendo esta un área realmente despoblada, por lo que la población se encuentra muy concentrada en pocos focos urbanos, sobre todo en las ciudades de Tel Aviv, Jerusalén y sus áreas circundantes. La tasa de urbanización es del 92,7 % y, con 3,1 hijos por mujer, es el país de la OCDE con la tasa de fertilidad más elevada. Además, cuenta con un saldo migratorio positivo y elevado. Así, en un espacio muy reducido, se estima que la población alcanzará los 17 millones en 2050, siendo también el país de la OCDE que más rápido está creciendo porcentualmente en término de habitantes. Además, el desarrollo económico del país en años recientes ha sido muy elevado, empujado por el pujante sector de la alta tecnología.

Por estos motivos, un plan eficiente de transporte es ahora una de las máximas prioridades del Estado de Israel. En primer lugar, el crecimiento poblacional y la alta concentración demográfica en el centro del país hacen necesario que se establezca el transporte suficiente para evitar la congestión dentro de las principales ciudades y entre ellas. En segundo lugar, debido al altísimo crecimiento poblacional para un estado de limitada superficie, el Gobierno trata de atraer población al extremo norte y sur con el objetivo de evitar la saturación del centro del país. Así, los sucesivos gobiernos de Israel, conscientes de esto, han propuesto planes para lograr que la población se desplace a estas áreas y se han establecido importantes universidades, centros de trabajo y de desarrollo, instituciones y áreas con beneficios fiscales en zonas como Galilea, Be'er Sheva o Eilat

a través de diversos planes como, por ejemplo, Tama 35, establecido en 2005. Por tanto, se busca una mejor y más rápida conexión de estas regiones con el centro del país. Finalmente, cabe destacar que Israel es uno de los países con los precios más elevados de la gasolina del mundo, en parte por la necesidad de financiar el ejército mediante gravámenes especiales y en parte por la histórica negativa de los gobiernos del país a comprar crudo de ciertos países productores de la región que pueden usar esos medios para la financiación del terrorismo contra el propio Israel. Por tanto, los ciudadanos reclaman un plan de transporte público eficiente que les permita depender menos del coche privado. Por el contexto histórico del país, no ha sido posible establecerlo hasta hace relativamente poco tiempo.

2.2. Situación del sector de infraestructuras de transporte

En 2022, y tras crecer su PIB más de un 8 % el año anterior, el FMI estima que Israel alcanzará una renta per cápita nominal de 54.700 USD. Esto le sitúa en el puesto decimosexto del ranking mundial, al nivel de Canadá y por delante de otras economías avanzadas como Francia, Reino Unido, Alemania o Austria. Importantes organismos internacionales como el propio FMI (Artículo IV, 2022) y la OCDE han elogiado la eficiente gestión de la pandemia por parte de Israel. Asimismo, su relativa baja inflación, moderado nivel de deuda pública y escaso desempleo (3,2 % en julio de 2022) se combina con la alta cualificación de sus trabajadores para hacer que sea uno de los países más capacitados en el desarrollo de nuevas tecnologías.

No obstante, en contraste con otros países desarrollados, se puede decir que el estado actual de la infraestructura de Israel es más deficiente, ya que se trata de un país cuyo desarrollo ha sido más tardío y que además ha tenido que destinar a lo largo de décadas gran parte de su presupuesto en el ejército y la seguridad nacional, lo que ha causado que el país no comenzara a llevar a cabo inversiones significativas en el sector de las infraestructuras de transporte hasta la década de los 2000.

Por tanto, Israel ha tenido menos tiempo y una coyuntura histórica más desfavorable para potenciar una infraestructura de calidad. Mientras que, de media, el stock de infraestructuras económicas (transporte, agua y energía) en los países de la OCDE conforma el 71 % del PIB; en Israel sólo constituye el 50 %.

Esto queda plasmado en la revisión del estado de las infraestructuras de 141 países que hace el Foro Económico Mundial en su informe anual de competitividad global.

ESTADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE ISRAEL EN EL AÑO 2020

En comparación con los 140 países analizados por el Foro Económico Mundial.

Concepto	Rango de puntuación	Valor	Puntuación	Puesto
Conectividad por carretera	0 – 100	88,7	88,7	29
Calidad de las carreteras	1 – 7	4,9	64,3	37
Densidad de ferrocarriles	Km / 1.000 km	69,1	100	11
Eficiencia de los servicios de ferrocarril	1 – 7	3,7	44,7	51
Conectividad por transporte aéreo	Score	89.748,1	60,8	44
Eficiencia del transporte aéreo	1 – 7	5,4	73,5	32
Conectividad del transporte marítimo de línea	0 – 100	46,7	46,7	38
Eficiencia de los servicios portuarios	1 – 7	4,8	62,6	42
Ranking general	0 – 100	n.a	67,7	26

Fuente: Foro Económico Mundial (2021).

Israel es el vigesimosexto país con la mejor calidad de infraestructuras del mundo. No obstante, esto le sitúa 10 puestos por detrás de su nivel de renta per cápita actual. Su mejor indicador es la densidad de ferrocarriles (en parte debido a su reducido tamaño del país). Sin embargo, la calidad de los servicios de ferrocarril es su peor indicador. Como se ha mencionado anteriormente, Israel, en muchas ocasiones, ha tenido que priorizar su inversión en otros conceptos y, pese a que actualmente la infraestructura existe, no ha recibido en muchos casos la inversión necesaria.

En años recientes, el Gobierno de Israel y las distintas autoridades encargadas de la planificación del transporte en el país han comenzado a invertir más fuertemente en infraestructuras para una ampliación y renovación de estas en años venideros. Esto queda plasmado en el informe *Infraestructure For Growth* que el Gobierno de Israel publica de forma anual con sus compromisos y futuros planes de desarrollo de infraestructuras de diverso tipo. Así, en 2021, el director general del gabinete del primer ministro, Yair Pines, declaró que: «El desarrollo de infraestructuras es de suma importancia para el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos israelíes y es uno de los principales motores de crecimiento de la economía del país. Las inversiones en infraestructuras aumentan la productividad, crean un multiplicador económico y crean otras sinergias en forma de desarrollo. Dado que los efectos de la inversión en infraestructura abarcan todo nuestro ecosistema, nosotros, como gobierno, nos comprometemos a situar este ámbito en primera línea de nuestras prioridades y a garantizar la máxima inversión en ella».

Sin embargo, hay que tener en cuenta que Israel ha entrado en un periodo de inestabilidad política que tiene la capacidad de desestimar muchos proyectos. En junio de 2022, se desintegró el gobierno de coalición y se disolvió la Knéset. Así, en noviembre de 2022, se llevarán a cabo las quintas elecciones generales en apenas tres años.

Las licitaciones del país quedan recogidas dentro de la [Government Procurement Administration](#).

2.2.1. Transporte por carretera

La red de carreteras de Israel abarca 20.200 kilómetros (2020). La gran parte de estos kilómetros de carretera son dependientes del Ministerio de Transporte y Seguridad Vial a través de la empresa pública Netivei Israel. No obstante, esta empresa no es responsable de toda la red de carreteras, encontrándose otras como Ayalon Highways o diversas autoridades municipales. De los kilómetros de carretera pública, el 100 % está pavimentado y aproximadamente 1.600 kilómetros corresponden a autopistas.

Pese a que la red de carreteras alcanza prácticamente todos los puntos del país, esta sufre de problemas graves de congestión en torno al centro de las ciudades y de un bajo mantenimiento en contraste con el estado de desarrollo económico del país. Entre 2016 y 2020, los kilómetros de carretera aumentaron un 4,5 % y el número de coches privados un 16 %, por lo que la congestión ha crecido incluso más en años recientes. Mientras que en Estados Unidos hay de media 40 coches por cada kilómetro de carretera, en Israel hay 105. Por tanto, es un área que mantiene un gran número de licitaciones y proyectos (aunque con un porcentaje bajo del total del presupuesto, como se verá más adelante). Principalmente, las autoridades se están centrando en la mejora y ampliación de carriles, construcción de puentes, túneles e intercambiadores que sorteen los cruces al mismo nivel y no tanto en la construcción de nuevas carreteras o autopistas.

Actualmente, se está trabajando sobre las siguientes carreteras:

- **Autopista 71:** mejoras y ampliación de los carriles.
- **Autopista 65:** mejoras, ampliación de los carriles y construcción de una conexión con la autopista 60.
- **Carretera 444:** ampliación de los carriles, construcción de dos puentes y de 3 kilómetros adicionales.
- **Autopista 85:** mejoras en la seguridad y ampliación de carriles.
- **Carretera 2411:** construcción de esta carretera para conectar el nuevo barrio de Ofakim con la autopista 25.
- **Carretera 264:** construcción de un carril adicional y convertir la carretera en doble sentido.
- **Autopista 2:** ampliación de 12 kilómetros.

- **Carretera 859:** construcción de una nueva carretera regional transversal de dos carriles y de doble calzada.
- **Autopista 89:** ampliación del ancho y construcción de un nuevo desvío.
- **Autopista 16:** construcción de un nuevo camino de entrada a Jerusalén desde el oeste.
- **Conexiones con el Puerto de Haifa:** creación de una conexión con el futuro puerto adicional en Haifa y las autopistas y las estaciones de ferrocarril.
- **Autopista 38:** ampliación de carriles.
- **Autopista 60:** construcción de un carril reversible de transporte público, construcción de un puente y de un túnel.
- **Autopista 46:** ampliación de la autopista y de una conexión con la autopista 40 y otra con la carretera 444.
- **Autopista 6:** construcción de un carril adicional y ampliación de la autopista.

2.2.2. Transporte ferroviario

2.2.2.1. Ferrocarriles pesados convencionales

Israel Railways, el operador del sistema nacional de ferrocarriles pesados, es una empresa gubernamental que actúa como brazo ejecutor y operador del Ministerio de Transporte y Seguridad Vial.

A fecha de 2022, el país cuenta con 69 estaciones a lo largo de más de 1.500 kilómetros de vías férreas. Se operan cerca de 700 trenes diarios que, agregados, realizan más de 50.000 kilómetros y transportan a más de 270.000 pasajeros. En 2019, se hicieron un total de 70.000.000 de trayectos y se transportaron más de 8.500.000 toneladas de mercancías.

En 2040, se espera que los viajes realizados alcancen los 300.000.000, en consistencia con el alto crecimiento poblacional y un menor uso del transporte privado por carretera. El Ministerio de Transporte y Seguridad Vial estima que un solo tren reemplaza actualmente a 1.000 automóviles y 17 autobuses en las carreteras israelíes.

La red de trenes se está ampliando mediante dos proyectos. En primer lugar, la reconstrucción del “Ferrocarril del Este” entre Hadera y Kfar Saba. En segundo lugar, en junio de 2022, se aprobaron los planes de construcción del ferrocarril entre Carmiel, en la Galilea Occidental, y Kiryat Shemona,

en la Galilea Superior. Entre estas dos, se construirá una estación adicional en las afueras de Safed, al norte del país.

Es destacable que en Israel la localización de las estaciones de ferrocarril con respecto a los cascos urbanos de sus principales ciudades. La mayoría de las estaciones se encuentran en las afueras, haciendo necesario el uso de transporte urbano adicional para alcanzar el centro de importantes ciudades como Tel Aviv o Jerusalén.

MAPA FERROVIARIO DE ISRAEL.



Fuente: Israel Railways (2022).

Actualmente, el sistema ferroviario de Israel se encuentra en un proceso de electrificación. De los cerca de 1.500 kilómetros de vías, solo 160 han sido electrificadas ya. Finalmente, cabe destacar que la vía ferroviaria Israel emplea el estándar de ancho internacional.

2.2.2.2. Tren ligero de Jerusalén

La construcción del tren ligero de Jerusalén comenzó en 2002 y empezó a operar a finales de 2011. A esa primera línea operativa se la denominó la línea roja, ya que, desde el comienzo, hubo planes para construir varias líneas posteriormente. La línea roja une la estación de ferrocarril convencional con los principales puntos de la ciudad y, actualmente, tiene una longitud de 13,9 kilómetros y 23 paradas. No obstante, se están finalizando las obras de su ampliación.

Además, se está construyendo una segunda línea, la verde, y en 2021 se licitó la construcción y operación de una tercera, la azul. Estas conectarán aún más el centro de la ciudad y los suburbios. La autoridad encargada de designar los sistemas de transporte necesarios para la ciudad es The Jerusalem Transportation Master Plan Team (JET). Se espera que la línea verde entre en funcionamiento en 2024 y la azul en 2028. Una vez finalizada la construcción total de las tres líneas, el tren ligero de Jerusalén arrojará las siguientes cifras:

EL FUTURO DEL TREN LIGERO DE JERUSALÉN EN CIFRAS.

	Línea roja	Línea verde	Línea azul
Longitud (km)	21,5	20	31
Número de estaciones	36	41	53
Rectificadores de tracción	17	19	13
Depósitos	2	1	1
Comienzo de línea	Ramot	Universidad Hebrea	Hadassa Ein Kerem
Fin de línea	Gilo	Polígono industrial de Malha	Talpiot/Armon Hanaziv

Fuente: Jerusalem Transport Master Plan Team (2022).

Actualmente, se estima que más de 170.000 pasajeros usan la línea roja cada día, pero se espera que las líneas posteriores tengan una mayor ocupación, llegando las estimaciones de la línea azul incluso a los 250.000 pasajeros diarios.

2.2.2.3. Tren ligero de Tel Aviv

Fundada en 1997, la autoridad gubernamental encargada de la planificación y designación del transporte necesario en el área metropolitana de Tel Aviv es NTA Metropolitan Mass Transit System (NTA).

Tras la aprobación de la línea inicial, la roja, del tren ligero de Tel Aviv, las excavaciones comenzaron a finales de 2009 y la construcción de las estaciones subterráneas se inició en agosto de 2015. Se espera que esta línea entre en funcionamiento en 2023. La línea morada y verde ya han sido adjudicadas¹ y la construcción de estas también ha comenzado, esperando que el proyecto completo finalice en 2028.

La construcción de la línea roja, y de las dos posteriores, han suscitado críticas entre la población de la ciudad y causando polémica a escala internacional y entre las empresas locales, ya que su puesta en funcionamiento ha sufrido incontables retrasos y Estados Unidos se ha involucrado para la no concesión de las posteriores líneas a consorcios chinos.

EL FUTURO DEL TREN LIGERO DE TEL AVIV EN CIFRAS.

	Línea roja	Línea morada	Línea verde
Longitud (km)	24	27	39
Número de estaciones	34	43	62
Estado (junio 2022)	En prueba	En construcción	En construcción
Fecha estimada de inauguración	2023	2027	2028
Pasajeros diarios estimados	240.000	180.000	180.000
Área de servicio	Tel Aviv, Petah Tikva, Bnei Brak, Ramat y Bat Yam	Tel Aviv, Ramat Gan, Kiryat Ono, Giv'at Shmuel, Or Yehuda y Yehud	Tel Aviv, Herzliya, Holon y Rishon LeZion

Fuente: NTA Metropolitan Mass Transit System (2022).

2.2.2.4. Metro de Tel Aviv

Paralelamente al desarrollo del metro ligero de Tel Aviv, la NTA también puso sobre la mesa la necesidad de dotar a la ciudad con un sistema subterráneo.

La red de metro incluirá 3 líneas con una longitud total de 150 kilómetros. Se trata de una red que dará servicio al área metropolitana de Tel Aviv a través de 109 estaciones y 4 depósitos. El objetivo es establecer un sistema de transporte de masas que una las ciudades de la periferia con el centro del área metropolitana de Tel Aviv y sus principales centros de negocios de forma rápida. El metro se complementará con los servicios del futuro tren ligero y del ferrocarril convencional. El coste final estimado de todas las líneas es de entre 130 y 150.000 millones de séqueles².

- **M1:** se trata de una línea radial que conectará los municipios del norte y del sur con el centro de Tel Aviv. La línea se bifurcará en dos, existiendo un tramo para el norte y otro para el sur. La

¹ Las empresas adjudicatarias están enumeradas en el apartado 3,2,

² El nuevo séquel israelí (NIS) es la moneda de referencia en Israel. El tipo de cambio medio de 2021 fue de 1 EUR = 3,84 NIS. Conviene mantenerse actualizado sobre el tipo de cambio, ya que el séquel se está apreciando rápidamente.

línea M1 también servirá de columna vertebral de la red de metro a lo largo de la carretera de Ayalon, en la que se basa toda la red. Contará con una longitud de 85 kilómetros, 62 estaciones y con un depósito en Kfar Saba y otro en Rishonim.

- **M2:** esta segunda línea será radial y conectará los municipios del este de la ciudad con el centro y el sur de Tel Aviv. La construcción de la línea supone un reto de ingeniería, ya que atraviesa las zonas concurridas del centro de Tel Aviv. Contará con una longitud de 25 kilómetros, 22 estaciones y con un depósito en Sirkin Petach Tikva.
- **M3:** línea planeada de medio anillo que conectará todas las líneas y creará una red integradora, potenciando la interconectividad y el transporte intermodal. Esta línea está diseñada para la accesibilidad y la conectividad con importantes centros de empleo del centro. Contará con 39 kilómetros, 25 estaciones y un depósito en Mesubim.

En noviembre de 2021, se adjudicó la licitación para coordinar los preparativos y el plan de construcción a las empresas Egis y Gadish. Este consorcio actuará como el “paraguas” del proyecto y tendrá que controlar el resto de las licitaciones para cada una de las líneas. Se espera que la construcción comience en 2025, que la primera línea se encuentre operativa en 2032 y que el sistema de metro en su totalidad esté listo para 2040. No obstante, se trata de un proyecto que ha sufrido retrasos en su planificación y, en base a aquellos sufridos en la construcción de la línea roja del tren ligero de la ciudad, se espera que la inauguración del metro pueda ser en incluso en años posteriores.

2.2.2.5. Tren – tranvía entre Haifa y Nazaret

La empresa TransIsrael es responsable del proyecto del tren ligero entre Haifa y Nazaret. Se trata de un megaproyecto nacional que atenderá a la población del norte y que conectará a las comunidades del área metropolitana de Haifa con Nazaret y Galilea.

Este proyecto único, el primero de su tipo en Israel, combina el transporte público urbano e interurbano. Se tratará de una línea tren-tranvía. En el centro tanto de Haifa como de Nazareth actuará como un tranvía y en la distancia entre estas llegará a velocidades típicas del tren convencional. La ruta tendrá una longitud total de 41 kilómetros, incluirá 20 estaciones y se estima que en sus años iniciales se usará a diario por más de 100.000 pasajeros. Se espera que comience a operar en 2027.

La ruta comenzará en la estación Merkazit HaMifratz en Haifa, el centro de transporte más grande de Israel, que cuenta con una amplia gama de opciones de transporte: trenes, autobuses urbanos e interurbanos, vehículos BRT y teleféricos a la Universidad de Haifa y al Instituto Tecnológico de Israel (Technion). A partir de ahí, la línea pasará por la principal vía comercial la ciudad para avanzar hacia las ciudades de Shfar'am, Bir El-Maksur, Mashhad, Reineh y Nof HaGalil. La última parada

de la línea es Nazaret, la ciudad árabe más grande de Israel, un centro regional clave y un popular destino turístico.

2.2.2.6. Tranvía en Be'er Sheva

En 2021, la Administración de Planificación y Desarrollo de Infraestructuras del Ministerio de Transportes y Seguridad Vial celebró su primera reunión para supervisar el desarrollo de una línea de tren ligero en la ciudad de Be'er Sheva. No obstante, y por el momento, no se han concretado más detalles del plan.

2.2.3. Transporte aéreo

Dado su pequeño tamaño, actualmente³, Israel solo cuenta con tres aeropuertos civiles en uso, siendo estos tanto de uso nacional como internacional. Estos se manejan a través de la Israel Airports Authority, que también depende del Ministerio de Transporte y Seguridad Vial.

- **Aeropuerto Internacional de Ben Gurión (TLV):** es el aeropuerto más grande del país y se encuentra entre Tel Aviv (a 15 kilómetros de distancia) y Jerusalén (a 35 kilómetros), estando conectado con estos núcleos urbanos por tren. En cifras prepandemia (2019), movilizó a 24.822.000 pasajeros en más de 168.000 vuelos y más de 375.000 toneladas de mercancías.
- **Aeropuerto de Ramon (ETM):** se encuentra a 18 kilómetros al norte de la ciudad de Eilat, sirviendo así al sector turístico del extremo sur del país. Se inauguró en 2019, remplazando a los aeropuertos de Eilat y Ovda. Por tanto, no se esperan licitaciones importantes para este aeropuerto en el corto y medio plazo. La importancia de este aeropuerto es servir como aeropuerto de desvío en caso de que ocurra un incidente en el Aeropuerto de Ben Gurión, ya que este es un punto crucial de entrada al país. Actualmente, cuenta con muy pocos vuelos, habiendo sido empleado por 1.200.000 pasajeros en 2019.
- **Aeropuerto de Haifa (HFA):** es un aeropuerto de muy pequeño tamaño, ya que en 2019 solo lo utilizaron 92.700 pasajeros en 17.720 vuelos; cifras que han decrecido año a año desde 2013. Actualmente, solo se operan vuelos regulares a Eilat y a Lárnaca (Chipre). Existen planes para extender la única pista del aeropuerto, pero aún no se ha lanzado el proceso de licitación y se espera que este se pueda incluso retrasar hasta 2030.

Los sucesivos Gobiernos de Israel durante la última década han comentado la necesidad de construir otro aeropuerto en el país, pero no se ha logrado un consenso sobre su localización ni tamaño, por lo que, teniendo en cuenta la inestabilidad política actual, no se espera que este proyecto llegue incluso a plantearse de forma oficial en el corto o medio plazo.

³ En el pasado hubo más aeropuertos de uso doméstico que ya no operan vuelos.

2.2.4. Transporte marítimo

Aunque existen puertos de uso recreativo y para barcos pesqueros, Israel solamente cuenta con tres puertos de mercancías y/o pasajeros.

La Administración de Navegación y Puertos del Ministerio de Transportes y Seguridad Vial es responsable del tráfico marítimo, amarres, puertos, buques y operadores. También trabaja en la concesión de licencias, el registro de los buques, la prevención de la contaminación y la certificación de marineros y patrones. Los tres puertos principales de Israel son:

- **Puerto de Haifa:** localizado en la costa mediterránea norte del país, es el quinto mayor puerto de Oriente Medio por transporte de mercancías. El puerto movió 29.530.000 toneladas y 1.464.000 contenedores (TEUs)⁴ en 2021. Además, tuvo más de 240.000 pasajeros de crucero el último año. No obstante, ya no cuenta con líneas regulares de ferri, como sí tuvo en el pasado. Ha sido recientemente privatizado, habiéndose vendido en el año 2022 al consorcio formado por la compañía india Adani Ports y la israelí Gadot por 1.180 millones de dólares.
- **Puerto de Ashdod:** se encuentra a 40 kilómetros al sur de la ciudad de Tel Aviv, también en la costa mediterránea del país. En 2021 movió 1.600.000 de contenedores (TEUs), récord de los tres puertos del país. Además, también tiene capacidad para acomodar cruceros y se estima que unos 35.000 pasajeros desembarcan en Ashdod en 2019. La compañía encargada de manejar el puerto es la Ashdod Port Company.
- **Puerto de Eilat:** situado en la costa del Mar Rojo, en el extremo sur del país. Se enfoca principalmente en el comercio con los países asiáticos, ya que evita tener que cruzar el Canal de Suez. La Eilat Port Authority es la compañía encargada de gestionar el puerto. No tiene capacidad para pasajeros. En 2018⁵, se movieron a través de él más de 2.600.000 toneladas de mercancías.

Tanto en el puerto de Haifa como en el de Ashdod comenzaron en 2015 unas obras para construir un puerto adicional de aguas profundas. Se espera que ambas obras terminen a finales de 2022 o comienzos de 2023.

Además, Israel tiene puertos de tamaño muy reducido en Hadera y Ashkelon enfocados en la importación de carbón y petróleo para las plantas energéticas situadas en esas localidades.

⁴ Twenty-foot Equivalent Unit. Es la medida estándar del transporte marítimo, siendo la capacidad de carga de un contenedor estándar de 20 pies.

⁵ Último año disponible.

3. Oferta – Análisis de competidores

3.1. Tamaño del mercado

En 2021, el ministro de finanzas de Israel, Avigdor Lieberman, anunció que, a lo largo de una sola década, se pondrán en marcha proyectos de infraestructura por un valor total de casi 35.000 millones de dólares. Entre los proyectos se encuentran los de transporte, energía, agua y edificios gubernamentales. Al menos unos 15.000 millones de dólares serán asociaciones público—privadas (PPP) con consorcios con empresas israelíes. Cabe destacar que, aunque no es un requisito obligatorio, en Israel es muy recomendable presentarse a proyectos de infraestructura de la mano de un socio local, ya que las autoridades tienen preferencia por empresas nacionales y son estas las que realmente conocen el mercado y mantienen contacto estrecho con las diversas autoridades licitantes.

De los 35.000 millones de dólares anunciados, se destinarán las siguientes cantidades a:

- 6.000 millones dólares a proyectos que ya están en marcha como el tren ligero de Tel Aviv.
- 16.000 millones a otros ferrocarriles cuyas obras aún no han comenzado, con especial énfasis en el futuro metro de Tel Aviv.
- 6.000 millones en la electrificación de trenes y en el tren – tranvía entre Haifa y Nazaret.

Tras dos años de bloqueo político, en 2021 se sacaron adelante los presupuestos del Estado de Israel. Al Ministerio de Transporte se le destinó 16.000 millones de séqueles, de los que solamente el 20 % irá destinado al transporte por carretera. En el nuevo presupuesto del Ministerio de Transportes y Seguridad Vial, el mayor de su historia, hay diversas partidas que contribuirán a hacer más atractivo el transporte público, incluso más allá del metro de Tel Aviv y las redes de tranvía. El presupuesto incluye:

- 7.500 millones de séqueles para ampliar las rutas de transporte público.
- 6.000 millones de séqueles para pavimentar carriles de transporte público y vías rápidas.
- 3.500 millones de séqueles para depósitos de autobuses y centros de transporte.
- 2.000 millones de séqueles para pavimentar carriles para bicicletas.

- 400 millones de séqueles para electrificar la flota de autobuses.
- 90 millones de séqueles para la accesibilidad en el transporte público.

Además, se ha aprobado un presupuesto de 46.000 millones de séqueles para el plan quinquenal de los Ferrocarriles de Israel, destinado a avanzar sustancialmente en la electrificación de las vías férreas, desarrollar el Ferrocarril del Este, construir la cuarta vía a lo largo de la conocida autopista de Ayalón y duplicar las vías costeras, entre otros proyectos.

3.2. Competidores nacionales

Las empresas involucradas en el sector de las infraestructuras de transporte pueden realizar diversos trabajos, pero sobre todo estos se vertebran en dos: empresas constructoras y empresas consultoras. Además, en este sector es muy común la necesidad de formar consorcios, ya que es muy improbable que una empresa de forma individual cumpla todos los pliegos y requisitos de la licitación de un determinado proyecto. Por tanto, y teniendo en cuenta que es prácticamente fundamental acudir a estas licitaciones con un socio local, las empresas que actúan en el sector de las infraestructuras de transporte pueden ser tantas competidoras como colaboradoras.

Las empresas de consultoría enfocadas a este sector más destacadas de Israel son:

- Groisman Engineering
 - Ofrece servicios de consultoría, gestión de proyectos y entrega de servicios integrados. Opera en el sector de infraestructuras de trenes, sistemas de control de autopistas de peaje, sistemas de supervisión de túneles, centrales eléctricas, ingeniería civil, edificios de viviendas y oficinas, etc. Ha trabajado en todas las líneas del tranvía de Jerusalén, en el Aeropuerto de Ramon y en los depósitos del futuro tren ligero de Tel Aviv.
- Baran Group
 - Aunque también es constructora, su papel más destacado ha sido en el diseño de proyectos en Israel. Ha trabajado para Israel Railways, Netevei Ayalon, Ashdod Port Authority y en la construcción del Aeropuerto de Ramon.
- Amy-Meton Enggineers & Consultants
 - Se trata de una de las empresas con más prestigio del país en consultoría y gestión de proyectos de ingeniería. Ha participado en diversos proyectos del ferrocarril convencional de Israel, la línea verde de Jerusalén y en todas las líneas del tranvía de Tel Aviv.
- Levy Shtark Zillberstaing Consulting & Engineers
 - Fundada en 1991, ofrece servicios de ingeniería civil, diseño de carreteras, sistemas de drenaje, ingeniería de tráfico y semáforos, planes de trazado de carreteras e investigación

sobre seguridad vial y planificación ferroviaria. Sus dos clientes más destacados son Netivei Ayalon e Israel Railways.

- David Ackerstain
 - Fundada en el año 2000, la empresa ofrece servicios de consultoría, gestión y supervisión de proyectos de infraestructura a lo largo de todas sus fases. Entre su porfolio se identifican proyectos de diversa naturaleza y tamaño, destacando proyectos de transporte de carretera, y el tren ligero de Jerusalén y el de Tel Aviv.
- Massad Oz Management and Engineering
 - Massad Oz fue fundada en 1996 y se dedica a la gestión de proyectos de ingeniería e infraestructuras para grandes empresas. En concreto, se especializan en proyectos de complejidad tecnológica y de gestión que requieran una integración sofisticada y un elevado grado de coordinación. De este modo, acompañan a la empresa cliente a lo largo de todo el proceso, desde la planificación hasta la implementación del proyecto.
- Decker Building & Engineering
 - Decker Building and Engineering es una de las empresas líderes del sector y cuenta con más de 30 años de experiencia. Se dedica a la gestión, supervisión y coordinación de proyectos de ingeniería civil y arquitectura, así como infraestructuras y edificación. Sus clientes más destacados son: Netivei Ayalon, Israel Railways, Israel Airports Authority y la NTA de Tel Aviv.
- Hason-Yerushalmi Consulting Engineers
 - La empresa tiene décadas de experiencia en la planificación de proyectos de transporte: carreteras, ferrocarriles, trenes ligeros, calles urbanas, caminos en áreas industriales y desarrollo de terrenos, entre otros. Actualmente, se centra en el desarrollo de las vías de transporte terrestre necesarias en torno a las nuevas construcciones urbanísticas de Israel.
- Yenon Research & Engineering
 - Establecida en 1977, es una de las principales empresas de ingeniería de Israel. Ofrece servicios a diversos proyectos de infraestructuras y transporte: caminos, vías, tren ligero, aeropuertos, puertos, etc.
- Gadish Group
 - Fundada en 1979, acumula experiencia en la ingeniería de proyectos de infraestructura de transporte. Ha participado en todas las líneas del tren ligero de Jerusalén y, actualmente, trabaja en la planificación del metro de Tel Aviv.

Las empresas **constructoras** del sector más destacadas de Israel son:

- Shinkun & Binui.
 - Es una de las empresas líderes en infraestructuras. Entre los proyectos más destacados en los que ha participado se encuentra el tren ligero de Tel Aviv, la autopista 6 (Cross-Israel Highway), los Carmel Tunnels, la autopista 85 y la carretera 444.
- Ashtrom Group
 - El Grupo Ashtrom, fundado en 1963, es una de las principales empresas de construcción e inmobiliarias de Israel. Tiene una amplia experiencia en proyectos basados en concesiones del tipo DBOT, PPP y PFI realizados en estrecha colaboración con el sector público y las instituciones financieras. Ha trabajado en los siguientes proyectos: puerto de Ashdod, Carmel Tunnels, autopista 20 y en el Aeropuerto Internacional de Ben Gurión.
- Shapir Engineering & Manufacturing
 - Shapir se fundó en 1968 y es una de las empresas líderes en el sector de las infraestructuras israelíes en términos de desarrollo, diseño, construcción, gestión y mantenimiento de proyectos. Ha trabajado en destacados proyectos como el puerto de Haifa, el tren entre Tel Aviv y Jerusalén, renovaciones del Aeropuerto Internacional de Ben Gurión y diversas autopistas de importancia estratégica nacional.
- Minrav Group
 - Ha participado en la construcción de importantes proyectos de infraestructura, sobre todo aquellos relacionados con el transporte por carretera y para Israel Railways.
- Electra Group
 - Opera tanto en el sector público como en el privado en el desarrollo, la planificación y la construcción de proyectos de desarrollo de alta complejidad. Ha trabajado en multitud de carreteras, el Aeropuerto Internacional de Ben Gurion, el puerto de Ashdod, el puerto de Haifa y para Israel Railways, entre otros.
- Denya Cebus LTD.
 - Denya Cebus es uno de los principales grupos del sector de la construcción en Israel. Ofrece sus servicios tanto a empresas privadas como a entidades públicas. Se dedican a la planificación y ejecución de proyectos de alta complejidad. Ha trabajado en el Aeropuerto Internacional de Ben Gurión, el Aeropuerto de Ramon, en las principales autopistas del país y para Israel Railways.

3.3. Competidores de terceros países

Muchos proyectos de infraestructuras en Israel dependen de empresas extranjeras. En su mayoría, son empresas consultoras y constructoras europeas que cuentan con un amplio porfolio de proyectos previos realizados en Europa. Recientemente, también han ganado peso las empresas chinas e indias. Hasta hace poco, las empresas extranjeras dependían de la existencia de un contrato internacional estándar de la Federación Internacional de Ingenieros Consultores (FIDIC) u otros contratos internacionales estandarizados, pero ya no es el caso, existiendo más libertad.

A continuación, se desglosan las empresas más destacadas, por país, que se han presentado⁶ en consorcios a licitaciones de infraestructuras de transporte en Israel en los últimos tres años:

- **Alemania:** Siemens y Deutsche Bahn.
- **Australia:** Downer.
- **Bélgica:** TPF.
- **China:** China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), China Railway Construction Corporation (CRCC), Shanghai International Port Group y Shenyang.
- **Estados Unidos:** Epstein and Sons International, Inc.
- **Francia:** Alstom, Egis, SYSTRA Group y Artelia.
- **India:** Delhi Metro Corporation, Rail India Technical and Economic Service. Texmaco y Adani Ports Company.
- **Italia:** Milanese SPA y ATM.
- **Japón:** Hitachi.
- **Países Bajos:** Dutch Tramway Company y HTM.
- **Portugal:** Soares da Costa.
- **Polonia:** Pesa.
- **Reino Unido:** Phoenix Group, Atkins, Adam Civil Engineering y WSP.

⁶ Pese a que no tienen por qué haber resultado adjudicatarias, estas empresas sí han tenido la capacidad de establecer contacto con empresas locales y presentarse en consorcios, cumpliendo en la mayoría de las ocasiones con todos los pliegos de la licitación.



- **Rusia:** JSC Transmashholding.
- **Suiza:** Stadler.

icex

4. Demanda

La demanda del sector de las infraestructuras de transporte de un país proviene generalmente de forma íntegra del sector público. Así, en Israel, el Ministerio de Transporte y de Seguridad Vial se encarga de coordinar todas las agencias responsables de demandar infraestructura mediante las licitaciones de construcción de obras públicas. Estas son las siguientes:

- Israel Airports Authority – aeropuertos.
- Israel Railways Company – ferrocarriles convencionales.
- Israel Roads Company – carreteras y autopistas.
- Netivei Ayalon Highway – carreteras y autopistas.
- TransIsrael – carreteras, autopistas y tren ligero.
- Ayalon Highways (Cross Israel Highways) – carreteras y autopistas.
- NTA Metropolitan Mass Transit System – transporte en el área metropolitana de Tel Aviv.
- Jerusalem Transportation Master Plan Team – transporte en el área metropolitana de Jerusalén.

Dado que el Gobierno de Israel y las diversas autoridades son las encargadas de proyectar la necesidad de infraestructuras, esta demanda puede fluctuar ampliamente, siendo un mercado totalmente controlado por el Estado. Como se ha mencionado anteriormente, Israel no tiene unas infraestructuras acordes a su nivel de renta actual y construir estas se ha convertido en una prioridad nacional. Por tanto, este mismo año, se ha otorgado al Ministerio de Transporte y Seguridad Vial su mayor presupuesto de la historia. Así, se está llevando a cabo una verdadera expansión del transporte público urbano que culminará con la puesta en marcha de las tres líneas de tranvía tanto en Jerusalén como en Tel Aviv, el sistema de metro de esta última ciudad y el tren—tranvía entre Nazaret y Haifa. La demanda se encuentra en su punto más alto. Sin embargo, se espera que una vez completados estos proyectos, el presupuesto destinado a nuevas infraestructuras se pueda estabilizar.

MAYORES EMPRESAS DEL SECTOR

Año 2021. En millones de USD.

Empresa	Facturación	Empleados	Propiedad principal
Netivei Israel	1.814,80	175	Estado de Israel
NTA	1.243,50	274	Estado de Israel
Derech Eretz Highways	377,60	17	T.S.I. Israel Infrastructure Fund, NOY Fund

Ashdod Port Company	307,80	1,360	Estado de Israel
Israel Airports Authority	291,40	4.408	Estado de Israel
Haifa Port Company	217,30	222	Estado de Israel
Cross Israel Highway	91,7	200	Estado de Israel

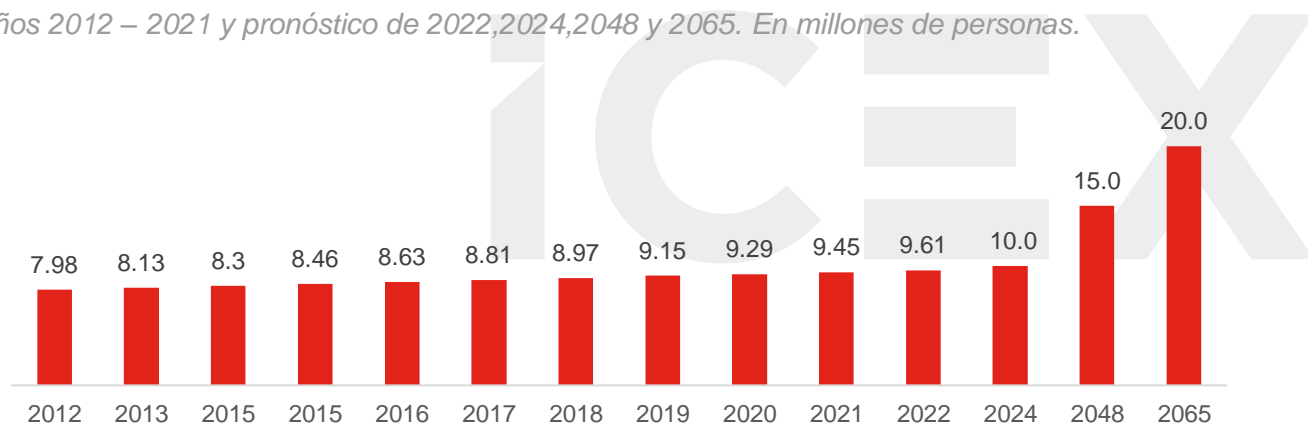
Fuente: Elaboración propia con datos de Duns 100 International (2022).

4.1. Demanda por tipo de transporte por parte de los ciudadanos

Es especialmente relevante observar la demanda reciente de cada tipo de transporte para poder analizar su evolución y una futura saturación que lleve a que se liciten más proyectos.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE HABITANTES EN ISRAEL

Años 2012 – 2021 y pronóstico de 2022,2024,2048 y 2065. En millones de personas.



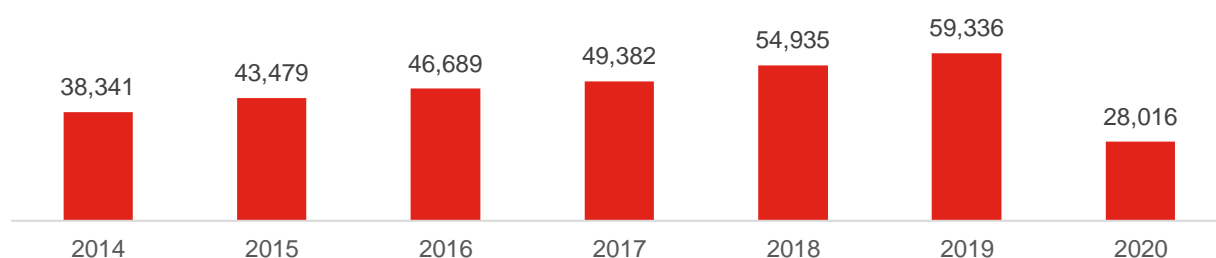
Fuente: Israel Central Bureau of Statistics (2022).

Entre los años 2012 y 2022, la población israelí ha crecido un 20,4 %. En términos absolutos, durante este periodo, Israel ha ganado más del doble de habitantes que España, cuando esta última es casi 23 veces más grande. A la elevada tasa de fertilidad se suma una fuerte presión inmigratoria derivada de la Aliyá (o Ley del Retorno) que, por el momento, es responsable del 17 % del crecimiento de la población. Así, se pronostica que el país superará los 10 millones de habitantes en 2024, los 15 millones en 2048 y los 20 millones en 2065. Se pronostica también que el mayor incremento poblacional se dará en torno al centro del país, entre las áreas metropolitanas de Tel Aviv y Jerusalén. Para el año 2050, el centro del país habrá crecido más de un 60 %. El área de Tel Aviv pasará de 1.480.000 habitantes a 2.260.000. y las áreas situadas al sur de la ciudad también crecerán a un ritmo elevado. Por ejemplo, las regiones de Ashkelon y Be'er Sheva crecerán más de un 50 % en este periodo. Por tanto, si la población de Israel se va a duplicar en apenas 40 años, se puede esperar que las infraestructuras actuales y proyectadas para un futuro a corto-medio plazo

no puedan cubrir este incremento poblacional, añadido a una menor dependencia del vehículo privado. Para recalcar la gran saturación a la que se enfrenta el país, cabe destacar que, si se cumplen las estimaciones actuales, la densidad de población pasará de los 403 habitantes por kilómetro cuadrado actuales a más de 1.200 en el año 2048.

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO PRIVADO EN SERVICIOS DE TRANSPORTE EN ISRAEL

Años 2014 – 2020. En millones de séqueles.



Fuente: Israel Central Bureau of Statistics (2022).

Entre 2014 y 2019, en apenas cinco años, la demanda privada de servicios de transporte aumentó un 54,8 %. Esto evidencia la creciente necesidad de dotar al país con una mayor densidad de infraestructuras en el corto plazo.

Recientemente, en agosto de 2022, entró en vigor la reforma “*Equal Commute*”, que con el objetivo de reducir el elevado coste de vida del país y fomentar el transporte público, redujo los precios de billetes individuales y de los planes mensuales, así como la gratuidad del transporte público para aquellos mayores de 75 años.

4.1.1. Uso del transporte por carretera

En el año 2021, hubo 390 vehículos por cada 1.000 habitantes en las carreteras israelíes. Esta cifra es muy inferior a la del resto de países desarrollados, no encontrándose una ratio inferior en ningún país de la Unión Europea. No obstante, el número de coches en las carreteras israelíes está creciendo de media un 6,5 % anual, superando a la gran mayoría de países occidentales.

Cabe destacar la empresa de autobuses Egged Israel Transport Cooperative Society Ltd. Pese al pequeño tamaño del país comparado con otras economías, Egged es el segundo operador de autobuses del mundo, después de London Transport. Organizada como cooperativa, Egged cuenta con cerca de 5.000 empleados y cada día opera más de 4.000 autobuses y transporta más de 1.300.000 pasajeros.

4.1.2. Uso del transporte aéreo

NÚMERO DE PASAJEROS Y OPERACIONES DE VUELOS COMERCIALES EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BEN GURION

Años 2016 – 2021

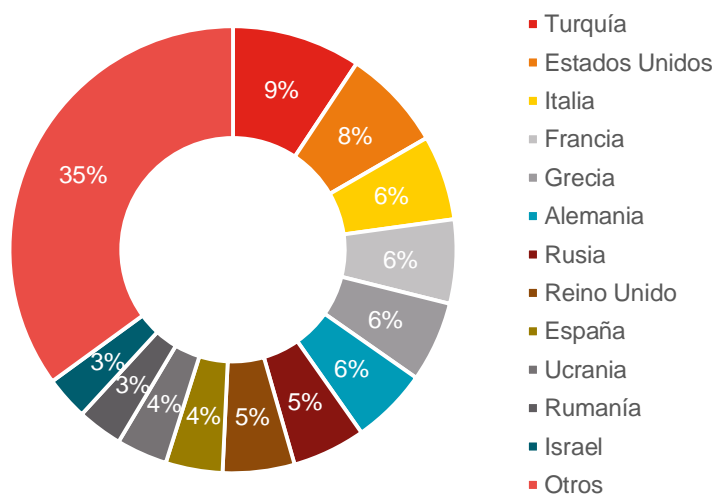
Año	Número de pasajeros	Número de operaciones
2016	17.937.000	127.575
2017	20.781.000	142.938
2018	22.959.000	157.312
2019	24.822.000	167.886
2020	4.457.000	49.223
2021	6.088.000	66.938

Fuente: Israel Airports Authority (2022).

El número de pasajeros que emplearon el Aeropuerto Internacional de Ben Gurión, prácticamente la única puerta de entrada significativa al país, fue de casi 25.000.000 en 2019 y se incrementó más de un 38 % con respecto a 2016. No obstante, con las fuertes restricciones de entrada al país impuestas por Israel en los años 2020 y 2021, el número de operaciones y de pasajeros se redujo drásticamente, esperando que se recupere ya en 2022.

PORCENTAJE DE PASAJEROS POR DESTINO EN EL AEROPUERTO BEN GURION

Año 2019.



Fuente: Israel Airports Authority (2020).

La demanda de transporte aéreo nacional es muy reducida en Israel con respecto a los destinos internacionales. De los más de 24.000.000 de pasajeros que pasaron por este aeropuerto en el año 2019, solo 786.000 (3 % del total) volaron a destinos israelíes, siendo el aeropuerto de Eilat destino del 98,2 % de estos pasajeros. En cuanto a los principales destinos de los pasajeros internacionales, estos se encuentran muy concretados en destinos europeos, Turquía y Estados Unidos.

Con respecto a las compañías que más demandaron las instalaciones de transporte aéreo israelíes en 2009 se encuentra El Al Israel Airlines, aerolínea bandera del país y responsable de casi un 25 % de los movimientos aéreos del país. Le siguen: Wizz Air (5,3 %), easyJet (4,9 %), Turkish Airlines (4,9 %) y Aeroflot (3,2 %). El resto de este mercado está muy fragmentado.

4.1.3. Uso del ferrocarril convencional

Hasta ahora, el uso del ferrocarril convencional se ha configurado como la opción de transporte público nacional por excelencia entre los israelíes, debido al reducido tamaño del país y a la gran conexión de este transporte, que abarca los principales núcleos poblacionales del país.

15 MAYORES NÚCLEOS URBANOS Y DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS DE FERROCARRIL

Población en el año 2019.

Ciudad	Población	Número de estaciones de ferrocarril
Jerusalén	936.400	Tres
Tel Aviv-Yafo	460.600	Cuatro
Haifa	285.300	Tres
Rishon LeZion	254.400	Dos
Petah Tikva	248.000	Dos
Ashdod	225.900	Una
Netanya	221.400	Una
Be'er Sheva	209.700	Dos
Bnei Brak	204.600	Una
Holon	196.300	Dos
Ramat Gan	163.500	No tiene propia, pero comparte una estación colindante con Tel Aviv
Ashkelon	144.100	Una
Rehovot	143.900	Una
Bat Yam	129.000	Dos
Beit Shemesh	125.000	Una

Fuente: Elaboración propia con datos del Israel Central Bureau of Statistics e Israel Railways.



Los 18 principales núcleos urbanos tienen al menos una estación de ferrocarril que conecta el país eficientemente. Así, Nazaret es la primera ciudad en el ranking poblacional (puesto 19º) sin estación. No obstante, como se ha mencionado anteriormente, se está construyendo el tren – tranvía que la conectará con Haifa y el resto de la red de ferrocarriles convencionales.

La alta demanda de los servicios ferroviarios también se debe a la rápida conexión entre estos núcleos. Por ejemplo, la conexión de Tel Aviv con Jerusalén dura aproximadamente 35 minutos y con Haifa una hora y 15 minutos.

Como se ha mencionado en el Apartado 2.2.2., más de 270.000 pasajeros utilizan los sistemas de ferrocarril pesado cada día en Israel. Estos se reparten en cerca de 700 trenes que realizan más de 50.000 kilómetros de manera conjunta. En 2019, se realizaron 70.000.000 desplazamientos en este medio de transporte y se espera que para el año 2040 se superen los 300.000.000. Si se cumplen estas perspectivas, la demanda aumentará un 328,6 % en apenas dos décadas, llevando a una saturación del sistema que se ha de paliar con una mayor frecuencia y más vías y líneas.



5. Precio

En el sector de las infraestructuras de transporte se opera, tanto para empresas consultoras como constructoras, mediante licitaciones. Por tanto, tiene un funcionamiento particular en términos de fijación de precios con respecto a otros sectores.

Normalmente, los agencias que lanzan las licitaciones establecen en los pliegos de las cláusulas administrativas el presupuesto de licitación, marcando el importe base. Esa es la referencia básica para que los licitadores realicen su oferta económica, la cual debe basarse en la política de precios y costes de cada empresa y, al mismo tiempo, ser competitiva.

La oferta más valorada es la que tiene una mejor relación calidad-precio. Si la empresa o consorcio cumple todos los pliegos técnicos, entonces se considera que su oferta cumple este requisito y se determina entonces en base a la oferta económica. Esta debe ser lo suficientemente baja como para lograr una mejor posición entre los competidores, pero debe evitar la baja temeraria. La elaboración de las ofertas económicas en Israel se realiza en nuevos séqueles israelíes.

Por tanto, cada licitación y proyecto termina con un precio-coste que no se puede determinar inicialmente y que es difícilmente previsible. Como referencia, se estima que los siguientes proyectos tendrán un coste final de:

- Metro de Tel Aviv: 130–150.000 millones de séqueles.
- Línea roja del tranvía de Jerusalén: 12.000 millones de séqueles.
- Línea roja del tranvía de Tel Aviv: 18.500 millones de séqueles.
- Línea morada del tranvía de Tel Aviv: 11.000 millones de séqueles.
- Tren-tranvía entre Haifa y Nazaret: 7.660 millones de séqueles.

Finalmente, hay que tener en cuenta que, en prácticamente ningún caso, ninguna empresa podrá realizar el proyecto por sí sola. Estas deberán participar en consorcios o fases específicas del proyecto, por lo que sus ingresos se derivarán de su participación real y de lo pactado con el resto de las empresas con las que colaborará.

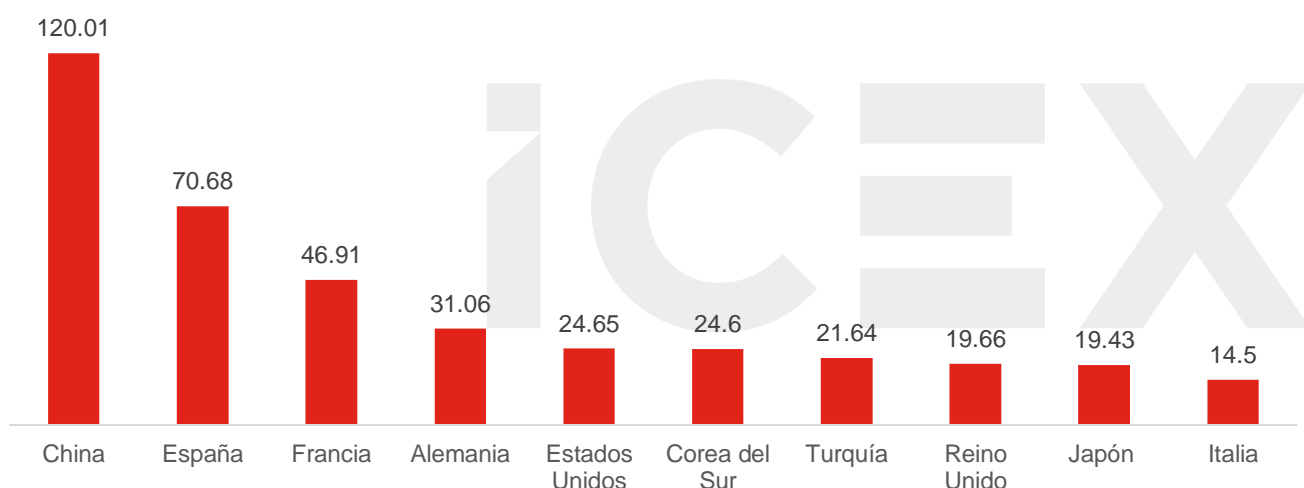
Los competidores forman un grupo global y estable, utilizando tecnologías no exclusivas, por lo que la diferenciación de las ofertas es limitada, siendo el precio el factor determinante en la mayoría de las adjudicaciones. Así, se trata de un sector en el que la rentabilidad es ajustada y existe un elevado grado de incumplimiento de los plazos de ejecución de los proyectos.

6. Percepción del producto español

Las empresas españolas del sector de la ingeniería y la construcción civil relacionadas con las infraestructuras de transporte gozan de prestigio en todo el mundo y tienen buena reputación en Israel. Así, el 9,6 % de la facturación de las empresas españolas que se dedican al sector proviene de Oriente Medio.

FACTURACIÓN INTERNACIONAL EN CONSTRUCCIÓN POR PAÍS EN 2020

En millones de USD.



Fuente: Engineering News Record 2020 (2021).

España ocupa el segundo puesto por facturación en construcción realizada fuera de sus fronteras, por detrás de China y superando a países con mayor población como Francia, Alemania, Estados Unidos o Reino Unido. Además, desde 1985, España es el país cuyas empresas han resultado adjudicatarias de un número mayor de concesiones (367), lo que ha supuesto más de 256.700 millones de euros desde ese año. La empresa española es líder en el sector por su habilidad en la gestión de grandes proyectos de alta complejidad técnica y la integración de procesos y actividades de la cadena de valor.

Por lo general, las empresas israelíes no cuentan con las capacidades de ingeniería ni experiencia suficientes para cumplir con los pliegos de licitación y hacer frente a los grandes proyectos de infraestructura. Así, muchos de los proyectos de infraestructuras en Israel están bajo la dirección de empresas extranjeras, en su mayoría constructoras y consultoras europeas y chinas con amplia

experiencia en el ámbito internacional. Normalmente, suelen presentar sus ofertas en consorcio con empresas locales, que son las que conocen las vicisitudes del mercado y pueden complementar el *expertise* de las empresas extranjeras con el conocimiento del funcionamiento del mercado local.

La siguiente lista incluye los proyectos más destacados en Israel con participación de empresas españolas:

- CAF:
 - Tren ligero de Jerusalén: el consorcio TransJerusalem J-Net Ltd. (formado por la colaboración entre la israelí Shapir Engineering y CAF) ganó la licitación para el desarrollo de parte del proyecto. Así, CAF se encarga de parte de construcción, explotación y mantenimiento de la línea verde y de la ampliación, explotación y mantenimiento de la línea roja del tranvía. El alcance del Grupo CAF para este proyecto PPP incluye el suministro de los nuevos tranvías de la línea verde, la renovación de la flota de la línea roja existente, el suministro de sistemas de señalización, energía y comunicación, la integración del proyecto y la operación y mantenimiento en ambas líneas. En el caso de la línea verde, esta colaboración público-privada operará la red por un periodo inicial de 15 años (con opción a 10 años adicionales) y será la responsable del mantenimiento de la red por 25 años.
 - Tren – tranvía entre Haifa y Nazaret: se ha presentado en consorcio con Shapir Engineering (Israel) y Keren Noy (Israel) a la licitación para financiar, diseñar y explotar la línea. El resultado de la licitación aún no se ha publicado.
 - Tren ligero de Tel Aviv: en consorcio con Shapir Engineering, resultó adjudicataria de un contrato de 1.000 millones de euros para 25 años para el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de la línea morada del tren ligero de la ciudad.
 - Metro de Tel Aviv:
- TYPASA:
 - Tren ligero de Jerusalén: subcontratada por la Jerusalem Transportation Master Plan Team, se encarga de parte del proyecto de construcción para un tramo de la línea azul. Así como de instalaciones ferroviarias (vía, señalización, telecomunicaciones, catenaria y subestaciones) y estudios de seguridad y operación.
 - Metro de Tel Aviv: en 2022, se presentó a la licitación para la gestión y planificación de la red de metro en consorcio con Eitam Engineering Project Management LTD. (Israel) y Emmi Matom Engineers and Consultants Ltd. (Israel).

- SENER:
 - Metro de Tel Aviv: en 2022, se presentó a la licitación para la gestión y planificación de la red de metro en colaboración con Masad Oz (Israel) y Waxman-Guvrin-Stern Project Management LTD. (Israel).
- SETEC:
 - Metro de Tel Aviv: en 2022, se presentó a la licitación para la gestión y planificación de la red de metro en colaboración con Groisman Engineering (Israel) Y Kolker Kolker Epstein Architects (Israel).
- SEMI:
 - Tren de alta velocidad entre Tel Aviv y Jerusalén: resultó adjudicataria de parte de un contrato de 600.000.000 de euros licitado por Israel Railways.
 - Línea ferroviaria Ashkelon—Be'er Sheva: resultó adjudicataria en 2017 de un contrato por valor de 50.000.000 de euros para la electrificación del tramo ferroviario.
- Comsa y Glovalvia:
 - Tren – tranvía entre Haifa y Nazaret: se han presentado ambas en un consorcio también formado por Transmashholding (Rusia) y Lesico (Israel) a la licitación para financiar, diseñar y explotar la línea.
- Indra:
 - Autopista 20: Indra resultó adjudicataria en 2022 de un contrato por valor de 24 millones de euros como parte de los *Fast Lanes de Gush Dan* para instalar un sistema de peaje con inteligencia artificial en el tramo vial más transitado del país y para la construcción de carriles rápidos en esta autovía, dos parkings disuasorios y diez líneas de autobuses lanzadera.
 - Carmel Tunnels: instaló los sistemas de peaje de los Carmel Tunnels, en el área de Haifa.
- INECO:
 - Línea de tren a Jerusalén: resultó adjudicataria en 2013 de un contrato por valor de 3.000.000 de euros para la electrificación y señalización de la línea de tren a Jerusalén.
 - Metro ligero de Jerusalén: resultó adjudicataria en 2017 de un contrato por valor de 21.000.000 de euros para la ingeniería, diseño y otros servicios para la selección de la línea azul del tren ligero de la ciudad.
 - Ingeniería ferroviaria Ayalón de Tel Aviv: adjudicataria de parte de un contrato en 2017 por valor de 400.000 euros.



- Metro de Tel Aviv: en 2022, se presentó a la licitación para la gestión y planificación de la red de metro en consorcio con Bern Israel Ltd. (Israel), Gruner DAL Engineers Ltd. (Israel) y Deutsche Bahn (Alemania).
- Tren – tranvía entre Haifa y Nazaret: lleva a cabo la planificación del proyecto, junto con Yenon Research and Desing (Israel), con un presupuesto de 320 millones de séqueles.
- IDOM:
 - Metro de Tel Aviv: en 2022, se presentó a la licitación para la gestión y planificación de la red de metro en consorcio con Epstein and Sons Internacional (Estados Unidos) y Adam Civil Engineering (Reino Unido).
 - Tren – tranvía entre Haifa y Nazaret: ganó la licitación para el diseño del IPP (Integration Pilot Program) junto a Dana Management (Estados Unidos).

icex

7. Canales de distribución

Las infraestructuras de transporte es un sector en el que se funciona, generalmente, mediante licitaciones públicas. Israel tiene distintos tipos de licitaciones con diferentes procedimientos y comprender estos resulta crucial para un eficaz acceso al mercado.

En el capítulo 11 se puede encontrar enlaces a la normativa completa y a las principales agencias licitantes de Israel.

7.1. Partenariados Público—Privados

En este sector tiene una especial relevancia los Partenariados Público—Privados (PPP).

Los proyectos realizados mediante este esquema se caracterizan por acuerdos a largo plazo entre el Estado y un concesionario. El sector público transfiere al sector privado la responsabilidad de proporcionar una infraestructura, producto o servicio público, incluyendo el diseño, la financiación de la construcción, la explotación y el mantenimiento (por 25-30 años, generalmente) a cambio de pagos basados en criterios predefinidos. Los proyectos se transfieren de nuevo al Estado sin ninguna compensación adicional.

El modelo PPP permite un reparto óptimo de los riesgos entre el sector privado y el sector público, ya que cada parte asume los riesgos que está más capacitada para gestionar. Este tipo de proyecto se han promovido en Israel durante más de dos décadas en los ámbitos del transporte, energía, medioambiente, agua y construcción.

7.2. El proceso de licitación

En cuanto una empresa gana la licitación, las normas y condiciones de esta son vinculantes para la empresa y el cliente. Es posible introducir pequeñas modificaciones (como aclaraciones de las cláusulas), pero el contrato de licitación es, en su mayoría, inflexible. La razón es que los concursantes perdedores podrían considerar tales cambios como discriminatorios. Los contratos de infraestructuras son inflexibles por naturaleza, pero se llega a considerar que el Estado de Israel los ha hecho demasiado rígidos. Incluso si la motivación del gobierno para imponer esta rigidez es proteger sus intereses y legitimar su gasto, el resultado se traduce en muchos casos en retrasos en la ejecución y pocos participantes en las licitaciones.

En el año 2009, Israel reformó la *Mandatory Tenders Law and Regulations* para acabar con los cuellos de botella y una burocracia excesiva. En esta legislación se establecen distintos tipos de métodos de adjudicación de proyectos. Estos son los siguientes:

7.2.1. Oferta con examen de dos fases

En esencia es una licitación pública estándar, pero se diferencia de la licitación pública "normal" en que la evaluación se divide en dos fases.

En la primera fase, solo se evalúa la calidad de las distintas ofertas y se califica cada oferta por su calidad antes de que se conozca su precio propuesto. En la segunda fase, las propuestas de precios de aquellas ofertas que superaron el umbral de calidad se abren y se otorga una puntuación final basada en la puntuación dada por la calidad y la puntuación por el precio. Esta separación del examen de calidad del examen de precios tiene como objetivo prevenir el sesgo, consciente o subconsciente, del precio.

7.2.2. Licitación con fase preliminar de selección

Este procedimiento también tiene dos fases, pero aquí la primera fase está dirigida a seleccionar entre las ofertas que se presentan a la fase de selección preliminar a aquellos que continuarán a la siguiente fase final. El comité de licitación examina todas las ofertas para asegurarse de que cumplen las condiciones de umbral de la oferta, incluido cualquier detalle mínimo de calidad que se ha fijado para esta licitación. Aquellos que cumplan con estas condiciones serán invitados a presentar una oferta en la siguiente fase.

Este procedimiento permite al comité de licitación averiguar si hay suficientes postores calificados para proceder con una licitación pública completa. También permite a los posibles licitadores verificar que cumplen con los requisitos previos de la licitación antes de invertir fondos y esfuerzos sustanciales en la preparación de sus ofertas.

No obstante, el comité de licitación puede incluir nuevos requisitos para la segunda fase, lo que puede ser conflictivo, ya que puede favorecer a un grupo una vez ya se conozcan sus fortalezas.

7.2.3. Licitación con fase competitiva adicional (“mejor y última oferta”)

Es un procedimiento en el que después de haber realizado una licitación pública ordinaria, la entidad licitante solicita a los mejores postores que mejoren sus precios y presenten su mejor oferta final.

Se establece que, para utilizar este método, el anuncio de licitación debe establecer las condiciones objetivas en las que se utilizará la fase competitiva adicional. También puede utilizarse siempre que todas las ofertas presentadas sean superiores a la estimación del precio del contrato antes de la licitación. Si se dan esas condiciones, el comité de licitación debe notificar a todos los licitadores

que, de acuerdo con las condiciones anteriores, tienen derecho a presentar una oferta mejorada. El comité entonces considerará las nuevas ofertas (o las originales si un licitador decide no mejorar su oferta) y elegir la mejor entre ellos.

Sin embargo, según la nueva disposición israelí, parece que, en la disposición adicional de la fase competitiva, un postor sólo puede mejorar el componente del precio de su oferta y no el componente de calidad o rendimiento. Esta limitación, que se deriva de la redacción de la disposición, no está necesariamente justificada. A menudo, una entidad contratante puede descubrir a partir de las ofertas presentadas que hay funciones adicionales o mejores soluciones a los problemas que enfrentan y de los que no tenían conocimiento cuando formularon su presentación inicial a la licitación. Por lo tanto, se podría haber utilizado una fase competitiva adicional para permitir que otros licitadores mejoraran sus ofertas al incluir tales funciones adicionales, pero esta posibilidad está prohibida por la normativa vigente.

7.2.4. Licitación *online*

Una innovación importante fue la introducción de los trámites en línea como una forma oficialmente reconocida de acceder a proyectos, como ya se hizo en muchos países, reduciendo burocracia y aumentando eficiencia y transparencia. La legislación permite tres tipos de procedimientos en línea.

El primero es una licitación habitual en línea, que es esencialmente una versión electrónica de una licitación pública regular.

El segundo se denomina “licitación en línea en desarrollo” y se trata de una especie de subasta electrónica.

El tercer tipo de procedimiento, denominado “licitación online acelerada”, se considera muy innovador. Ofrece algo que solamente se puede hacer mediante una licitación en línea, lo que permite que una agencia de contratación realice una licitación acelerada en la que la fecha de presentación puede ser tan corta como sólo cinco días después de la publicación de la licitación, según la urgencia del caso. Sin embargo, a diferencia de los otros dos procedimientos en línea, en los que el comité de licitación puede elegir a su discreción, la licitación acelerada solo se puede utilizar para adquisiciones valoradas en no más de 400.000 séqueles y cuando el contrato es urgente para evitar daños materiales.

7.2.5. Licitación marco o *framework*

Primero, se da una licitación pública en la que se eligen varios proveedores. Estos deben firmar acuerdos marco para el suministro de determinados productos, trabajos o servicios y estos se concertarán con todos estos proveedores

El marco los acuerdos generalmente se extienden por largos períodos de tiempo, pero no pueden durar más de cinco años. Las agencias gubernamentales pueden entonces hacer llamadas

individuales bajo esos acuerdos marco para los productos, obras o servicios en cuestión, pero deben solicitar ofertas de todos los participantes. En sus ofertas, están limitados por el precio máximo que se acordó en su acuerdo marco, pero también pueden ofertar por menos, por lo que la competencia se mantiene también en esta etapa.

7.2.6. Solicitud preliminar de información

Una agencia licitante puede decidir hacer una evaluación preliminar y una solicitud de información necesaria en relación con una contratación. Tal solicitud debe hacerse pública y el diálogo e intercambio de información entre la agencia y los potenciales proveedores deben garantizar la igualdad de trato de los participantes.

El comité de licitación debe documentar toda la información recibida y cada discusión realizada con las distintas empresas. Esta documentación de ser abierta para la lectura de otros participantes, pero sólo después de la adjudicación del contrato y sujeto a la confidencialidad comercial.

Una vez que ha concluido esta etapa, el comité de licitación puede elegir el método de licitación que desee, sujeto a las reglas regulares, y la participación en el procedimiento de solicitud preliminar no será condición para participación en el propio procedimiento de licitación. Se trata de un proceso similar a los empleados por las instituciones europeas.

8. Acceso al mercado – Barreras

A continuación, se detallan las barreras significativas de acceso al mercado israelí de las infraestructuras de transporte.

8.1. Uso de excepciones del Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública y competencia desleal

Israel es signatario del Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública (ACP) de la Organización Mundial del Comercio. El objetivo fundamental del ACP es la apertura mutua de los mercados de contratación pública entre sus partes. La firma de este acuerdo por parte de Israel garantiza unas condiciones de competencia abiertas, equitativas y transparentes en la esfera de contratación pública, basado en los principios de apertura, transparencia, no discriminación y reciprocidad. No obstante, la Comisión Europea anota que:

En la actualidad, en Israel, solamente se publican en línea en inglés los anuncios de licitaciones internacionales, pero no los documentos detallados de las propias licitaciones, suponiendo una barrera de transparencia que puede incrementar los costes de las empresas europeas.

También, las empresas de la Unión Europea que operan en condiciones de mercado compiten en muchos casos con las empresas chinas apoyadas por subvenciones estatales y préstamos blandos. Así, las licitaciones públicas de infraestructuras parecen estar cada vez más dominadas por empresas chinas, hasta el punto de que la Autoridad Antimonopolio israelí abrió a principios de 2018 una investigación para comprobar si estas empresas infringen las normas antimonopolio y constituyen una distorsión del mercado. No obstante, a mediados de 2018 la investigación se cerró sin ningún resultado concreto.

Además, Israel hace un uso muy amplio de las excepciones que le concede el Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública para aplicar requisitos de "recompra" y/o "compra local" en sus licitaciones públicas.

Hasta ahora, Israel no ha informado de ningún calendario sobre la retirada progresiva de esta excepción, planteada en el subcomité de comercio UE—Israel en septiembre de 2019.

En enero de 2021, Israel confirmó que seguía un calendario interno para la eliminación progresiva de las excepciones del ACP. En abril de 2019, se redujo el requisito de contenido local obligatorio del 20 % al 18 %. La siguiente reducción se espera para finales de 2022.

8.2. Conflictos políticos

En Israel, se están dando dos tipos de conflicto que afectan al mercado de las infraestructuras de transporte y que podrían ser de interés de las empresas españolas que quieran explorar una posible entrada al mercado israelí.

En primer lugar, Israel se ha perfilado como un importante tablero de la extrapolación del conflicto comercial entre los Estados Unidos y China. Con la ayuda del Gobierno chino, las empresas chinas han logrado hacerse un hueco en el mercado de Israel. Así, han conseguido adjudicarse grandes licitaciones de este tipo de proyectos. Tienen un papel preeminente en el ámbito de la ingeniería civil y proyectos de infraestructura residenciales. También destaca su participación en proyectos portuarios. La participación de estas empresas no está libre de controversia y genera preocupación en Washington. En opinión de Estados Unidos, todas las empresas chinas están vinculadas al gobierno chino y, por tanto, están motivadas no sólo por consideraciones empresariales, sino también por las consideraciones geoestratégicas del Partido Comunista Chino. Otro aspecto de la estrategia china es la utilización de infraestructuras civiles para objetivos militares. Así, por ejemplo, la empresa estatal China Harbor Engineering Company (CHEC), una de cuyas filiales está construyendo el nuevo puerto de Ashdod, construyó en Argentina una estación de satélites que la inteligencia estadounidense sospecha que es una estación de recogida de información. En Israel, la empresa formó parte del grupo que pujó con éxito por la central eléctrica de Alon Tavor en 2019 y estuvo entre los finalistas en la licitación de una central eléctrica en Ramat Hovav. Según los informes de los medios de comunicación internacionales, existe la preocupación de que un alto nivel de participación económica en Israel pueda dar a Pekín una influencia política y aumentar la posible influencia china sobre Jerusalén.

La administración Biden, siguiendo la línea de la administración anterior, ha presionado al Gobierno israelí para que rechace las ofertas chinas en grandes proyectos de infraestructuras. Así, en 2021, se adjudicó la gestión de una terminal del puerto de Haifa a la empresa china Shanghai International Port Group, propiedad del Estado chino. Estados Unidos manifestó su preocupación al Gobierno israelí acerca de los posibles espionajes que China podría llevar a cabo, sugiriendo que se instalaran sistemas de vigilancia en la maquinaria pesada del puerto. Recientemente, EE. UU. también mostró inquietud al Gobierno israelí en relación con la participación de empresas chinas en las licitaciones por del tren ligero del área metropolitana de Tel Aviv. En enero de este año, se adjudicaron las líneas de este proyecto a diferentes empresas, ninguna china. Esto hizo que empresas israelíes y chinas (que formaban consorcios) presentaran una demanda ante el Tribunal de Distrito de Tel Aviv acusando al Gobierno de Israel de bloquear su oferta para el proyecto del tren ligero debido a supuestas presiones "ilegales" de Estados Unidos. Por tanto, esto puede suponer una barrera de entrada al mercado para una empresa española, ya que está ha de seleccionar cuidadosamente el consorcio con el que licitar, también en base al origen del resto de empresas que lo conformen, y se pueden dar casos en el que decida no abordar el mercado porque los únicos consorcios con los que llegue a un acuerdo tengan participación de empresas chinas que sean más tarde descalificadas en base a lo anteriormente mencionado. No obstante, hay que tener



en cuenta que también puede suponer una oportunidad para cubrir esos nichos de mercado que anteriormente ocupaban empresas chinas.

En segundo lugar, conviene destacar que el Gobierno de Israel y sus diversas autoridades pueden licitar proyectos que transcurran parcialmente por territorio no reconocido como israelí bajo la legislación internacional.

8.3. Otras barreras

Además, se identifican las siguientes barreras adicionales:

- Para acceder a los grandes contratos hace falta tener un tamaño suficiente. Además, la necesidad, aunque no obligación, de contar un socio local resulta fundamental para poder participar con éxito en las licitaciones. Así, en Israel la oferta de contratistas locales que son capaces de competir a gran escala al tiempo de ofrecer una oferta competitiva es relativamente escasa.
- Como se ha mencionado anteriormente, existe un retraso sistemático en la ejecución de los proyectos que puede alterar la rentabilidad de estos y la fecha deseada o estimada de entrada en el mercado.
- La pequeña dimensión del país hace que, por naturaleza, el número de proyectos que puede haber en un momento dado sea limitado. Actualmente, y como se ha detallado anteriormente, el Gobierno ha invertido agresivamente en la infraestructura de transporte, pero cuando estos proyectos finalicen puede que no se dé esta coyuntura en un futuro.

9. Perspectivas del sector

Se prevé que la inversión en la construcción de infraestructuras de transporte en Israel siga creciendo en el corto y medio plazo por diversos motivos.

Como se ha mencionado anteriormente, las infraestructuras actuales no pueden acomodar la creciente demanda derivada del rápido crecimiento poblacional. Además, estas infraestructuras actuales no se corresponden con el nivel de desarrollo económico del país, siendo su mejora y ampliación una de las demandas más asentadas de la sociedad israelí. Como apunta el Foro Económico Mundial: «[...] cualquiera que haya visitado el país admitirá que su sistema de transporte es deficiente. Depende en gran medida de los viajes de un solo ocupante y de un transporte público ineficiente y fragmentado, lo que provoca atascos, altos niveles de contaminación y mala accesibilidad». Así, el Gobierno del país es consciente y, por eso, recientemente, se presupuestó una cantidad récord para el Ministerio de Transporte y Seguridad Vial.

Se puede prever que Israel siga invirtiendo más en infraestructuras ferroviarias que en el transporte por carretera. El Gobierno es consciente que, teniendo en cuenta el elevado incremento de la densidad poblacional, el país se puede enfrentar a una cifra de vehículos por kilómetro cuadrado desmesurada. Esto ya fue visible en los últimos presupuestos, puesto que solamente el 20 % de la cantidad destinada al transporte fue a aquel por carretera. A los problemas anteriores se suma que Israel está incumpliendo sistemáticamente todos sus compromisos de lucha contra el cambio climático y que el Gobierno confía en que la movilidad inteligente solucione los problemas de congestión sin la necesidad de invertir en nuevas vías.

En segundo lugar, se está trabajando para dispersar población desde el centro al norte y sur del país. Actualmente, estas áreas están peor interconectadas, por lo que, a medida que se dé un rápido crecimiento poblacional en estas zonas, es previsible que el Gobierno aumente la financiación de proyectos en ellas.

Dado que el crecimiento o estancamiento del sector depende prácticamente en su totalidad de estos presupuestos otorgados es muy difícil prever si en años venideros seguirá creciendo. Además, esto se puede agravar por la inestabilidad política por la que está pasando Israel, ya que los últimos presupuestos no pudieron aprobarse en dos años y existe el riesgo de que esto vuelva a suceder en el corto plazo, mermando la capacidad del Estado de proyectar nuevas infraestructuras.

10. Oportunidades

Los siguientes puntos detallan los proyectos incluidos dentro de la hoja de ruta del Gobierno de Israel. Estos proyectos, que pueden resultar de gran interés para la empresa española, están en estado de “planificación detallada” por parte de la autoridad encargada de la gestión y, por lo tanto, aún no se ha lanzado la licitación, pudiéndose esperar que se haga en el corto o medio plazo.

10.1. Oportunidades en el transporte por carretera.

- Carril de transporte público de Kessem.
 - **Área:** carriles de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** TransIsrael Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 153.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** tercer trimestre de 2023.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** cuarto trimestre de 2024.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** creación de un carril de transporte público de 2 kilómetros desde la carretera 444 hasta la estación de tren de Rosh HaAyin North.
- La línea marrón
 - **Área:** carriles de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** Netivei Ayalon Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** por determinar.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** segundo trimestre de 2023.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** cuarto trimestre de 2023.
 - **Duración prevista de la construcción:** 4 años.
 - **Propiedad:** público.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** sí.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de una línea de transporte masivo según el Plan Nacional de Infraestructuras 72A. De 30 kilómetros de longitud, comenzará en el Complejo 1000 de

Rishon LeZion y terminará en Lod. La construcción se realizará por tramos. La fecha de inicio de las obras se refiere a la primera sección planificada.

- La línea azul
 - **Área:** carriles de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** Netivei Ayalon Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 2.300.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** cuarto trimestre de 2022.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** segundo trimestre de 2023.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** sí.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de un carril de transporte público de 16 kilómetros de longiyus desde el cruce de Bilu hasta el cruce de Beit Dagan, parte del cual será una calle principal de transporte público. La construcción se realizará por tramos. La fecha de inicio de las obras se refiere a la primera sección planificada.

- Autopista 65 - Transporte masivo tránsito entre Wadi Ara - Afula- Hadera
 - **Área:** carriles de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** Israel Roads Company.
 - **Ubicación en Israel:** norte.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** por determinar.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.
 - **Duración prevista de la construcción:** 8 años.
 - **Propiedad:** por determinar.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** sí.
 - **Método de financiación:** por determinar.
 - **Breve descripción:** mejora y ampliación de la autopista 65 entre Hadera y Afula, incluyendo una ruta que dé prioridad a los vehículos de alta ocupación y a autobuses, y la construcción de intercambiadores a lo largo de la autopista.

- Carretera 1 – carril de transporte público entre Shapirim y Ben Shemen
 - **Área:** carriles de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** Israel Roads Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 257.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.

- **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
- **Propiedad:** pública.
- **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
- **Método de financiación:** presupuestario.
- **Breve descripción:** construcción de un carril auxiliar entre el intercambiador de Ben Shemen y el de Lod.

- Carretera 4 – carril de transporte pública entre Bar Ilan y el intercambiador de Ganot
 - **Área:** carril de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** Israel Roads Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 260.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** primer trimestre de 2023.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** segundo trimestre de 2023.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de un carril de transporte público desde el intercambiador de Bar Ilan hasta el de Ganot. Uso del espacio del arcén en ambas direcciones, incluida la conexión con las rampas de la carretera 471 en el intercambiador de Bar Ilan, para una vía de servicio y para el transporte público en el intercambiador de Aluf Sadeh.

- Autopista 4 – carril de transporte público entre Ganot y Ashdod
 - **Área:** carriles de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** Israel Roads Company.
 - **Ubicación en Israel:** sur.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 650.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** primer trimestre de 2023.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** segundo trimestre de 2023.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de un carril de transporte público a lo largo del arcén derecho en ambas direcciones, la sustitución de las barandillas de la carretera e implantación sistemas de transporte público sin cambiar la sección transversal de la anchura.

- Autopista 5 - carril de transporte público transporte entre Kessem y Shomron
 - **Área:** carriles de transporte público.
 - **Autoridad encargada:** Israel Roads Company.

- **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 204.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** primer trimestre de 2023.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** segundo trimestre de 2023.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** sí.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de un carril de transporte público entre ambas localidades y en ambas direcciones.
- **HaTayasim Transporte Integrado (ITH)**
 - **Área:** terminal.
 - **Autoridad encargada:** TransIsrael Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 440.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** cuarto trimestre de 2024.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** primer trimestre de 2025.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de un ITH, que consiste en un "Park-n-Ride" para vehículos privados y también una terminal de transporte público, creando una conectividad optimizada con la estación sin salida de la Purple Line y la creación de rutas de acceso hacia, desde y dentro del centro.
- **The Leisure Route (Tzir HaNofesh)**
 - **Área:** nueva carretera.
 - **Autoridad encargada:** Netivei Ayalon Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 1.200.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de una ruta transversal entre la autopista 4 y la 2, al sur de la autopista 5 y Ramat HaSharon.

- Carretera 611 entre Harish y la carretera 574
 - **Área:** nueva carretera.
 - **Autoridad encargada:** Israel Roads Company.
 - **Ubicación en Israel:** norte.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 370.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** cuarto trimestre de 2022.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** primer trimestre de 2023.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de la carretera 611, una entrada al suroeste de Harish desde el cruce de Narbeta (Shaar Menashe), incluyendo un nuevo cruce, un paso de fauna, un puente sobre la autopista 6 y un puente sobre el arroyo Narbeta, que conectará con la ciudad de Harish mediante una rotonda adicional.
- Autopista 38 – intercambiador de Beit Shemesh
 - **Área:** intercambiador.
 - **Autoridad encargada:** Israel Roads Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** por determinar.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.
 - **Duración prevista de la construcción:** 3 años.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no aplica.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** reconversión de la entrada a Beit Shemesh y de la carretera 3855 en intercambiadores mediante la construcción de dos de estos que sustituyan a los dos cruces semaforizados existentes.

10.2. Oportunidades en el transporte aéreo.

- Planeamiento y ejecución de una mayor entrada de vuelos domésticos en Haifa
 - **Área:** mejora de las infraestructuras de transporte aéreo.
 - **Autoridad encargada:** Israel Airports Authority.
 - **Ubicación en Israel:** Haifa.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 130.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.

- **Duración prevista de la construcción:** 2 años y medio.
- **Propiedad:** pública.
- **Compatibilidad con esquema PPP:** no aplica.
- **Método de financiación:** por determinar.
- **Breve descripción:** con el cierre del aeropuerto de Sde Dov y del aeropuerto de Herzliya, el aeropuerto de Haifa deberá estar preparado para recibir un incremento del tráfico aéreo mediante la ampliación de la pista principal y, posiblemente, de la terminal.

10.3. Oportunidades en el transporte ferroviario

- Extensión de la línea de alta velocidad de Jerusalén.
 - **Área:** ferrocarriles convencionales.
 - **Autoridad encargada:** Israel Railways Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 4.685.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.
 - **Duración prevista de la construcción:** por determinar.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestarios.
 - **Breve descripción:** ampliación del ferrocarril de Jerusalén hasta la estación de The Khan, incluyendo una estación en el centro de la ciudad.
- Duplicación de las líneas de costa.
 - **Área:** ferrocarriles convencionales.
 - **Autoridad encargada:** Israel Railways Company.
 - **Ubicación en Israel:** norte.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 15.500.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.
 - **Duración prevista de la construcción:** por determinar.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** duplicación de las vías costeras entre Shefayim y Hof HaCarmel.
- “Desviación de Lod - Pleshet- Sorek - fases A + B”
 - **Área:** ferrocarriles convencionales.
 - **Autoridad encargada:** Israel Railways Company.

- **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 5.000.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.
 - **Duración prevista de la construcción:** por determinar.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** construcción de una línea ferroviaria de circunvalación, desvío del tráfico ferroviario fuera de la zona urbana de Lod y la construcción de la línea ferroviaria Pleshet-Sorek.
- **Aeropuerto Ben Gurión - duplicación de las vías y modificaciones ferroviarias**
 - **Área:** ferrocarriles convencionales.
 - **Autoridad encargada:** Israel Railways Company.
 - **Ubicación en Israel:** centro.
 - **Coste estimado (en millones de séqueles):** 1.648.
 - **Fecha prevista de lanzamiento de la licitación:** por determinar.
 - **Fecha prevista del comienzo de obra:** por determinar.
 - **Duración prevista de la construcción:** por determinar.
 - **Propiedad:** pública.
 - **Compatibilidad con esquema PPP:** no.
 - **Método de financiación:** presupuestario.
 - **Breve descripción:** duplicación de las vías y ampliación de la estación del Aeropuerto de Ben Gurión para incrementar la capacidad a lo largo del corredor de Ayalon.

Además de estas anteriores, es probable que se diseñen en los próximos años dos proyectos de especial importancia.

En primer lugar, se lleva casi una década comentando la necesidad de construir vías de tren que conecten la ciudad de Eilat con el resto de país. En 2019, el proyecto se congeló indefinidamente, pero recientemente ha vuelto a una de las prioridades de la alcaldía de Eilat. El propio alcalde de la ciudad comentó, en marzo de 2022, la necesidad de llevar a cabo este proyecto e hizo pública una encuesta que demostró que el 94 % de los habitantes de la ciudad están a favor de su construcción.

En segundo lugar, y como se ha mencionado en el Apartado 2.2.2.6., se espera que la planificación y puesta en marcha de las licitaciones del futuro tranvía de Be'er Sheva comience en el corto-medio plazo.

11. Información práctica

11.1. Gobierno Central – normativa

- Enlaces a la normativa completa para participar en procesos de licitación internacionales en Israel.
 - [Government Procurement Administration](#)
 - [Ministerio de Economía](#)

11.2. Gobierno Central – licitaciones

- Enlaces a la información sobre las licitaciones, su estado y sus ganadores.
 - [Government Procurement Administration](#)

11.3. Gobierno Central – agencias licitantes

- [Israel Airports Authority](#)
 - Israel Airports Authority (IAA) es responsable de los aeropuertos civiles de Israel, presta servicios de aviación civil en los aeropuertos militares y gestiona las terminales terrestres en las fronteras con Egipto, Jordania y la Autoridad Palestina.
- [Israel Railways Company](#)
 - Israel Railways, el operador del sistema nacional de ferrocarriles pesados, es una empresa gubernamental que actúa como brazo ejecutor y operador del Ministerio de Transporte y Seguridad Vial en materia de ferrocarriles convencionales.
- [Netivei Israel](#)
 - Empresa estatal responsable del desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras de transporte (carreteras interurbanas, nuevos ferrocarriles, aeropuerto internacional, etc.) en Israel desde 2003.
- [Ayalon Highways](#)
 - Es una empresa gubernamental y líder en la ejecución de proyectos de transporte a gran escala y de gran presupuesto en el espacio urbano y metropolitano, cuya esencia es crear una clara preferencia por el transporte público y reducir el uso de vehículos privados.

- [TransIsrael](#)
 - Se fundó en 1993 con el objetivo de conectar más las distintas partes de Israel, acortando la distancia entre las zonas periféricas y el centro. La empresa convoca concursos internacionales en sus distintos ámbitos de actuación, en función de las necesidades e integra en su actividad a las principales empresas internacionales de infraestructuras en diversos aspectos tanto de la planificación como de la ejecución.
- [NTA Metropolitan Mass Transit System](#)
 - Agencia encargada del transporte en el área metropolitana de Tel Aviv
- [Jerusalem Transportation Master Plan Team](#)
 - Agencia encargada del transporte en el área metropolitana de Jerusalén.

11.4. Autoridades locales licitantes

Aunque los proyectos de infraestructuras de transporte generalmente se licitan por parte las agencias del gobierno central, por si fuera relevante, se incluyen a continuación enlaces a las distintas autoridades municipales licitantes:

- | | | |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| • Ashdod | • Herzliya | • Petaj Tikva |
| • Ashkelon | • Holon | • Ra'anana |
| • Bat Yam | • Jerusalem | • Rehovot |
| • Be'er Sheva | • Kfar Sava | • Rishon Lezion |
| • Bnei Brak | • Kiryat Gat | • Safed |
| • Carmiel | • Lod | • Tel Aviv-Yafo |
| • Eilat | • Metulla | • Tiberíades |
| • Hadera | • Nazaret | |
| • Haifa | • Netanya | |

11.5. Medios de comunicación especializados

Los siguientes medios de comunicación se enfocan en la publicación de licitaciones relevantes.

- | | |
|-----------------------------|---|
| • Globes | • InfraPPP (perfil de Israel) |
| • TheMarker | • Global Tenders (perfil de Israel) |

11.6. Ferias y conferencias sectoriales

Es importante destacar que, debido al pequeño tamaño del país, no se realizan tantos eventos en este sentido como los que tienen lugar en otros países. Además, se trata de un sector que funciona mediante licitaciones y, por tanto, con menos relevancia de establecer contactos para la venta o desarrollo de negocio en ferias sectoriales. Destacan los siguientes eventos en Israel:

- **CASPT (Conference on Advanced Systems in Public Transport and Transit Data):** se trata de un encuentro para los principales actores del sector del transporte público procedentes del entorno académico, de la industria y del sector público, y para todos aquellos que estén interesados en contribuir o profundizar en la planificación de los servicios y las operaciones del transporte público para los sistemas actuales y futuros. La 15ª Conferencia Internacional sobre Sistemas Avanzados en el Transporte Público (CASPT2022) se celebrará en Tel Aviv del 6 al 10 de noviembre de 2022. En estas fechas también tendrá lugar el 8º Taller y Simposio Internacional sobre Investigación y Aplicaciones en el Uso de Datos Pasivos del Transporte Público (TRANSIT DATA).
- **Smart Mobility Summit:** desde 2013, la Smart Mobility Summit, iniciativa del primer ministro de Israel, se celebra cada año y se propone reunir a líderes empresariales, innovadores, investigadores de primera línea y actores políticos de todo el mundo para entablar un diálogo global sobre el futuro del transporte.

ICEX

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

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

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones