



OTROS
DOCUMENTOS

2024



Análisis del sector de las infraestructuras y su financiación en Nueva Zelanda

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Wellington

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



OTROS
DOCUMENTOS

4 de noviembre de 2024
Wellington

Este estudio ha sido realizado por
Andrés Avelino Cantero Clavero

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Wellington

<http://nuevazelanda.oficinascomerciales.es>

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

NIPO: 224240096

Índice

1. Introducción	5
2. Contexto del país e instituciones relevantes	7
2.1. Situación general de Nueva Zelanda	7
2.2. Instituciones relevantes	10
2.2.1. Comisión de Infraestructuras	10
2.2.2. NZTA	11
2.2.3. Crown Infrastructure Partners	13
3. Oferta – Análisis de competidores	14
3.1. Oferta actual de infraestructura de transportes	14
3.1.1. Transporte de carretera	14
3.1.2. Transporte ferroviario	17
3.1.3. Transporte marítimo	19
3.1.4. Transporte aéreo	23
3.2. Oferta de infraestructuras de telecomunicaciones	25
3.2.1. Transmisión física de voz y datos	26
3.2.2. Transmisión móvil de voz y datos	28
3.3. Oferta de infraestructuras de energía	29
3.3.1. Combustibles fósiles	29
3.3.2. Energías renovables	33
3.3.3. Electricidad	36
3.4. Oferta de infraestructuras de agua	38
3.4.1. Infraestructuras de agua potable	38
3.4.2. Infraestructuras de aguas residuales	39
3.4.3. Infraestructuras de aguas pluviales	39
3.5. Oferta de infraestructuras sociales	40
3.5.1. Infraestructuras de sanidad	40
3.5.2. Infraestructuras de educación	41
3.6. Empresas constructoras	42
4. Demanda	45
4.1. Demanda sobre infraestructuras de transporte	45
4.2. Demanda sobre infraestructuras de telecomunicaciones	49
4.3. Demanda sobre infraestructuras energéticas	50
4.4. Demanda sobre infraestructuras de aguas	51
5. Financiación de proyectos	53
5.1. Modelo tradicional	53
5.2. Alianzas público-privadas	54



5.2.1. Modelo tradicional	54
5.2.2. Modelo IFF	56
6. Presencia española en el sector	57
7. Regulación y acceso al mercado	59
8. Oportunidades del sector	63
8.1. Proyectos actuales	63
8.1.1. Northland Corridor	63
8.1.2. City Rail Link	64
8.1.3. Eastern Busway	64
8.1.4. Otros proyectos	64
8.2. Proyectos propuestos	66
8.2.1. Autovías urbanas de Auckland	66
8.2.2. Hospitales de Dunedin y Whangarei	67
8.2.3. Otros proyectos	68
9. Información práctica	69
9.1. Instituciones relevantes	69
9.2. Asociaciones y organizaciones relevantes.	71
9.3. Ferias y eventos relevantes.	72
10. Anexos	73
10.1. Anexo I: Análisis de gasto en carreteras locales	73
10.2. Anexo II: Mapa de la red de autovías estatales	74
10.3. Anexo III: Análisis de gasto en carreteras estatales	75
10.4. Anexo IV: Calidad de carreteras, por región	75
10.5. Anexo V: Mapa de la red ferroviaria	76
10.6. Anexo VI: Puertos navales de Nueva Zelanda	77
10.7. Anexo VII: Mapa de puertos marítimos	79
10.8. Anexo VIII: Mapa de aeropuertos internacionales	80
10.9. Anexo IX: Mapa de aeropuertos	81
10.10. Anexo X: Propiedad de las infraestructuras de telecomunicaciones de Nueva Zelanda	82
10.11. Anexo XI: Producción, comercialización y uso del carbón	83
10.12. Anexo XII: Evolución de la producción y comercialización de combustibles fósiles	84
10.13. Anexo XIII: Evolución de la producción y comercialización de energía renovable	86
10.14. Anexo XIV: Principales plantas de generación eléctrica del país	87
10.15. Anexo XV: Mapa de transmisión eléctrica	88
10.16. Anexo XVI: Mapa de tráfico de carreteras	89
10.17. Anexo XVI: Mapa de tráfico pesado de carreteras	90
10.18. Anexo XVIII: Evolución del tráfico ferroviario	91
10.19. Anexo XIX: Tráfico en principales puertos marítimos del país	91
10.20. Anexo XX: Tráfico en principales aeropuertos del país	93
10.21. Anexo XXI: Mapa del proyecto Northland Corridor	95

1. Introducción

El presente estudio tiene como objetivo analizar la actual oferta y el estado de las infraestructuras en Nueva Zelanda, estudiando en particular detalle las infraestructuras de transporte, telecomunicaciones, energía, agua e infraestructuras sociales. También se analizan tendencias en la demanda que recae sobre estas infraestructuras y las estructuras de sus respectivos mercados. Por otro lado, se analizan métodos de contratación, financiación y ejecución de proyectos de infraestructura en el país, incluyendo entre estos el modelo de alianzas público-privadas neozelandés. También se presentan novedades legislativas y del sector, con las posibles oportunidades que estas generan para las empresas españolas interesadas en el mercado.

En el ámbito de transporte, los 12 puertos marítimos y 5 aeropuertos internacional del país habilitan la conexión de mercancías y pasajeros con el resto del mundo, un aspecto clave para el desarrollo de su economía y sus comunidades. Internamente, estos están conectados por una extensa red de transporte nacional compuesta por carreteras locales y estatales, vías férreas y aeropuertos menores que conectan los principales centros poblaciones del país entre sí.

Los sectores de infraestructuras más desarrollados, relativo a los otros, son los de telecomunicaciones y energía. El primero de estos se ha visto impulsado por varios programas gubernamentales de inversión que, en las últimas décadas, han fomentado la implantación de nuevas tecnologías de telecomunicación física y móvil, mientras que el sector energético se ve nutrido por una amplia variedad de fuentes renovables y no renovables de todo el país, conectadas por una extensa red de transmisión y distribución eléctrica.

En los sectores de agua e infraestructuras sociales, la calidad, extensión geográfica y nivel de mantenimiento de las obras y equipos existentes es apreciablemente variable, afectado por una estructura de toma de decisiones e inversión descentralizada y dispar en las últimas décadas.

Resultado de los diversos niveles de inversión en las varias categorías a lo largo de las últimas décadas, existe un déficit de infraestructuras estimado en [110,58 millones de euros](#), y con el [objetivo de reducir este déficit](#), el nuevo gobierno que entró al poder en noviembre de 2023 está ejecutando varios cambios generales. Esto incluye ajustes a ciertos documentos legislativos críticos para promover y facilitar la construcción de proyectos de infraestructura, afectando a la ley de inversión extranjera y de gestión de recursos, entre otras. Por otro lado, se propone un nuevo régimen de aprobación rápida de proyectos de interés nacional y regional, además de ajustes para fomentar las alianzas público-privadas en el desarrollo de estas infraestructuras críticas.



De cualquier modo, el desarrollo de un plan apolítico y largoplacista de infraestructuras en el país es críticos para fomentar la inversión extranjera y el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura en este, particularmente aquellos proyectos que involucran alianzas privadas.

Este documento destaca también una variedad de proyectos de infraestructura que se divisan en el horizonte temporal, que están siendo desarrollados actualmente o cuya ejecución se ve planeada para los próximos años.

Este documento se acompaña de una [guía de incentivos a la implantación en Nueva Zelanda](#) y un resumen del nuevo modelo de alianzas público-privadas publicado por la [Comisión de Infraestructuras de Nueva Zelanda](#). Todo esto se detalla en el webinar titulado «[Proyectos de infraestructura y alternativas de financiación en Nueva Zelanda 2024](#)» que se celebrará el 14 de noviembre de 2024.



2. Contexto del país e instituciones relevantes

2.1. Situación general de Nueva Zelanda

En esta sección se analiza, de manera general, la situación geográfica, demográfica y macroeconómica de Nueva Zelanda, y como estas impactan la manera en que las infraestructuras son planeadas, desarrolladas y ejecutadas en este país.

Situación geográfica

Nueva Zelanda (*Aotearoa*) es un insular país situado en la región del Pacífico Sur, 2.000 kilómetros al sudeste de Australia y 2.500 kilómetros al norte de la Antártida. La superficie del país alcanza los [268.838 km²](#), recogida principalmente entre dos islas (Isla Norte e Isla Sur) y una multitud de islas menores. Administrativamente, el país se organiza en dos niveles: 16 regiones administrativas (8 en la Isla Norte y 7 en la Isla Sur), y 67 distritos (43 en la Isla Norte y 24 en la Isla Sur).

El país está ubicado sobre el límite de las placas tectónicas pacífica e indoaustraliana, lo que genera una topografía accidentada a lo largo de ambas islas. Resultado de esto es la cordillera de los Alpes del Sur, que separa los extremos este y oeste de la Isla Sur, pero también la meseta volcánica que cubre gran parte del territorio de la Isla Norte. La actividad sísmica que resulta de la interacción entre estas placas tectónicas también genera un riesgo significativo de terremotos en el territorio.

Estas barreras topográficas y sísmicas limitan notablemente la accesibilidad a ciertas regiones del país, como por ejemplo West Coast y Southland (Isla Sur), mientras que el riesgo de terremotos y catástrofes naturales condiciona la tipología de infraestructuras que se pueden construir y el coste de su mantenimiento. Por ejemplo, los [terremotos de 2011 y 2012](#) que afectaron la ciudad de Christchurch (segunda

MAPA 1 – REGIONES DE NUEVA ZELANDA



Fuente: Elaboración propia.

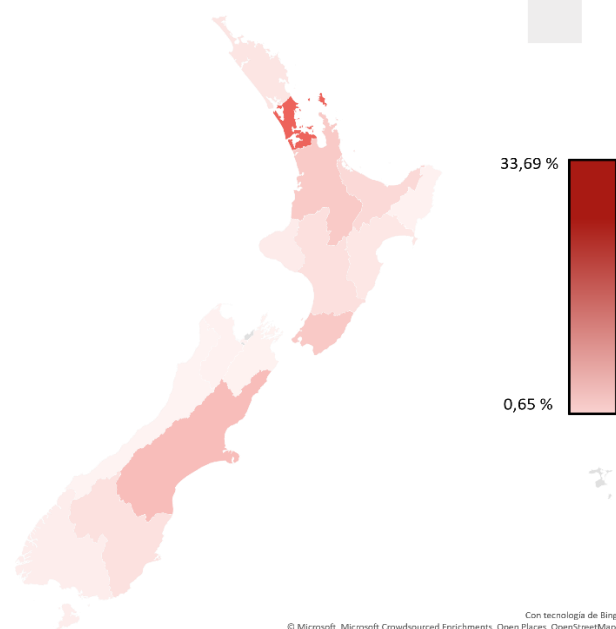
más poblada del país) tuvieron un coste aproximado de 13.139,79 millones de euros, mientras que el [ciclón Gabrielle](#) de 2022 en la Isla Norte tuvo un coste de 7.740,55 mil millones de euros.¹

Situación demográfica

A junio de 2024, la [población estimada](#) de Nueva Zelanda es de 5.338.500 habitantes, los cuales se distribuyen mayoritariamente entre las dos islas, registrando una densidad poblacional de 19,86 habitantes/km², 5 veces menor a la [densidad poblacional registrada en España](#). Pese a ello, un elevado porcentaje de la población está agrupada en pocas ciudades, mayoritariamente en el norte.

La ciudad de Auckland (Isla Norte) es la más poblada del país con de 1,79 millones de habitantes, seguida de Christchurch (415.100, Isla Sur) y Wellington (215.300, Isla Norte), siendo esta última la capital del país. Cabe mencionar también el territorio entre las ciudades de Auckland, Hamilton y Tauranga (Isla Norte), conocida como «el triángulo de oro» (*golden triangle*), que recoge aproximadamente el 44 % de la población y el [56 % del movimiento de mercancías](#) en un 1,67 % del territorio total. Esto pone de manifiesto la importancia de las [zonas urbanas](#), donde se encontraba en 2022 el 86,88 % de la población. El resto de la población está dispersa en pequeñas ciudades y pueblos entre las dos islas, encontrándose un 76,38 % de la población en la Isla Norte.²

MAPA 2 – DISPERSIÓN POBLACIONAL, POR REGIÓN, EN NUEVA ZELANDA, 2024



Fuente: [StatsNZ \(2024\)](#).

TABLA 1 – PRINCIPALES DISTRITOS, POR POBLACIÓN, 2024

Ciudad	Región	Población
Auckland	Auckland	1.798.300
Christchurch	Canterbury	415.100
Wellington	Wellington	215.300
Hamilton	Waikato	192.000
Tauranga	Bay of Plenty	162.800
Dunedin	Otago	136.000
Lower Hutt	Wellington	115.500
Whangārei	Whangārei	102.200
Waikato	Waikato	92.500
Palmerston North	Manawatū-Whanganui	92.500

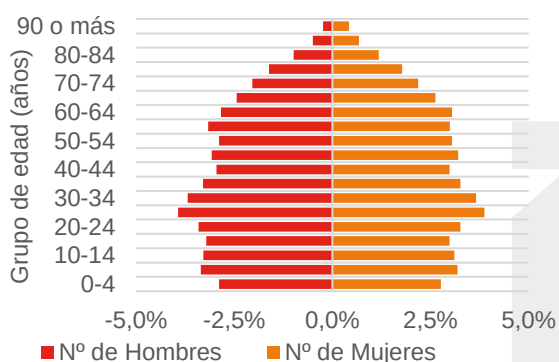
Fuente: [StatsNZ \(2024\)](#).

¹ Los valores mostrados en euros en este estudio se han calculado con el tipo cambiario de 0,55289637 EUR/NZD, aplicable a 28 de octubre de 2024.

² Population Estimates - Estimated Resident Population for Territorial Authority Areas, at 30 June (1996+) (Annual-Jun)

Según el último [censo oficial](#), publicado en 2018, un 64,1 % de la población neozelandesa es de origen europeo, mientras que las minorías maoríes, chinas, indias y samoanas representan el 16,5 %, 4,9 %, 4,7 % y 3,9 % de la población, respectivamente. El censo muestra que el cristianismo es la religión más popular (26,12 % de la población), seguida del hinduismo (2,7 %), las creencias maoríes (1,3 %), el islam (1,3 %) y el budismo (1,1 %). Según este censo, un 48,2 % de la población neozelandesa no era religiosa en 2018. Pese a que son idiomas oficiales el inglés, el idioma maorí (*te reo maorí*) y el inglés de signos, un 95,4 % de la población habla inglés, un 4 % habla maorí, y se hablan minoritariamente otras lenguas como el samoano (2,2 %), el chino mandarín (2 %) o el indio (1,5 %). El uso del español es marginal.

GRÁFICA 1 – PIRÁMIDE POBLACIONAL DE NUEVA ZELANDA, 2024



Fuente: [StatsNZ \(2023\)](#).

La mayor parte de la población neozelandesa, un 71,14 % del total, se encuentra entre los 15 y 64 años de edad, dentro de la franja de edad laboral. Los neozelandeses de 65 o más años representan el 16,68 % de la población total y los menores de 15 años el 12,18 %. La [esperanza de vida](#) es de 82 años, entre las más altas del mundo, y acorde con el aumento de la edad media (39 años para mujeres y 37,1 para hombres) y el envejecimiento progresivo de la población en las últimas décadas.

Situación macroeconómica

En lo referente a los indicadores económicos, el [producto interior bruto \(PIB\)](#) neozelandés se sitúa marcadamente por encima de los niveles previos a la pandemia de la COVID-19, resultado de una rápida recuperación que se materializó a partir del segundo trimestre de 2021. Pese a que se alcanzaron índices de crecimiento interanuales superiores al 5 %, desde junio de 2022, este crecimiento se ha desacelerado, incluso registrando un decrecimiento del 0,2 % interanual en junio de 2024. El PIB neozelandés a precios corrientes a marzo de 2024 es un 26,53 % superior al correspondiente de 2020, equivalente a 226.020,16 millones de euros. En términos de poder adquisitivo, el PIB per cápita nominal alcanzó en 2024 los 42.334,59 euros (1.119,54 euros más que en el año anterior).

A raíz de las elevadas tasas de crecimiento económico que disfrutó el país, el índice de precios al consumo (IPC) ascendió de forma correspondiente, superando el 7,3 % interanual en junio de 2022. Con el objetivo de recuperar el control de los precios, el [Banco Central \(Reserve Bank of New Zealand - Te Pūtea Matua; RBNZ\)](#) implementó una política monetaria restrictiva, aumentando progresivamente sus [tipos de interés \(oficial cash rate; OCR\)](#) desde el 0,50 % en septiembre de

2021 hasta el 5,50 % en mayo de 2023. A octubre de 2024, la inflación se sitúa en un 2,2 % interanual, lo que ha permitido al RBNZ el reducir sus tipos hasta un 4,75 %.

En materia de [comercio exterior](#), Nueva Zelanda es un país netamente importador, dependiendo de las importaciones de China, Australia, Estados Unidos, Corea del Sur y Japón para surtir de bienes necesarios, mayoritariamente industriales. De todos modos, las exportaciones del país son una pieza clave de su economía y están mayoritariamente compuestas de productos lácteos (leche, mantequilla, queso), productos cárnicos (principalmente carne de vacuno, oveja y cordero) y madera. Estos tres grupos agrupan un 51,49 % de todas las exportaciones, por valor de 18.933,22 millones de euros en 2023, y estas están destinadas principalmente a los mercados de China, Estados Unidos, Australia, Corea del Sur y Japón.

2.2. Instituciones relevantes

De forma previa al análisis de la oferta, demanda y financiación de proyectos de infraestructura en Nueva Zelanda, se detalla la labor de ciertas entidades que se consideran de especial interés dentro de este sector.

2.2.1. Comisión de Infraestructuras

La [Comisión de Infraestructuras de Nueva Zelanda \(New Zealand Infrastructure Commission – Te Waihanga; INFRACOM\)](#) es la agencia de la corona responsable de la planificación y el desarrollo de la infraestructura en el país, incluyendo la creación de planes largoplacistas de inversión y gestión de infraestructuras y la prestación de apoyo a agencias públicas en sus procesos de contratación. Una de sus principales responsabilidades es el desarrollo de la [New Zealand Infrastructure Strategy](#), un plan de 30 años (actualmente vigente el plan 2022-2052) que detalla los actuales y posibles problemas existentes en el país y como la inversión y el desarrollo de infraestructura podrá mitigar estos.

La INFRACOM es de relativamente reciente creación, establecida en febrero de 2019, y dependiente del actual ministro de infraestructura, [Chris Bishop](#).

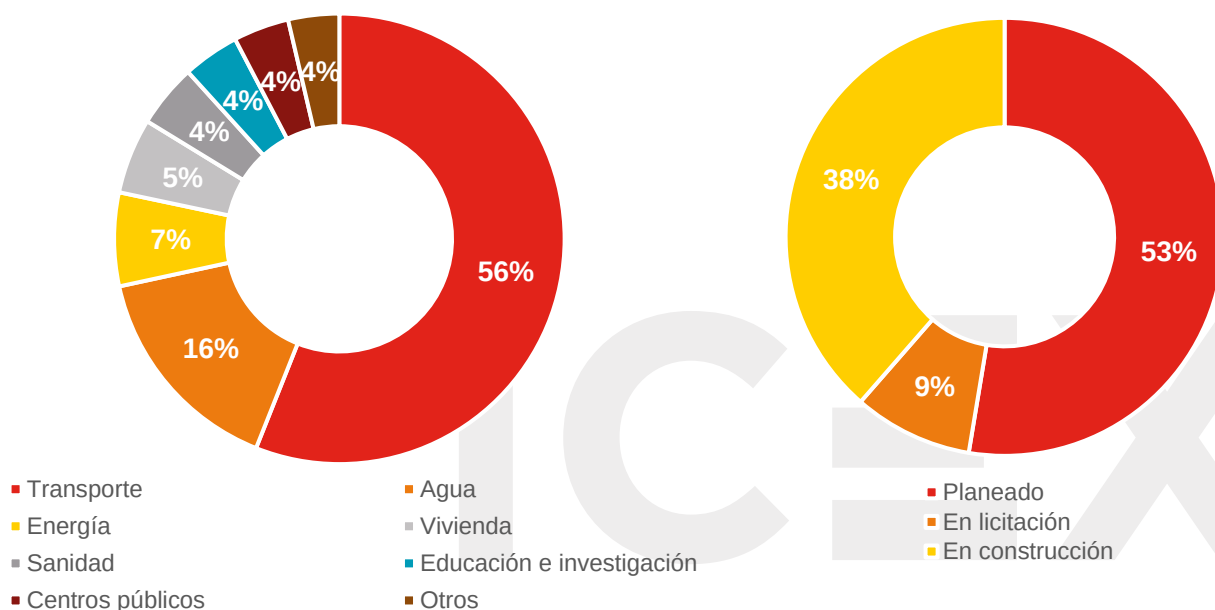
National Infrastructure Pipeline

Una de las principales herramientas de esta Comisión es la [National Infrastructure Pipeline](#), un registro que une todos los proyectos de infraestructura del país en un único lugar, independiente de la agencia que lo ejecute. El objetivo de este proyecto es mejorar la transparencia y la coordinación en el sector público de las infraestructuras para promover la toma de decisiones informadas y el desarrollo de una estrategia largoplacista. Este *pipeline* incluye tan solo proyectos con financiación establecida y cerrada, y depende de la información aportada por las agencias, ayuntamientos u otros contratantes públicos de los proyectos. No incluye proyectos de tecnologías de telecomunicaciones.

A 30 de junio de 2024, este instrumento alberga una cartera de 81.607,50 millones de euros en proyectos actuales y planeados. Esto incluye 1.465 proyectos por encima del umbral de los 5,53 millones de euros y 85 agencias participantes, divididos de la siguiente manera.

GRÁFICA 2 – PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PIPELINE, POR SECTOR Y FASE DE DESARROLLO

Valores a 30 de junio de 2024.



Fuente: [New Zealand Infrastructure Commission \(2024\)](#).

Se espera que, con la puesta en marcha de la nueva Agencia Nacional de Infraestructura (*National Infrastructure Agency*; NIA) el 1 de diciembre de 2024, esta comisión se centre en las políticas y modelos relacionados a las alianzas público-privadas del ámbito de la infraestructura.

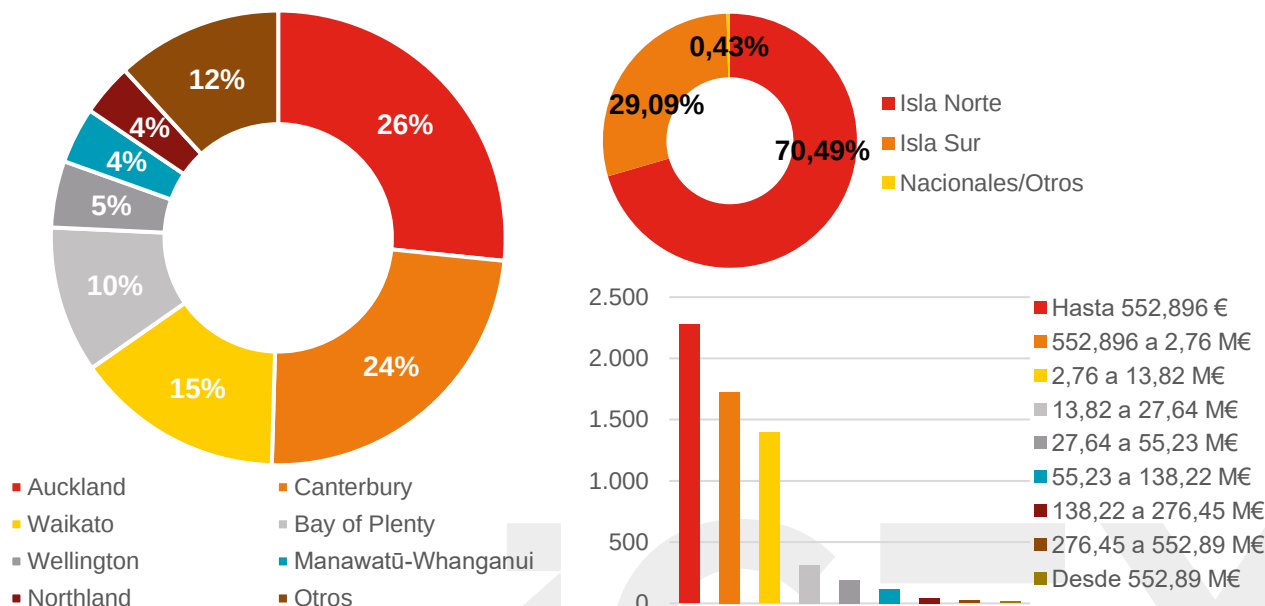
2.2.2. NZTA

La [Agencia de Transporte de Nueva Zelanda \(New Zealand Transport Agency - Waka Kotahi; NZTA\)](#) es otra entidad de la corona, cuya función principal es la gestión del transporte terrestre de Nueva Zelanda, incluyendo transporte por carreteras y vías férreas. Entre sus funciones está la gestión e inversión en la red de autovías estatales del país (analizadas en la [sección 3.1.1.](#)), además de regular el transporte terrestre mediante el registro de vehículos, los permisos de conducción y las inspecciones técnicas de vehículos.

Empleando los datos de la *pipeline* de la INFRACOM, se ofrece la siguiente información sobre los 6.102 proyectos propuestos por la NZTA entre 2020 y 2040.

GRÁFICA 3 – PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA NZTA, 2020 A 2040

Analizados por región, isla y valor.



Fuente: [New Zealand Infrastructure Commission \(2024\)](#).

Como es comprensible, la mayoría (66,57 %) de estos proyectos son por montos relativamente reducidos, por debajo de los 2,76 millones de euros (5 millones de dólares neozelandeses; NZD) por proyecto. Estos son generalmente obras de reparación o modernización de señales o medidas de seguridad, infraestructura ciclista y otras obras de pequeña envergadura.

Los 21 proyectos con valor superior a los 276 millones de euros (500 millones de NZD) y por tanto, de mayor interés para el perfil de las empresas españolas con interés en el mercado, incluyen 4 proyectos ya construidos, 8 en construcción y 9 en proceso de planificación.

- **Proyectos ya construidos.** Los cuatro proyectos por encima de 276 millones de euros incluyen la autovía [Pūhoi a Warkworth](#) (realizado bajo modelo de alianza público-privada con participación española), el [Western Ring Route](#) en Auckland y la [autopista de Hamilton](#).
- **Proyectos en construcción.** Los ocho proyectos en construcción actualmente incluyen mejoras y nuevas obras de autopista de Auckland, Tauranga y Wellington, además de la construcción de un nuevo tramo de autovía rural cerca de Palmerston North.
- **Proyectos propuestos.** Los 9 proyectos propuestos incluyen conexiones de autovía en Hamilton, ampliaciones a las autopistas y red de transporte público de Tauranga y una mejora a la autovía urbana de Wellington. Proyectos de interés se analizan en más detalle en el [capítulo 8](#) de este documento.

Cabe también mencionar que la NZTA mantiene dos carteras de proyectos de interés especial, las [carreteras de importancia nacional \(roads of national significance; RoNS\)](#) y las [carreteras de importancia regional \(roads of regional significance; RoRS\)](#). Estas carteras, apoyadas por el [Programa Nacional de Transporte Terrestre \(National Land Transport Programme; NLTP\)](#) tienen por objetivo el identificar, planear y ejecutar proyectos de infraestructura de carreteras de especial importancia a nivel nacional o regional.

2.2.3. Crown Infrastructure Partners

[Crown Infrastructure Partners \(Hanga Ngātahi; CIP\)](#), conocida hasta 2018 como Crown Fibre Holdings Ltd., es otra entidad de la corona cuya labor es coordinar al sector privado con agencias y entidades ministeriales para la correcta planificación y ejecución de proyectos de infraestructura.

Históricamente, CIP ha estado enfocado en el sector de telecomunicaciones, coordinando los programas UFB, RBI y MBSF que se analizan [más adelante](#). De cualquier manera, la llegada de la pandemia y la tensión que esta puso sobre el sector de la construcción y el desarrollo de nuevas infraestructuras obligó la creación de nuevos grupos dentro de CIP, como el [Infrastructure Reference Group \(IRG\)](#), creado para facilitar el desarrollo de proyectos. La cartera de proyectos de IRG está compuesta de proyectos de variantes tamaños y clientes, desde nuevos edificios de 152,05 millones de euros para el [Ministerio de Educación \(Ministry of Education – e Tāhuhu o te Mātauranga; MOE\)](#) hasta puentes peatonales por valor de 414.672 euros.

En respuesta al ciclón Gabrielle de 2023, CIP fue también encomendado de gestionar los [fondos de recuperación climática](#) NIWE, NEMA y FRCF, por un valor total aproximado de 990.956,16 millones de euros. A partir del 1 de diciembre de 2024, esta entidad será transformada en la [National Infrastructure Agency \(NIA\)](#).

3. Oferta – Análisis de competidores

En esta sección se analiza la actual oferta de infraestructuras en Nueva Zelanda, incluyendo únicamente los proyectos ya construidos y operativos dentro de las categorías mencionados anteriormente. Información sobre proyectos propuestos o en proceso de ejecución se incluyen en el [capítulo 8](#) de este documento.

En este capítulo se incluye también información sobre los principales competidores del sector de construcción civil en Nueva Zelanda, marcando la dependencia del país proveedores extranjeros.

3.1. Oferta actual de infraestructura de transportes

Como se menciona en el [apartado 2.2.2.](#), el transporte terrestre en Nueva Zelanda es competencia de la [Agencia de Transporte de Nueva Zelanda \(New Zealand Transport Agency - Waka Kotahi: NZTA\)](#), cuyas labores incluyen la inversión y gestión de activos de transporte por carretera, incluyendo carreteras, túneles y puentes, además de la regulación de transporte terrestre en general. En los primeros dos apartados se analiza el transporte por carreteras y vías férreas.

3.1.1. Transporte de carretera

El sistema de carreteras en Nueva Zelanda está compuesto por dos tipos de vías: carreteras locales (*local roads*) y autovías estatales (*state highways*), agrupando en total una distancia de [97.231 kilómetros](#) de carreteras, aproximadamente 18,2 m [por persona](#). Por comparación, en España existen [3,3 m de carretera per cápita](#), lo que se da por la diferencia en densidad poblacional entre ambos países, destacando particularmente la reducida densidad poblacional de la Isla Sur de Nueva Zelanda, que equivale a 8,38 personas/km², comparado con 35,86 personas/km² (Isla Norte) o 95,26 personas/km² (España).

De estas carreteras, aproximadamente 31.598 kilómetros, o un 32,5 % de la red total, están sin asfaltar (*unsealed*), lo que es más común en regiones rurales o remotas como Otago (52,17 % de la red total), Southland (50,43 %, ambas Isla Sur) o Gisborne (46,23 %, Isla Norte).³

Carreteras locales

Las carreteras locales están gestionadas por los ayuntamientos o gobiernos regionales (*councils*) de la jurisdicción, e incluyen carreteras urbanas, interurbanas y rurales que sirven de apoyo al

³ NZTA (2024): <https://www.nzta.govt.nz/assets/userfiles/transport-data/PSRoads.xlsx>

principal sistema de autovías del país. En total, existen [86.159 km de carreteras locales](#), componiendo aproximadamente un 88,61 % de la red de carreteras de Nueva Zelanda.⁴

A lo largo de este kilometraje, los ayuntamientos y gobiernos locales gestionan un total de [15.459 puentes](#), un 76,52 % de todos los puentes de carretera del país. De todos estos, 7.483 puentes (48,41 %) son puentes de un único carril, mientras que 723 puentes (4,67 %) tienen restricciones especiales de peso y/o velocidad, y 696 puentes (4,50 %) son de madera. Estos diferentes factores condicionan la seguridad y usabilidad de las carreteras, afectando también su resiliencia frente a episodios climáticos adversos como terremotos o inundaciones. En total, los puentes en carreteras locales equivalen a 262 kilómetros.⁵

Dentro de la categoría local existen también las [carreteras de uso especial](#) (*special purpose roads*), carreteras locales que reciben financiación añadida para su mantenimiento – generalmente por ser de especial interés estratégico (p. ej. carreteras de acceso a infraestructura de la red eléctrica), turístico o situadas en terrenos protegidos de la [Agencia de Conservación \(Department of Conservation – Te Papa Atawhai; DOC\)](#) o el [Waitangi National Trust](#). En total, 377 km repartidos entre 34 carreteras operan bajo este formato, aunque esta distancia se está reduciendo a medida que estas vías se incorporan al sistema de autovías nacionales.⁴

En el año acabado en junio de 2024, los gobiernos locales de Nueva Zelanda gastaron un total de [522,09 millones de euros](#) en la gestión de estas carreteras, dedicados principalmente (79,48 % de este gasto) al mantenimiento de las vías. El [Anexo I](#) incluye un análisis más detallado del gasto de gobiernos locales en transporte de carretera.⁶

Autovías estatales

El otro apartado de la red de carreteras de Nueva Zelanda es el sistema de autovías estatales (*state highways*), compuesto por un total de 81 carreteras que conjuntamente equivalen a [11.072 km](#), un 11,39 % del kilometraje total del país.⁴ Estas carreteras son propiedad y responsabilidad de [NZTA](#) y están ordenadas por número, comenzando con la SH1 y finalizando con la SH99, aunque existen varios números que aún no se emplean. La más importante de estas autovías, recogiendo el mayor tráfico y recorriendo todo el país (desde el Cabo Reinga en Northland hasta la ciudad de Bluff en Southland), es la SH1, cuyo nexo entre ambas islas es un ferry que une las ciudades de Wellington (Isla Norte) y Picton (Isla Sur). El [Anexo II](#) contiene un mapa de la red de autovías estatales del país.

⁴ NZTA (2024): <https://www.nzta.govt.nz/assets/userfiles/transport-data/PSRoads.xlsx>

⁵ NZTA (2024): <https://www.nzta.govt.nz/assets/userfiles/transport-data/WCBridges.xlsx>

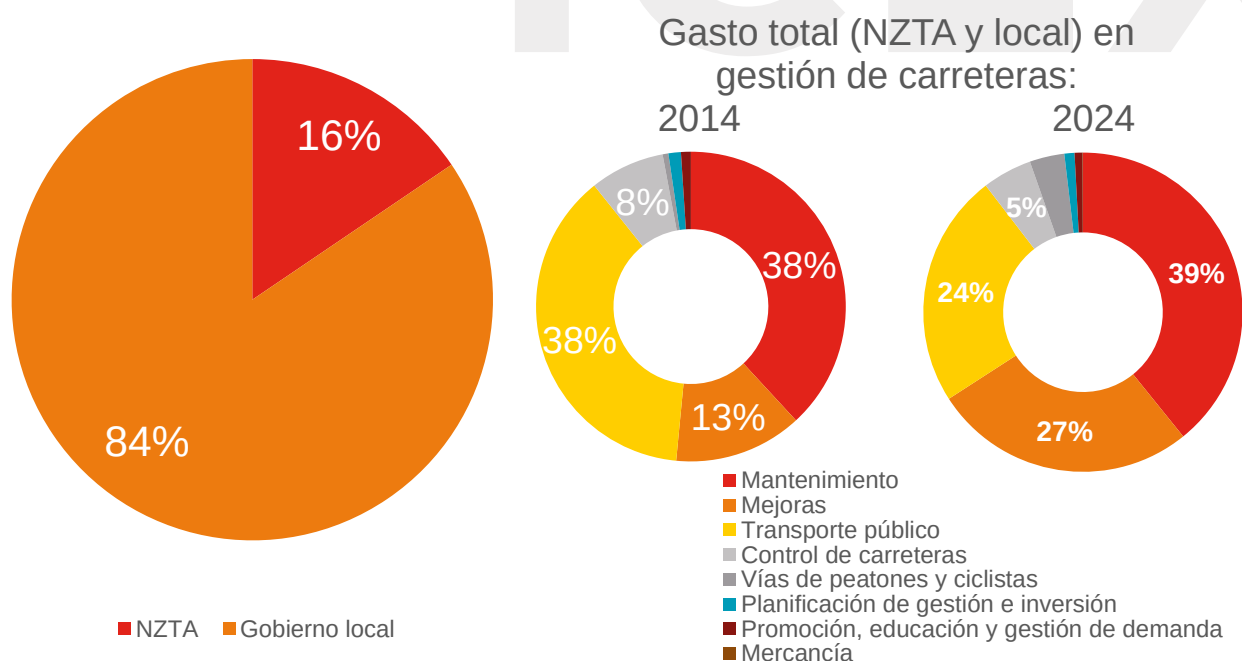
⁶ NZTA (2024): <https://www.nzta.govt.nz/assets/userfiles/transport-data/FundAllActivities.xlsx>

A lo largo de toda esta infraestructura, NZTA gestiona también un total de [4.744 puentes](#), de los que 156 (3,28 %) son de un único carril y un 0,2 % tienen restricciones particulares de peso y/o velocidad. En total, los puentes en autovías estatales equivalen a 205 kilómetros.⁷

Dentro de esta categoría de autovías estatales se recogen también las autovías de vía rápida (*expressways*) y autopistas (*motorways*), que son generalmente [vías de doble dirección con calzadas independientes de dos carriles cada una](#). A diferencia de estas, las autovías tradicionales son, en la mayoría de los casos, carreteras de una única calzada y un carril en cada dirección, sin separación física entre los carriles. Existen aproximadamente 416 kilómetros de autopistas actualmente operativas en Nueva Zelanda, principalmente cerca o dentro de las grandes ciudades de Auckland, Christchurch y Wellington.

En el año 2024, la NZTA gastó aproximadamente [2.841,51 millones de euros](#) en la gestión y mejora de su red de carreteras, incluyendo aproximadamente 1.680,98 millones de euros en mantenimiento y 1.160,53 millones en mejoras para estas vías. Estas partidas de gasto han aumentado en un 191,68 % con respecto a 2013, mientras que los gastos comparativos de los gobiernos locales aumentaron en tan solo un 184,48 % en el mismo periodo. En el [Anexo III](#) se ofrece un análisis más detallado sobre esta evolución del gasto en gestión de carreteras de la NZTA entre 2013 y 2024.⁸

GRÁFICA 4 – GASTO ESTATAL Y REGIONAL EN MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DE CARRETERAS, 2024



Fuente: [NZTA \(2024\)](#).

⁷ NZTA (2024): <https://www.nzta.govt.nz/assets/userfiles/transport-data/PSBridges.xlsx>

⁸ NZTA (2024): <https://www.nzta.govt.nz/assets/userfiles/transport-data/FundAllActivities.xlsx>

Calidad de las vías existentes

Para medir la actual calidad de las carreteras y vías terrestres en el país, la NZTA emplea [tres métricas](#) a lo largo de todo el territorio para analizar la calidad, comodidad, seguridad y usabilidad de estas vías, sean o no su responsabilidad.

- **Condition Index (CI):** este índice mide la calidad y regularidad del asfalto en las carreteras.
 - Los resultados de este índice son regulares en todo el territorio, con poca variación en los últimos 10 años, aunque los resultados, a excepción de 4 regiones, han empeorado.
 - Las regiones con mejores resultados son Southland, West Coast, Northland, Gisborne y Hawkes Bay, regiones mayoritariamente rurales y con reducido tráfico (5 de las 7 regiones con [menor tráfico del país](#)).
- **Pavement Integrity Index (PII):** este índice mide la calidad y regularidad del asfalto y pavimento en las carreteras.
 - En comparación con el CI, esta métrica si muestra una mayor variación entre las diferentes regiones, aunque estas no siguen ningún orden lógico geográfico, económico o de demanda.
 - Las regiones con mejores resultados son Southland, Manawatū-Whanganui y Wellington, mientras que West Coast obtiene resultados marcadamente peores al resto del país, siguiendo además una tendencia mucho más negativa que las otras regiones.
- **Smooth Travel Exposure (STE):** este último índice indica el porcentaje de kilómetros dentro de una red de transporte que es considerada «cómoda» por sus usuarios.
 - A través de esta métrica, cuyo criterio es más subjetivo, existe también una mayor variabilidad entre las diferentes regiones, y a lo largo de la línea temporal.
 - Las regiones con mayor porcentaje de carretera «cómoda» son Southland, West Coast, Waikato, Marlborough y Hawkes Bay, superando todas el 90 %. Por otro lado, la región de Wellington está entre las peor percibidas, siguiendo además una tendencia negativa en los últimos 10 años.
 - En el [Anexo IV](#) se muestra una comparativa del STE entre las diferentes regiones en los últimos 10 años.

Como es lógico, las carreteras denominadas urbanas (aquellas con límites de velocidad inferiores a 70 km/h) suelen tener mejores índices de calidad que las carreteras rurales (con límites de velocidad desde 70 km/h), dado su mayor nivel de cuidado y mantenimiento, impulsado por un mayor uso. De forma general, las autovías (*state highways*) tienen un límite de velocidad entre 80 km/h y 100 km/h, que se puede ver reducido en función de la calidad del trazado. En el caso de las autopistas (*expressways*), el límite de velocidad puede alcanzar los 110 km/h.

3.1.2. Transporte ferroviario

La red de infraestructura ferroviaria en Nueva Zelanda, la segunda categoría de transporte terrestre, incluye un total de [3.700 kilómetros de vías férreas](#) a lo largo de ambas islas, empleando barcos *Roll-On Roll-Off* (RORO) entre las ciudades de Wellington y Picton para el traslado de trenes entre

ambas islas. Esta infraestructura se divide entre «*below rail*», es decir, las piezas que no son trasladadas sobre las vías, y «*above rail*», las piezas que si se mueven sobre estas.

La extensa mayoría de la infraestructura de transporte ferroviario es propiedad y dependencia de la empresa pública [KiwiRail](#), que mantiene todas las vías férreas y su equipamiento, además de puentes y túneles sobre las que estas se sitúan. Es además propietaria de la mayoría de las estaciones de trenes del país y una amplia mayoría del material rodante, a excepción de ciertas partes de las líneas regionales en Auckland y Wellington. El terreno sobre el que se sitúa toda esta infraestructura, aproximadamente 18.000 ha, es propiedad de la [New Zealand Railways Corporation](#).

Infraestructura «*below rail*»

Una gran mayoría del [kilometraje férreo es de vía única](#), aproximadamente un 92,58 %, existiendo vías dobles principalmente en las regiones urbanas de Auckland y Wellington, y en el tramo interurbano que une las ciudades de Auckland y Hamilton. Del mismo modo, una gran mayoría de estas vías no están electrificadas, tan solo un 22,85 % de los kilómetros totales. Por comparación, en [España](#) existen aproximadamente 15.519 kilómetros de vías, de los cuales 9.984 (o un 64,33 % del total) están electrificados. La [infraestructura ferroviaria](#) del país incluye también 1.447 cruces de nivel, 105 túneles y 1.367 puentes.⁹

La línea más importante dentro del sistema ferroviario en Nueva Zelanda es la [North Island Main Trunk \(NIMT\)](#), uniendo las ciudades de Auckland y Wellington en la Isla Norte, transitando también por las grandes ciudades de Hamilton y Palmerston North. Esta línea alcanza los 682 kilómetros de longitud, de los que aproximadamente 460 (o 67,45 % del total) están electrificados, aún con diferentes potencias a lo largo del trayecto, pues ciertos tramos emplean corriente alterna, y otros corriente directa. De esta línea nacen varias bifurcaciones hacia ciudades costeras en ambas en el Este y Oeste de la isla, lo que permite a la red ferroviaria alcanzar importantes ciudades como Whangārei, Tauranga, Rotorua, Gisborne, Napier y New Plymouth. Cabe mencionar que las vías férreas no alcanzan los puertos de [Nelson](#) o [Northport](#), siendo estos los únicos puertos marítimos sin acceso ferroviario. En el [Anexo V](#) se encuentra un mapa del sistema ferroviario neozelandés.

Todas las vías no urbanas del país tienen un ancho de vía de 3 pies y 6 pulgadas (1.067 mm), como es común en países de influencia británica como Sudáfrica y partes de Australia, además de Indonesia, Japón y Filipinas.

Infraestructura «*above rail*»

La infraestructura «*above rail*» está compuesta, principalmente, por material rodante (*rolling stock*) como las locomotoras y vagones que se sitúan sobre las vías, que se divide entre material de uso

⁹ Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda (2024): <https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Report/Future-Freight-Scenarios-Study.pdf>

urbano e interurbano. En la siguiente tabla se provee información sobre el principal equipamiento motor de uso en Nueva Zelanda,

TABLA 2 - MATERIAL RODANTE EN USO EN NUEVA ZELANDA, 2024

Clase	Potencia	Año de primera entrega	Año de última entrega	Nº total de vehículos adquiridos	Nº total de vehículos en uso
DC	Diésel	1978	1983	85	~18
DF/DFB/DFT	Diésel	1979	1981	30	~22
DJ	Diésel	1968	1961	64	~9
DL	Diésel	2010	2023	73	~59
DX/DXR	Diésel	1972	1976	49	~44
EF	Electricidad	1986	1988	22	~4
AM	Electricidad	2013	2024	74	~72
FP/FT	Electricidad	2010	2016	83	~83

Fuente: [KiwiRail \(2023\)](#).¹⁰

En 2022, la edad media de las locomotoras era de 25,6 años y de los vagones de 24 años.

Solo existe infraestructura y servicios de transporte ferroviario urbano en las ciudades de Auckland y Wellington. En Auckland, la empresa [Auckland Transport](#) (propiedad del [ayuntamiento](#)) es propietaria de las estaciones y el material rodante, mientras que en Wellington, es el gobierno regional ([Greater Wellington Regional Council](#)) quien toma propiedad y gestión del material rodante y todas las estaciones de la red, a excepción de la estación principal de Wellington, que se mantiene bajo propiedad de [KiwiRail](#).

3.1.3. Transporte marítimo

Las infraestructuras de transporte marítimo son una pieza crítica para la conectividad y accesibilidad del mercado neozelandés, dada la distancia que separa este país a sus vecinos y socios comerciales en Oceanía, Asia y América. En particular, los puertos marítimos son esenciales para el transporte nacional e internacional de mercancías, pues en 2023, [un 99,63 % de las mercancías](#) transitadas lo hicieron a través de puertos marítimos, un 63,57 % de estas, por volumen, dirigidas hacia el exterior.

Aunque existen un total de [12 puertos registrados](#) ante el [Ministerio de Industrias Primarias \(Ministry of Primary Industries – Manatū Ahu Matua; MPI\)](#) de Nueva Zelanda para el movimiento internacional

¹⁰ La clase AM es empleada únicamente para los trenes urbanos de la ciudad de Auckland y son propiedad de la agencia de transporte de la ciudad ([Auckland Transport](#)). Las clases FP y FT son empleadas únicamente para los trenes urbanos de la ciudad de Wellington y son empleados por la agencia de transporte de la región de Wellington ([Greater Wellington Rail, Ltd.](#)).

de mercancías y personas, tan solo 5 de estos agrupan un 68,51 % del movimiento de bienes por volumen en 2023. Estos son los siguientes.

Puerto de Tauranga

El puerto de Tauranga ([Port of Tauranga](#)) está situado en la ciudad del mismo nombre, la más grande y poblada de la región de Bay of Plenty, en el noreste de la Isla Norte. Este es el principal puerto del país, operando como un *hub* de transporte de mercancías a nivel nacional, con rutas de transporte regulares a los otros puertos del país, además de a puertos en Oceanía, Asia y América. Está también apoyado por infraestructura terrestre de carreteras y vías férreas y situado a menos de 2 km del aeropuerto de la ciudad.

Este es un puerto multimodal – con capacidad de gestionar contenedores, mercancías sueltas, mercancías a granel sólidas y líquidas y pasajeros – y multisectorial, pues mediante este se mueven mercancías de diversos sectores, incluyendo madera, productos lácteos, kiwis, carne, pulpa de celulosa y petróleo. Tiene un calado máximo de 14,5 m en marea alta, reducido a 13,2 m en marea baja, lo que significa que puede albergar barcos mucho más grandes que el resto de los puertos del país. Cuenta con 9 grúas (Post-Panamax y Super Post-Panamax) y 53 *straddle carriers* para el movimiento de contenedores, además de instalaciones para contenedores fríos.

El puerto es [propiedad](#) de la empresa [Port of Tauranga Ltd.](#), que es a su vez controlado en un 54,14 % por [Quayside Holdings Ltd.](#) (brazo de inversión del [gobierno regional de Bay of Plenty](#)) y cuyos valores restantes se cotizan en el [mercado de valores neozelandés \(NZX\)](#).

Puerto de Auckland

El puerto de Auckland ([Port of Auckland](#)) está situado en la ciudad de Auckland, la más grande y poblada del país, en el norte de la Isla Norte. Por volumen de mercancías transitadas, este es el segundo puerto más grande del país, situado a tan solo 230 km de carretera del [Puerto de Tauranga](#). Este también cuenta con extensas rutas regulares de transporte a otros puertos de Nueva Zelanda, Oceanía, Asia y América.

Similar al puerto de Tauranga, este tiene capacidad multimodal para gestionar contenedores, mercancías sueltas, mercancías a granel y buques de pasajeros, siendo este el puerto de pasajeros más transitado del país. Una de las principales diferencias de este puerto ante el anterior es el calado máximo, tan solo 12,5 m en marea baja, lo que prohíbe el acceso a buques de categoría Post-Panamax o superiores. El puerto cuenta con 8 grúas post-panamax además de muelles especializados para buques RORO, relevantes en el transporte de vehículos terrestres.

El puerto es [propiedad](#) de [Port of Auckland Ltd.](#), controlado por el [Ayuntamiento de Auckland](#).

Puerto de Wellington (*CentrePort*)

El puerto de Wellington ([CentrePort Wellington](#)) está situado en la capital de Nueva Zelanda, en el extremo sur de la Isla Norte. Aunque este puerto es el tercero por tránsito de mercancías importadas y exportadas a nivel nacional, su importancia se muestra más aparente en el cabotaje, pues es el principal enlace de transporte con la Isla Sur a través de ferris, buques de contenedores y otros tipos de buques de carga y pasajeros. En 2023, este puerto [registró el mayor número de movimiento de barcos del país](#), 3.600 (2,5 veces más que el puerto de Tauranga) y fue reconocido por el [Índice de Eficiencia de Puertos Marítimos del Banco Mundial](#) como el puerto más eficiente de Oceanía, el 100.º a nivel mundial.¹¹

El puerto tiene un calado máximo de tan solo 11,4 m, lo que significa que solo puede ser accedido por barcos de categoría *feeder*, por lo que se reserva mayoritariamente para tránsitos de cabotaje o envíos especiales desde el extranjero. El puerto cuenta con dos grúas de contenedores.

El puerto es [propiedad](#) de W.R.C. Holdings Ltd. (brazo de inversión del [gobierno regional de Wellington](#)) al 76,92 % y de MWRC Holdings Ltd. (brazo de inversión del [gobierno regional de Manawatū-Whanganui](#)) al 23,08 %.

Puerto de Lyttelton

El puerto de Lyttelton ([Lyttelton Port](#)) está situado en el pueblo del mismo nombre, a las afueras de la ciudad de Christchurch, el principal centro poblacional e industrial de la Isla Sur, situado en el centro-este de esta isla. Este es el principal puerto de la Isla Sur, y por ello una pieza de infraestructura crítica para el comercio internacional de bienes con esta región, además de un popular destino turístico para cruceros.

Similar a los otros grandes puertos, este es un puerto multimodal, aceptando tanto contenedores como mercancías sueltas y mercancías a granel sólido y líquido (madera, cemento, petróleo). Cuenta con un calado máximo de 13,2 m en sus muelles de contenedores, lo que permite el acceso de barcos hasta la categoría de Panamax, aunque comúnmente los buques que se trasladan hasta/desde Lyttelton desde/hasta el extranjero realizaran una parada en puertos más grandes como el de Tauranga. Cuenta con 4 grúas (Super Post-Panamax) y 25 *straddle carriers* para el movimiento de contenedores en su terminal, además de instalaciones para contenedores fríos.

El puerto es [propiedad](#) de [Christchurch City Holdings Ltd.](#), brazo de inversión del [ayuntamiento de Christchurch](#) que gestiona también el aeropuerto internacional de la ciudad.

Puerto de Northport

El puerto de Northport ([Northport](#)), está situado al sur de la ciudad de Whangārei, capital y principal centro poblacional de la región de Northland, en el extremo norte de la Isla Norte. Este es el puerto

¹¹ CentrePort (2024): <https://www.centreport.co.nz/assets/Uploads/2024-Annual-Report.pdf>

más cercano a los países con quien Nueva Zelanda comercializa, y este posicionamiento estratégico ha sido clave en su desarrollo. Similar a los puertos de [Tauranga](#) o [Auckland](#), cercanos geográficamente a este, cuenta con rutas de transporte regulares a los otros puertos del país, además de puertos en Oceanía, Asia y América.

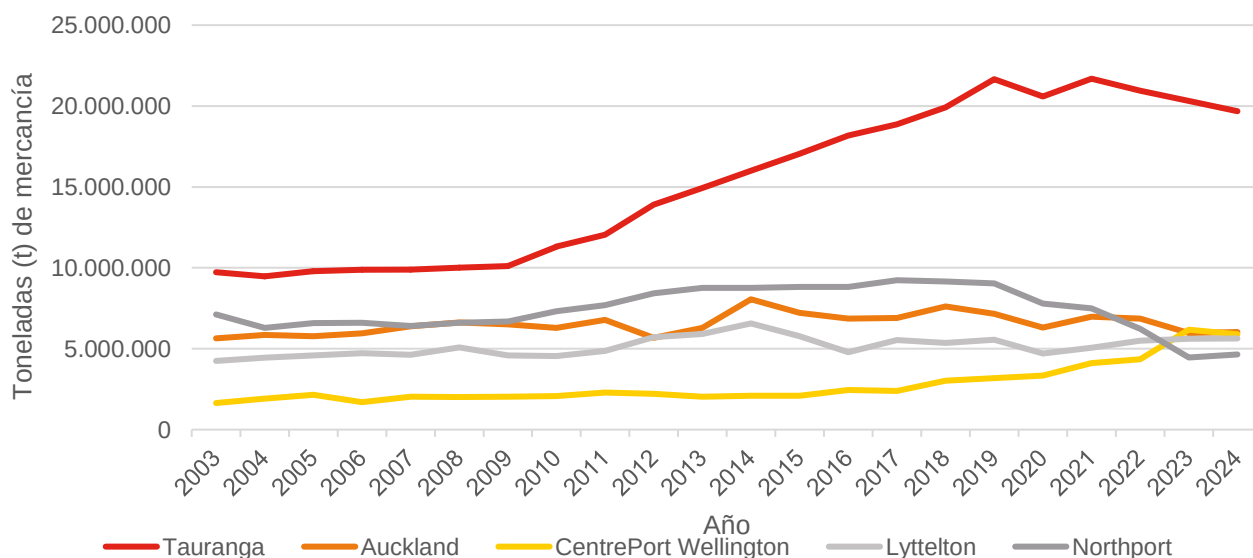
Aunque el puerto es oficialmente multimodal y acepta contenedores, mercancías sueltas y mercancías a granel, es mayoritariamente empleado para el transporte de mercancías a granel. En su punto máximo, cuenta con un calado de 14,2 m de profundidad, superando todos los otros puertos a excepción de [Tauranga](#). Esto facilita el tránsito de buques de mayor envergadura, lo que ha permitido desarrollar líneas de transporte de gran volumen, apoyadas por sus dos grúas móviles de contenedores, compatibles con buques de clase Post-Panamax.

En el espacio colindante a este puerto está situada la antigua refinería petrolífera de [Marsden Point](#), con dos muelles propios e independientes para la carga/descarga de mercancías líquidas.

El puerto es [propiedad](#) conjunta al 50 % de [Marsden Point Holdings Ltd.](#) (a su vez controlada mayoritariamente por el [gobierno regional de Northland](#), [Port of Auckland Ltd.](#) y otros inversores menores) y [Port of Tauranga Ltd.](#)

En total, estos 5 puertos son los principales puntos de conexión internacional para el comercio neozelandés, moviendo en total 38 millones de toneladas de exportaciones y 22 millones de toneladas de importación en 2024, repartidos de la siguiente manera.

GRÁFICA 5 – TRÁFICO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS MARÍTIMOS DE NUEVA ZELANDA, 2003 A 2024



Fuente: [InfoShare \(2024\)](#).¹²

¹² Imports and Exports - Overseas Cargo Statistics – Total Exports by New Zealand Port (Annual-Jun)

En el [Anexo VI](#) se puede encontrar una tabla informativa sobre todos los puertos comerciales del país. El [Anexo VII](#) contiene un mapa de Nueva Zelanda que identifica la posición de todos estos.

3.1.4. Transporte aéreo

Nueva Zelanda cuenta con un total de [139 aeropuertos y aeródromos](#) situados a lo largo del territorio, aunque tan solo [5 de estos reciben vuelos internacionales](#) de manera regular y programada. Del mismo modo en que los puertos son el principal punto de acceso para las mercancías a Nueva Zelanda, los aeropuertos son igualmente críticos para el movimiento de pasajeros, sean estos nacionales o internacionales.

Aeropuerto Internacional de Auckland

El aeropuerto internacional de Auckland ([Auckland International Airport](#)) está situado en la ciudad del mismo nombre, en el norte de la Isla Norte. Este es el principal aeropuerto del país, medido tanto en tráfico de pasajeros como mercancías, y es por tanto una pieza clave de infraestructura para la conectividad de Nueva Zelanda.

Actualmente, el aeropuerto cuenta con una única pista de 3.500 m de categoría ILS III B, surtida por dos terminales independientes, una nacional y una internacional, con un total de 65 puertas de embarque, 23 de ellas con pasarelas de acceso a las naves. Por su cercanía a la ciudad, tiene un toque de queda para vuelos nocturnos entre la 1:30 A.M. y las 5:30 A.M.

Este es parcialmente [propiedad](#) pública por parte del [ayuntamiento de Auckland](#), que retiene un 11,08 % de la propiedad. De cualquier modo, la mayoría de sus acciones están cotizadas en los mercados de valores de [Nueva Zelanda \(NZX\)](#) y el [Australia \(ASX\)](#). Es actualmente la 5.º mayor compañía, por capitalización, del NZX.

Aeropuerto Internacional de Christchurch

El aeropuerto internacional de Christchurch ([Christchurch Airport](#)) es el segundo aeropuerto más concurrido del país, y el más transitado de la Isla Sur. Situado en la capital de la región de Canterbury, el aeropuerto sirve como un segundo punto de acceso internacional al país y un centro de conexión de viajeros y mercancías nacionales para la Isla Sur.

Un aspecto de relevancia sobre este aeropuerto es su importancia en el contexto de acceso a la Antártida, siendo este uno de los principales aeropuertos mundiales empleados para acceder al continente sureño.

El aeropuerto cuenta con dos pistas de 3.288 m y 1.741 m, respectivamente, surtida por una única terminal que alberga los vuelos domésticos e internacionales con un total de 37 puertas de embarque, 23 de ellas con pasarelas de acceso. Este no tiene ninguna restricción de vuelo nocturno.

El aeropuerto de Christchurch es [propiedad](#) pública al 100 %, aunque un 75 % de este está controlado por [Christchurch City Holdings Ltd.](#), una sociedad de holding del [Ayuntamiento de Christchurch](#) (que controla también el [Puerto de Lyttelton](#) en su totalidad), y el 25 % restante por el [Ministro de Finanzas](#) y el [Ministro de Empresas Públicas](#).

Aeropuerto Internacional de Wellington

El aeropuerto internacional de Wellington ([Wellington International Airport](#)) está situado en la capital de Nueva Zelanda, en el extremo sur de la Isla Norte, la tercera ciudad más poblada del país. Tanto por tráfico de pasajeros como de mercancías, este es el tercer aeropuerto más importante del país, con líneas directas y regulares al resto de aeropuertos del país y al exterior.

De manera similar al [Aeropuerto de Auckland](#), el aeropuerto internacional de Wellington incluye una única pista de 2.081 metros de longitud y categoría ILS I, suministrada por una única terminal que acoge a los viajeros nacionales e internacionales. Hay un total de 26 puertas de embarque con un total de 12 pasarelas. También existe un toque de queda a la aviación nocturna entre las 12:00 A.M. y las 6:00 A.M.

El aeropuerto de Wellington (Wellington International Airport Ltd.) es parcialmente [propiedad](#) del [Ayuntamiento de Wellington](#), pero un 66 % está bajo el control de NZ Airports Ltd., sociedad de holding controlada por [Infratil Ltd.](#), un fondo de inversión neozelandés. El gobierno local de Wellington se ha planteado la [venta de su participación en el aeropuerto](#), pero canceló esta decisión en octubre de 2024.

Aeropuerto Internacional de Queenstown

El aeropuerto internacional de Queenstown ([Queenstown Airport](#)) está situado en el suburbio de Frankton en la ciudad de Queenstown, la segunda ciudad más poblada de la región de Otago, en el sur de la Isla Sur.

Este aeropuerto cuenta con dos pistas de aterrizaje, la principal de 1.889 metros y la secundaria de 720, sin ningún sistema ILS de navegación. Estas están suministradas por una única terminal que alberga los buques de origen y destino nacional e internacional, con un total de 9 puertas de embarque, todas carentes de pasarelas. Existe un toque de queda para vuelos nocturnos entre las 10:00 P.M. y 7:00 A.M.

El aeropuerto internacional de Queenstown (Queenstown Airport Corporation Ltd.) es [propiedad](#) al 75,01 % del [gobierno regional del Lakes District](#) y 24,99 % del [Aeropuerto Internacional de Auckland](#), mediante una empresa de holding (Auckland Airport Holdings (No. 2) Ltd.).

Aeropuerto Internacional de Dunedin

El aeropuerto de Dunedin ([Dunedin Airport](#)) es el 5.º mayor aeropuerto del país, el más pequeño de todos los aeropuertos internacionales del país, obteniendo esta denominación únicamente por su actividad previa, dado que actualmente no existe ningún servicio regular con el extranjero. Está situado en el pueblo de Momona, al sudoeste de la ciudad de Dunedin, en el sudeste de la Isla Sur.

Similar a los aeropuertos de Auckland y Wellington, este aeropuerto cuenta únicamente con una pista de 1.900 metros de categoría ILS I, suministrada por una única terminal compuesta por 5 puertas de embarque, dos de las cuales cuentan con pasarelas. No tiene toque de queda nocturno.

El aeropuerto internacional de Dunedin (Dunedin International Airport) es [propiedad](#) del gobierno, estando controlado al 50 % por el [Ayuntamiento de Dunedin](#) (mediante una [sociedad de holding](#)) y al 50 % por el [Ministro de Finanzas](#) y el [Ministro de Empresas Públicas](#).

Los únicos aeropuertos no analizados que han recibido viajeros internacionales en los últimos 20 años han sido los aeropuertos de [Hamilton](#), [Palmerston North](#) y [Rotorua](#), cuyo tráfico internacional no supera los 50 pasajeros anuales desde 2015.

El espacio aéreo neozelandés, además del espacio de Tonga, Samoa, Niue e Islas Cook, está controlado por la empresa pública [Airways New Zealand](#), que gestiona más de 30 millones de km².

En el [anexo VIII](#) se puede encontrar un mapa de los aeropuertos internacionales de Nueva Zelanda y sus principales rutas internacionales. En el [Anexo IX](#) se encuentra un mapa de los principales aeropuertos del país con sus rutas nacionales.

3.2. Oferta de infraestructuras de telecomunicaciones

La infraestructura de telecomunicaciones es un aspecto crítico en el desarrollo actual de cualquier país, y es en este ámbito que Nueva Zelanda generalmente demuestra un mayor avance dentro del contexto global. En esta sección se analizan aquellas infraestructuras para la transmisión de voz y datos, además del progreso realizado en la transición entre tecnologías antiguas y modernas.

Acorde al [Índice de Desarrollo de Tecnologías de Información y Comunicación \(IDI\)](#) de la [Unión Internacional de Telecomunicaciones \(ITU\)](#) de la ONU, Nueva Zelanda se sitúa como el 34.º país a nivel mundial en el desarrollo de infraestructuras de información y telecomunicaciones. Aún por detrás de países como España (29.º) o Australia (16.º), su índice es superior a varios países de la Unión Europea como Francia (35.º), Alemania (44.º) o Italia (54.º).

3.2.1. Transmisión física de voz y datos

Cables submarinos

Un punto crítico de acceso para las telecomunicaciones internacionales con Nueva Zelanda es la red de cables submarinos que físicamente conectan este país con Australia, Fiya y Estados Unidos. En la actualidad, existen 3 cables submarinos operativos:

- **Southern Cross Cable**: Operativo desde el año 2000, tiene una longitud total de 30.500 km, con aterrizaje en Australia, Fiya, EE. UU. (Hawaii y California), Kiribati y Nueva Zelanda (Auckland). Tiene una capacidad máxima de 18 Tbps, alcanzando 13,4 de forma activa.
 - **Southern Cross NEXT**: Nuevo tramo de la red que conecta Australia, Fiya (Suva y Savusavu), Tokelau, Kiribati, EE. UU. y Nueva Zelanda (Auckland). Está operativo desde 2022, con una capacidad de 18 Tbps.
 - Estas redes son propiedad conjunta de los teleoperadores [Spark NZ](#) (Nueva Zelanda), [Singtel](#) (Singapur), [Telstra](#) (Australia) y [Verizon](#) (EE. UU.).
- **Tasman Global Access (TGA)**: Operativo desde 2017, tiene una longitud de 2.288 km, con aterrizaje en Raglan (Nueva Zelanda) y Australia. Tiene una capacidad máxima de 20 Tbps. Es propiedad conjunta de los teleoperadores [Spark NZ](#), [One NZ](#) (Nueva Zelanda) y [Telstra](#) (Australia).
- **Hawaiki Submarine Cable**: Operativo desde 2018, tiene una longitud de 14.000 km, con aterrizaje en Australia, Tonga, Samoa Americana, EE. UU. (Hawaii y Oregon) y Nueva Zelanda (Whangārei). Tiene una capacidad máxima de 30 Tbps. Es propiedad del grupo [BW Digital](#) (Singapur).

Cabe también mencionar que existen otras dos líneas de cables submarinos nacionales, ambas sirviendo como conexión entre las dos islas. Estas líneas son:

- **Aqualink**: Operativo desde el año 2001, está compuesto por 5 tramos conectando las ciudades de Auckland, Raglan y New Plymouth, Whanganui y Waikanae, Paraparaumu y Titahi Bay, Wellington y Kaikoura, y Oara y Christchurch. Tiene una capacidad máxima de 20 Tbps. Es propiedad del teleoperador local [One NZ](#).
- **Nelson-Levin**: Operativo desde el año 2001, conecta las ciudades de Nelson y Levin. Tiene una capacidad máxima de 20 Tbps. Es propiedad del teleoperador local [Spark NZ](#).

Infraestructura de distribución local

Para la gestión y distribución física de voz y datos se emplean principalmente dos tipos de tecnologías, cables de cobre tradicionales y nuevas conexiones de fibra óptica. Dentro del primer grupo, en Nueva Zelanda se emplean tecnologías de la familia DSL, principalmente Very High-Bit-Rate Digital Subscriber Line (VDSL) y Asymmetric Digital Subscriber Line (ADSL), además de

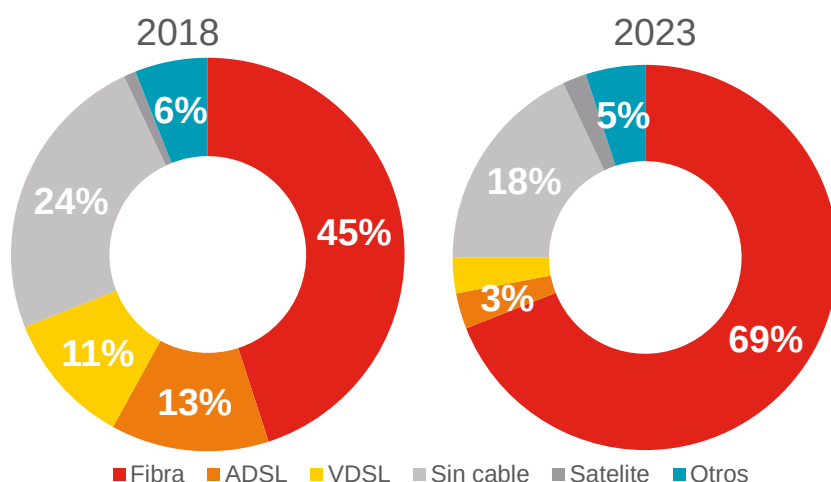
Híbrido de Fibra Coaxial (HFC), que está disponible en regiones concretas de Wellington y Canterbury.¹³

En las últimas décadas, el gobierno neozelandés ha puesto en marcha una serie de programas para impulsar la inversión y adopción de nuevas tecnologías de telecomunicaciones, principalmente el acceso a la fibra en el hogar y el negocio. Estos incluyen el programa Ultra-Fast Broadband y la Rural Broadband Initiative.

- **Ultra-Fast Broadband (UFB):** Plan creado en 2011 con el objetivo de llevar la red de fibra óptica al 75 % de la población en 2022, aumentado este objetivo después al 87 %. El proyecto fue [completado](#) en diciembre de 2022 y alcanza más de 400 pueblos y ciudades.
- **Rural Broadband Initiative (RBI):** Alianza público-privada que comenzó en 2010 con el objetivo de mejorar las velocidades de conexión de hogares y negocios en zonas rurales mediante la transición de cables de cobre a fibra óptica. La segunda fase de este programa (RBI 2) comenzó en 2016 con el objetivo de mejorar la cobertura en carreteras y zonas turísticas desabastecidas. También cuenta con un [apartado de conexiones móviles](#).
 - Protagoniza esta alianza el grupo [Rural Connectivity Group \(RCG\)](#), compuesto por los 3 principales teleoperadores del país: [Spark NZ](#), [One NZ](#) y [2degrees](#).

En las siguientes gráficas se puede ver el impacto de estos programas sobre la adopción de tecnologías de fibra en Nueva Zelanda, que aumentan en un 53,33 % (relativo a su posición original) entre 2018 y 2023.

GRÁFICA 6 – USO DE TECNOLOGÍAS DE TRANSFERENCIA DE DATOS EN NUEVA ZELANDA, 2018 Y 2023



Fuente: [InternetNZ \(2023\)](#).

¹³ Commerce Commission New Zealand (2024): https://comcom.govt.nz/data/assets/pdf_file/0033/361959/2023-Telecommunications-Monitoring-Report-15-August-2024.pdf

La [propiedad de esta infraestructura](#) está dividida un pequeño grupo de empresas, siendo el mayor de estos [Chorus](#), cuya balanza incluye un 100 % de las líneas de cobre del país más un 69,4 % de todas las líneas de fibra óptica. Un 15,3 % de la fibra es propiedad de [Enable Networks](#), un 13,7 % de [Ultra Fast Fibre \(UFF\)](#) y un 1,6 % por [Northpower Fibre](#).¹⁴

Desde 2021, [Chorus](#) ha comenzado a [eliminar parte de su infraestructura de cobre](#), reduciendo el número de conexiones por 15.000 entre junio de 2022 y junio de 2023, mientras que 28.000 nuevas conexiones de fibra fueron dadas de alta.

3.2.2. Transmisión móvil de voz y datos

El desarrollo de infraestructuras para la transmisión móvil de voz y datos es igualmente importante para un país como Nueva Zelanda, donde la notable dispersión poblacional dificulta y encarece el acceso a tecnologías fijas en toda la población. En la actualidad, Nueva Zelanda está cubierto por tecnologías de redes inalámbricas de 3.ª generación (3G), 4.ª generación (4G) y 5.ª generación (5G), aunque el alcance geográfico de esta última es aún limitado.

Se estima que cerca de un [98,6 % de la población](#) del país alcanza la tecnología 3G, y un 98 % la tecnología 4G, aunque la expansión de la 5G solo alcanza un 26,8 % de la población.¹⁵ Pese a esto, la extensión geográfica de las tecnologías 3G son de un 49,5 % del territorio, 52 % para 4G y tan solo 1,4 % para las tecnologías 5G. Por ello, y en apoyo a las iniciativas para mejorar el acceso por conexión fija (UFB), el gobierno puso en marcha dos programas, la mencionada Rural Broadband Iniciativa y el Mobile Black Spot Fund:

- [Rural Broadband Initiative \(RBI\)](#): La sección móvil de la RBI mencionada anteriormente está enfocada únicamente en conexiones de internet, y no teléfono) El mismo consorcio de empresas está desarrollando torres de telecomunicaciones en regiones remotas, alcanzando en julio de 2024 su [500ª torre](#).
- [Mobile Black Spot Fund \(MBSF\)](#): Similar al UFB y RBI, este fondo tiene como objetivo proporcionar mejor cobertura de telecomunicaciones en autovías estatales y lugares turísticos previamente desabastecidos. Al final de 2024, se espera que 1.405 km de autovías estatales y 168 zonas turísticas serán abastecidos mediante este instrumento.

La propiedad de la infraestructura de telecomunicaciones móviles esta más diversificada, controlada no solo por los tres grandes teleoperadores móviles del país ([Spark NZ](#), [One NZ](#) y [2degrees](#)), sino también por el consorcio RCG e inversores extranjeros. En 2022, [Spark NZ](#) vendió un 70 % de sus infraestructuras móviles a un [fondo de inversiones canadiense](#), el mismo que en 2023 compraría

¹⁴ Las infraestructuras de fibra fueron divididas por región con la implementación del programa UFB. Mientras que [Chorus](#) fue otorgada la distribución en la mayoría del territorio, [UFF](#) ganó un contrato para el centro de la Isla Norte, [Enable Networks](#) para la región de Christchurch y [Northpower Fibre](#) para la región de Northland. InfraComm (2023): <https://media.umbraco.io/te-waihangā-30-year-strategy/5odizq2o/sector-state-of-play-telecommunications.pdf>

¹⁵ Entre 2022 y 2023, el alcance poblacional de las tecnologías 5G aumentó del 13,9 % de la población al 26,8 %, un incremento del 92,81 % en un año.

todas las [infraestructuras móviles a 2Degrees](#). Todos estos activos son gestionados actualmente bajo la marca comercial [Connexa](#). En 2022, [OneNZ](#) también vendió sus infraestructuras a un [consorcio de fondos de inversiones](#) británico-canadiense, ahora conocido como [FortySouth](#).

Por los grandes [vacíos geográficos en la cobertura móvil](#) tradicional, que suponen aproximadamente 129.042 km² o un 48 % del territorio total, diversos sistemas de telefonía y conexión por satélite crecen en popularidad en el país, aunque ninguno de estos es de origen nacional.

En el [Anexo X](#) se puede encontrar una tabla con los propietarios de las principales infraestructuras de telecomunicaciones del país.

3.3. Oferta de infraestructuras de energía

El sector de la energía en Nueva Zelanda es tan amplio como en otros países desarrollados, pues la variedad y riqueza de los recursos naturales sostiene un mix energético diversificado y sostenible en el tiempo

Acorde al análisis anual del [Consejo Mundial de la Energía \(World Energy Council\)](#), la [infraestructura energética de Nueva Zelanda es la 9ª mejor a nivel mundial](#) y la mejor en Asia y Oceanía, por delante de países como Estados Unidos (10.ª posición), España (13.ª) o Australia (22.ª). Este análisis tiene en cuenta 3 criterios, seguridad energética, equidad energética y sostenibilidad medioambiental, el primero el criterio peor puntuado para Nueva Zelanda, a raíz de sus elevadas importaciones de combustibles, resultado de su incapacidad de almacenaje y refinado.

3.3.1. Combustibles fósiles

La infraestructura de combustibles fósiles, acorde a la clasificación del gobierno neozelandés, comprende la generación de energía a través del carbón, petróleo (y productos derivados) y gas natural, generando en 2023 [un 57,13 % de la energía total](#) del país.¹⁶

Antes de analizar la exploración y explotación de estos combustibles, es importante mencionar que, bajo la [Ley de Minerales de la Corona \(Crown Minerals Act\) de 1991](#), es la corona quien controla y gestiona todas las reservas de petróleo, oro, plata y uranio en Nueva Zelanda, incluyendo su zona única exclusiva y la plataforma continental (hasta 350 millas náuticas de la costa). Además, la corona tiene bajo su propiedad aproximadamente la mitad del carbón, los minerales metálicos y no metálicos y las piedras industriales, sea por propiedad del terreno donde se encuentran o por derechos patrimoniales.

¹⁶ Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda (2024): <https://www.mbie.govt.nz/building-and-energy/energy-and-natural-resources/energy-statistics-and-modelling/energy-publications-and-technical-papers/energy-in-new-zealand/energy-in-new-zealand-2024>

Carbón

Las reservas de carbón han sido un activo extremadamente valioso en el sector energético de Nueva Zelanda desde la llegada de los primeros colonos hasta la actualidad, aunque una mayor concienciación medioambiental está obligando un reajuste del carbón dentro del *mix* energético del país. En la actualidad, se estima que estas reservas de carbón superan los [16.000 millones de toneladas](#), de lo que más de un 80 % es carbón lignito situado en la Isla Sur.

Hoy en día existen [15 minas de carbón](#) operativas en el país, 2 de ellas en la región de Waikato (Isla Norte), 9 en la región de West Coast, 1 en Otago y 3 en Southland (Isla Sur). En 2023, dos tercios de la extracción de carbón se realizó en West Coast, donde se sitúa la mina de Stockton, propiedad de [BT Mining \(Bathurst Resources\)](#), la principal empresa minera del país. Desde 2017, tan solo minas abiertas operan en el país.

En el año 2023, 2,6 millones de toneladas (M t) de carbón, equivalentes a [65,78 petajulios \(PJ\)](#), fueron extraídas en Nueva Zelanda. Estas [se reparten](#) entre carbón bituminoso (1,31 M t; 39,44 PJ), sub-bituminoso (1,02 M t, 21,40 PJ), y lignito (275.433 t, 4,93 PJ). Este suministro fue complementado por importación (principalmente de sub-bituminoso), y una gran parte de la producción total (55,86 %) fue exportado.

De los 38,17 PJ totales mediante la quema de carbón en Nueva Zelanda, un 54,55 % fue dedicado a la transformación y 45,45 % al consumo directo, principalmente industrial (procesado de alimentos). El [Anexo XI](#) incluye un análisis detallado sobre la extracción, comercialización y uso del carbón en Nueva Zelanda.

Petróleo y productos derivados

El petróleo y los productos derivados de este son absolutamente críticos para el funcionamiento de sus infraestructuras, el movimiento de personas y mercancías y el desarrollo general del país. La capacidad de extraer y refinar este tipo de materiales es clave, pero, como se menciona anteriormente, Nueva Zelanda no cuenta con capacidad de refinería, dañando su resiliencia.

Acorde a las estimaciones oficiales (2P)¹⁷, las [reservas petrolíferas](#) de Nueva Zelanda alcanzan los 44,7 millones de barriles (MMbbl) y, en la actualidad, todas las explotaciones se encuentran en la [cuenca petrolífera de Taranaki](#), que cubre aproximadamente 330.000 km² del territorio oeste de la Isla Norte. Esta está ocupada actualmente por 4 yacimientos marinos y 14 yacimientos terrestres activos. De todos estos, 7 extraen tanto petróleo como gas licuado de petróleo (GLP), 10 extraen solo petróleo líquido y 1 extrae solo GLP. En 2023, un total de 6,63 MMbbl de petróleo y 1,64 de GLP fueron extraídos en Nueva Zelanda, una recuperación ligera del 5,7 % con respecto al año

¹⁷ Las estimaciones 2P incluyen las reservas «probadas» y las reservas «probables» (50 % de probabilidad de ser producidas), pero no las reservas posibles (10 % de probabilidad de ser producidas).

anterior, pero un valor mínimo desde 1984. Esta producción local es equivalente a 44,80 PJ en 2023, un 68,11 % de la producción local de carbón en el mismo año.¹⁸

Actualmente, los yacimientos de Maui (1,81 MMbbl, mixto), Maari (1,81 MMbbl, líquido) y Pohokura (0,75 MMbbl, mixto) son los más productivos del país. El [grupo austriaco OMV](#) es propietario y administrador de estos tres principales campos, aunque el sector cuenta con otros actores como [Todd Energy](#) (gas natural), [Beach Energy](#) (gas natural) o [Genesis Energy](#) (petróleo y gas natural).

La extracción y generación energética a través de estas fuentes se ha visto profunda y negativamente afectada por el cierre de dos piezas clave de infraestructura, el yacimiento de Tui y la refinería petrolífera de Marsden Point.

- **Yacimiento de Tui.** Históricamente, este es el yacimiento de mayor importancia y capacidad del país, extrayendo en su época más productiva 13,45 millones de barriles (MMbbl) anuales en 2008, más de lo que se produce en la actualidad entre todos los yacimientos. El yacimiento fue abandonado en 2019 y el gobierno está llevando a cabo un [programa de desmantelamiento](#).¹⁹
- **Refinería de Marsden Point.** La única refinería del país, con una capacidad de refinado de [135.000 barriles diarios](#), cesó sus operaciones en 2022, citando escasos resultados financieros. Desde el cierre operativo de la planta de refinería, se ha convertido en un punto de entrega, almacenaje y distribución de combustibles refinados (gasolina, diésel y combustibles aéreos) para secciones de la Isla Norte.
 - Durante su operación, la empresa estaba controlada por un consorcio llamado Refining NZ, compuesto por los principales distribuidores del país, [Z Energy](#), [BP](#) y [Mobil](#).
 - Entre 2023 y 2024, [BP](#) y [Mobil](#) vendieron sus acciones en lo que es ahora [Channel Infrastructure](#), pero aún mantienen infraestructuras de almacenaje de combustibles en diversos puntos del país. Channel Infrastructure cotiza en el [NZX](#).

Aparte de la infraestructura de extracción y los puertos marítimos de transporte mencionados anteriormente, otra pieza crítica para el movimiento y el uso de derivados del petróleo es la [tubería](#) de 170 km que une Marsden Point y la ciudad de Auckland («*Refinery to Auckland*», RAP), trasladando gasolina, diésel y combustible de aviación para la ciudad y el [Aeropuerto de Auckland](#). Es propiedad de [Channel Infrastructure](#).

Incluso antes del cierre de la refinería, esta era incapaz de refinar el crudo neozelandés, por lo que toda [la producción de crudo es exportada](#), equivaliendo en 2023 a 478,59 millones de euros, principalmente a Singapur (55,19 % de todas las exportaciones) y Australia (34,01 %). Por otro lado, esto ha provocado un aumento en [las importaciones de productos refinados](#), que entre 2020 y 2023

¹⁸ Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda (2014): <https://www.nzpam.govt.nz/assets/Uploads/doing-business/nz-petroleum-basins-part-one.pdf>

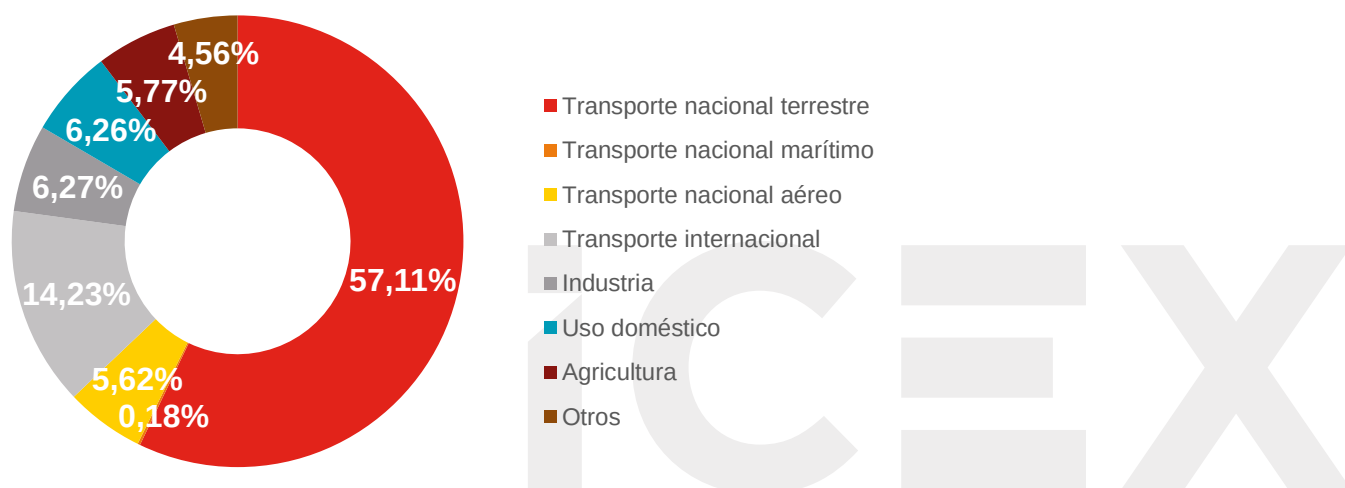
Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda (2024): <https://www.mbie.govt.nz/assets/Data-Files/Energy/nz-energy-quarterly-and-energy-in-nz/petroleum-reserves.xlsx?vid=99>

¹⁹ A raíz de este abandono de la infraestructura, una [adenda](#) a la Ley de Recursos Minerales de 2021 obliga el correcto desmantelamiento de todos pozos petrolíferos y de gas natural por parte de sus operadores en el futuro.

aumentaron en un 139,33 %, alcanzando 19,13 MMbbl de gasolina, 25,52 MMbbl de diésel y 10,04 MMbbl de combustible de aviación, equivalentes a 265,61 PJ. Estas importaciones provienen principalmente de Corea del Sur (38,33 % de todas las importaciones), Singapur (32,26 %) y Malasia (15,29 %).

La oferta energética total atribuible al petróleo y sus derivados alcanza en 2023 los 299,97 PJ (51,94 MMbbl), que se emplean de la siguiente manera.

GRÁFICA 7 – USO DEL PETROLEO Y SUS DERIVADOS EN NUEVA ZELANDA, 2024



Fuente: [Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

Gas natural

El gas natural es la principal fuente de energía no-renovable en Nueva Zelanda, empleada tanto para la transformación eléctrica como para su uso directo en ámbitos industriales, comerciales o domésticos. Similar al petróleo, este recurso se obtiene de la región de Taranaki, normalmente mediante los mismos pozos petrolíferos.

En 2023, un total de [13 yacimientos](#) fueron empleados para la extracción y producción de gas natural, siendo los más productivos Maui, Mangahewa, Pohokura, Turangi y Kupe. La eficiencia total de estas explotaciones, medidas en porcentaje de producción neta²⁰ sobre producción bruta es del 93,5 % para las 5 principales plantas, que producen un 97,84 % del gas natural útil del país.²¹

La caída en la extracción de petróleo del país ha llevado también a una caída en la extracción de gas natural, que en 2022 registró su valor mínimo desde 1985. A diferencia del mercado de petróleo, Nueva Zelanda no importa ni exporta gas natural ni gas natural licuado (GNL) dada una falta de

²⁰ La producción neta equivale a la producción bruta menos GLP, gas reinyectado y gas quemado.

²¹ Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda (2024): <https://www.mbie.govt.nz/assets/Data-Files/Energy/nz-energy-quarterly-and-energy-in-nz/gas.xlsx>

infraestructura de almacenaje, aunque en agosto de 2024 se inició una [propuesta](#) para permitir la construcción de estos equipamientos.

La infraestructura nacional de gas natural es más extensa que la del petróleo y sus derivados, e incluye tanto líneas de alta presión para transmisión como una red reticulada de distribución. Esto incluye más de 2.500 km de tuberías de alta presión para la transmisión de gas, incluyendo la [tubería de Maui](#) (línea de 307 km que conecta la planta de Oanui con la estación eléctrica de Huntly, transportando más del 80 % del gas natural total del país), más 4.800 km de líneas de distribución de gas. Toda esta infraestructura es propiedad y está gestionada por [First Gas Ltd.](#) No existe infraestructura de extracción, transmisión o distribución de gas natural en la Isla Sur.

En 2023, la producción útil de gas natural en Nueva Zelanda alcanzó los 148,05 KJ (134,33 BqF), que se emplearon de la siguiente manera:

- **Consumo industrial:** 52,72 PJ (46,97 BqF; *principalmente procesado de alimentos y procesos químicos*).
- **Transformación energética:** 46,76 PJ (41,66 BqF).
- **Uso no energético:** 38,62 PJ (34,41 BqF; *p. ej. como materia prima en el sector petroquímico*).
- **Uso comercial:** 7,72 PJ (6,88 BqF).
- **Uso doméstico:** 7,20 PJ (6,42 BqF).

El [Anexo XII](#) incluye un análisis más detallado de la extracción, comercialización y uso de los combustibles fósiles en Nueva Zelanda en las últimas décadas.

3.3.2. Energías renovables

El sector de las energías renovables en Nueva Zelanda está compuesto por energía geotermal, hidroeléctrica, biocombustibles, energía eólica y energía solar. La explotación de este tipo de energías es generalmente promovida por el gobierno neozelandés por su menor impacto medioambiental y su alineación con los objetivos 'verdes' del país. En 2023, un [42,68 % de toda la energía producida](#) en el país provino de estas fuentes renovables, y esta fue principalmente dedicada a la transformación energética (mayoritariamente la producción de electricidad). Un 88 % de la electricidad total fue generada mediante energías renovables.

Energía geotermal

La compleja situación geográfica y geológica de Nueva Zelanda mencionada anteriormente aporta al país una vasta riqueza natural en forma de energía geotermal, común en la zona volcánica de Taupō, pero también el campo de Ngawha (Northland) y pequeñas fuentes termales en la Isla Sur. Acorde a la [Energy Information Administration \(EIA\)](#) de EE. UU., Nueva Zelanda es el 4.º país a nivel mundial por uso de energía geotermal sobre generación eléctrica total.

En la actualidad hay [129 campos geotermales](#) identificados en Nueva Zelanda, de los que tan solo 15 superan el rango de los 220 °C, 7 están entre los 140 y 220 °C y 14 están entre los 70 y 140 °C. Además, tan solo 10 de estos campos están siendo activamente explotados, aún 6 bajo están desarrollo condicional o limitado. Los principales campos son los de Kawerau (4 estaciones generadoras) y Wairakei (3), aunque es en Wairakei donde la mayoría de esta energía es generada y transformada.

La gran mayoría de todas las estaciones generadoras son propiedad de [Mercury NZ](#) o [Contact Energy](#), con algunos actores de menor tamaño como [Top Energy](#) o [Eastland Generation](#).

En 2023, el equivalente a [202,64 PJ de energía geotermal](#) fue obtenida en Nueva Zelanda, alcanzando así su mayor valor histórico y suponiendo un 33,10 % de la generación total de energía en Nueva Zelanda. Un 95,78 % de toda esta energía es transformada posteriormente en electricidad, a través de las 15 plantas transformadoras que existen en el país, aunque parte de esta energía es dedicada a la agricultura, horticultura, piscicultura y el uso comercial (como la calefacción de piscinas y hospitales).²²

Energía hidroeléctrica

La energía hidroeléctrica fue hasta 2006 la energía renovable más productiva del país y se mantiene en la actualidad como una fuente energética contundente y estable dentro del mix energético nacional, resultado de más de un siglo de inversión y explotación de presas y embalses.

Actualmente existen [más de 100 presas en Nueva Zelanda](#), principalmente en el río Waikato (Isla Norte), Waitaki y Clutha (Isla Sur), además de una estación de generación hidroeléctrica situada en el Lago Manapōuri (Isla Sur), la mayor planta productora de energía hidroeléctrica y la segunda mayor central eléctrica del país, por detrás tan solo de [Huntly](#). La amplia mayoría de estas instalaciones, incluyendo tanto Manapōuri como las diversas presas son propiedad, mayoritariamente, de [Meridian Energy](#) (Manapōuri, Waitaki), [Mercury NZ](#) (Waikato), [Manawa Energy](#) (Clutha), [Genesis Energy](#) (Waitaki, Tongariro).

En 2023, el equivalente a [95,66 PJ de energía hidroeléctrica](#) fueron generados a través de estas instalaciones, un nivel históricamente elevado apoyado por altos niveles de precipitaciones.²³

Biocombustibles

Similar a la energía hidroeléctrica, la producción de biocombustibles en Nueva Zelanda se ha mantenido generalmente regular en los últimos 35 años, sostenida mayoritariamente por los

²² Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda (2024): <https://www.mbie.govt.nz/assets/Data-Files/Energy/nz-energy-quarterly-and-energy-in-nz/renewables.xlsx>

²³ Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda (2024): <https://www.mbie.govt.nz/assets/Data-Files/Energy/nz-energy-quarterly-and-energy-in-nz/renewables.xlsx>

combustibles sólidos derivados de la industria maderera y silvicultural, pero también los biogases provenientes de vertederos y los procesos de tratamiento de aguas residuales.

Los biocombustibles sólidos, principalmente de leña, carbón vegetal y pellets de madera, son marcadamente comunes en Nueva Zelanda, producidos y distribuidos por todo el territorio, con origen en la gran industria silvicultural que produce y exporta madera en el mercado global. Por este volumen de producción, los [biocombustibles sólidos](#) en 2023 fueron responsables de un 91,57 % de toda la generación energética bruta de biocombustibles, 44,37 PJ. De cualquier modo, la generación fue un 13,19 % inferior a la de 2022, a causa de una caída en la producción maderera del país, poniendo en evidencia su dependencia sobre este sector externo y el efecto sobre la resiliencia energética de esta fuente.

Por otro lado, los biocombustibles gaseosos se generan únicamente mediante [11 vertederos y 9 puntos de tratamiento de aguas residuales](#), a falta de digestores industriales operativos en el país. En 2023, un total de [3,84 PJ de biogás](#) fueron generados en el país, proviniendo 71,27 % del total de vertederos, incluso teniendo en cuenta que algunos practican quema de metano. Pese a ofrecer una menor generación energética total, esta es más estable que la de biocombustibles sólidos.

La generación de biocombustibles líquidos es aún más reducida, alcanzando en 2023 tan solo 0,24 PJ de energía. [Impulsos gubernamentales](#) han buscado fomentar la explotación de este tipo de energía, pero la escasez de infraestructuras dificulta su expansión.

En 2023, [48,45 PJ de biocombustibles](#) fueron generados en Nueva Zelanda, sumados a 0,14 PJ importados en forma de carbón vegetal. Un 31,22 % de los biocombustibles sólidos se emplearon en la cogeneración eléctrica, mientras que el resto fueron destinados a usos industriales y calefacción doméstica. Por otro lado, un 91,92 % del biogás y la totalidad de los biocombustibles líquidos fueron empleados para la generación de electricidad.

Energía eólica

La costa oeste de Nueva Zelanda es famosamente ventosa a causa de la corriente de viento conocida como los '*Roaring Forties*', potenciando las oportunidades de transformación eléctrica. Pese a ello, el sector energético eólico en Nueva Zelanda es relativamente incipiente, con el primer aerogenerador puesto en marcha en 1993 y el primer parque eólico en 1997.

Actualmente, existen un total de [18 parques eólicos](#) repartidos por Nueva Zelanda, con un total de 661 aerogeneradores de variantes capacidades operativos entre todos estos. La amplia mayoría de estos parques están situados en la Isla Norte, particularmente en la región de Manawatu-Whanganui, donde los 4 parques de la región comprenden 348 aerogeneradores, más de la mitad del total nacional. La empresa [Meridian Energy](#) controla 6 de los parques neozelandeses, mientras que [Mercury NZ](#) controla 5.

Esta infraestructura generó en 2023 un total de [11,66 PJ de energía](#), un aumento del 13,01 % con respecto al año anterior, resultado de la puesta en funcionamiento de la segunda fase de Turitea (mayor parque del país por capacidad instalada), Harapaki (segundo mayor) y Kaiwera Downs. Se espera que el desarrollo de parques eólicos en los próximos años multiplique la generación eléctrica eólica en el país, con más de [27 parques eólicos actualmente en diversas fases de desarrollo](#) y una capacidad potencial de 4.156 MW de potencia instalada.

Energía solar

En contraste con las posibilidades de explotación de energía geotermal, hidroeléctrica o incluso eólica, la energía solar en Nueva Zelanda está limitada por dos factores principales: la falta de espacio y la escasez de irradiación solar. En [comparación con Australia](#), un país con mayor superficie y un clima más árido, la [capacidad fotovoltaica](#) instalada en Nueva Zelanda es del 1 %.

De cualquier manera, la generación energética fotovoltaica en la última década ha disfrutado de un crecimiento agigantado, tanto en el ámbito industrial como el doméstico. A 2023, la capacidad fotovoltaica instalada en Nueva Zelanda era de 367 GWh, un aumento del 30,30 % con respecto a 2022, parcialmente por la puesta en marcha de la primera planta fotovoltaica industrial del país, [Kohirā](#) (56 GWh) en la región de Northland. Las granjas de [Rangitaiki](#) (54 GWh) y Te Ihi o te Ra (7,3 GWh) han comenzado a producir en 2024, lo que se espera impulse aún más la producción en este año. Las primeras dos son propiedad de [Lodestone Energy](#), mientras que la última es propiedad de [Eastland Group Ltd.](#)

La generación energética fotovoltaica en Nueva Zelanda ha aumentado desde [0 PJ hasta 1,30 PJ desde 2013 a 2024](#), y se espera que esta producción continúe en aumento en los próximos años con la entrada operativa de diversas plantas fotovoltaicas industriales actualmente en construcción, además de una mayor tasa de instalación en hogares y edificios comerciales.

En el [Anexo XIII](#) se analiza la evolución de la producción energética mediante fuentes renovables en las últimas décadas.

3.3.3. Electricidad

La infraestructura eléctrica comprende las obras y el equipamiento eléctrico segmentado bajo tres categorías funcionales: generación de electricidad, transmisión eléctrica y distribución eléctrica. Entre estos diferentes grupos existen diferencias no solo el uso objetivo de las obras, pero también el estilo de propiedad y el modelo de gestión de los activos.

Generación de electricidad

Los equipos de generación eléctrica pueden ser nuevamente categorizados en función del origen de la energía que los nutren, siendo estos combustibles fósiles o energías renovables. La generación de electricidad mediante combustibles fósiles en 2023 fue equivalente a [55,39 PJ](#), o un

11,4 % de toda la energía de estos combustibles generada a lo largo del año. En particular, un 32,6 % del carbón y un 28,8 % del gas natural fueron empleados en la generación de electricidad.

Por otro lado, en el caso de las energías renovables, estas están casi exclusivamente dedicadas a la generación de electricidad, incluyendo un 100 % de la energía hidroeléctrica y eólica, además de un 96,39 % de la energía geotermal y un 77,84 % de la energía solar. La mayor discrepancia existe en el sector de los biocombustibles, particularmente los sólidos, de los que tan solo un 36,39 % de la generación total se dedica a la generación de electricidad.

Las principales plantas de generación eléctrica del país, por capacidad, son la planta de carbón y gas natural de [Huntly](#) (953 MW), las plantas hidroeléctricas de [Manapōuri](#) (850 MW) y [Ōhau](#) (688 MW), la planta gas natural de [Stratford](#) (577 MW) y la planta hidroeléctrica de [Benmore](#) (540 MW). En el [Anexo XIV](#) se incluye una tabla con las principales plantas de generación eléctrica, segmentadas por tipo de fuente y empresa propietaria.

Transmisión eléctrica

La infraestructura de transmisión eléctrica conecta todos los principales puntos de generación de electricidad con los centros poblacionales del país mediante una gran variedad de redes eléctricas y subestaciones que conectan con las redes locales de distribución.

En la actualidad, la red de transmisión eléctrica está compuesta por [tres corredores principales](#): los corredores insulares de corriente alterna de alta tensión (HVAC) de la Isla Norte e Isla Sur, y el corredor interinsular de corriente directa de alta tensión (HVDC). Los corredores HVAC, originalmente de 110 kV, han sido mejorados en su mayoría a líneas de 220 kV, aunque estas mejoras no han llegado a todas las regiones del país, por lo que regiones como Gisborne, partes de Northland y West Coast están aún conectadas por líneas de 110 kV y parte de la red entre Canterbury y West Coast cuenta simplemente con líneas de 66kV, donde las líneas de mayor potencia no alcanzan. Oficialmente, existe una línea de transmisión de 400 kV entre la prensa de Whakamaru y Auckland, pero esta opera aún en 220 kV. Las [líneas HVAC superan los 10.500 km](#). El [Anexo XV](#) incluye un mapa de las líneas de transmisión de Nueva Zelanda.

Por otro lado, la [línea HVDC](#) conecta ambas islas (desde la prensa hidroeléctrica de Benmore hasta una subestación al norte de Wellington), un total de 572 km de línea aérea más 40 km de línea subterránea/submarina. Ambos extremos de este corredor están conectados al resto de la línea HVAC mediante transformadores AC/DC. Esta es otra pieza crítica de infraestructura, pues la mayoría de la generación eléctrica del país se realiza en la Isla Sur, particularmente en épocas de mayor caudal en los ríos, lo que suministra un porcentaje significativo de la electricidad a los muchos centros poblacionales de la Isla Norte.

En total, la red de transmisión eléctrica está compuesta por 11.047 kilómetros de línea, 174 subestaciones y 313 transformadores y es propiedad única de [Transpower New Zealand Ltd.](#),

empresa pública.²⁴ Las pérdidas por transmisión eléctrica fueron de 5,06 PJ, un 3,23 % de la generación total.

Distribución eléctrica

Toda la energía eléctrica generada a través de las plantas mencionadas anteriormente y transmitida mediante los corredores HVAC y HVDC a lo largo del país alcanza los consumidores finales, sean estos clientes industriales, comerciales o domésticos, mediante una serie de redes de distribución eléctrica local.

En total, la infraestructura de distribución eléctrica abarca [185.255 km de longitud de línea](#), incluyendo 98.193 (62,05 % del total) de distribución aérea, 48.116 km (30,40 %) de distribución subterránea y 11.812 km (7,55 %) de sub-transmisión, con una capacidad total de 6.808 MW. La edad media de los cables de distribución aérea es de 41 años, por lo que se espera que un 4,6 % de estos sean remplazadas en los próximos años.²⁵

Las pérdidas por distribución eléctrica fueron de 5,57 PJ, un 3,56 % de la generación total.

3.4. Oferta de infraestructuras de agua

La infraestructura y gestión de agua en Nueva Zelanda es un tema de extrema importancia para el bienestar de la población y la productividad de su economía, pues, aunque este es un país con una gran riqueza de agua, como se menciona en el [apartado 3.3.2.](#), el tratamiento y la canalización de este presenta notables problemas. Macroeconómicamente, el uso del agua es extremadamente importante para ciertos sectores del país, incluyendo la ganadería y agricultura, que en si afectan otras industrias como la lana o los alimentos.

[Water New Zealand](#) es una asociación industrial que apoya la coordinación y colaboración entre los diferentes actores del sector, realizando un [análisis anual sobre el estado de las infraestructuras de agua](#). Las infraestructuras se diferencian entre agua potable, aguas residuales y aguas pluviales.

3.4.1. Infraestructuras de agua potable

Las infraestructuras de agua potable están organizadas en diferentes redes locales de agua potable (*drinking water networks*), que abarcan el sistema completo: desde los puntos de captación de agua (*water abstraction points*), los puntos de tratamiento de agua potable (*water treatment plants*) y los puntos de bombeo de agua (*water pump stations*), además de todas las tuberías que conectan estos entre sí, y con los clientes. En total, existen 240 redes de agua potable divididas entre 33 gobiernos

²⁴ Transpower (2024): https://static.transpower.co.nz/public/uncontrolled_docs/TranspowerIntegratedReportFY24.pdf

²⁵ Comisión de Comercio de Nueva Zelanda (2024): https://comcom.govt.nz/data/assets/excel_doc/0018/360423/Performance-summaries-for-electricity-distributors-Year-to-31-March-2023.xlsx

locales y regionales, aglutinando 586 puntos de captación, 288 puntos de tratamiento y 30.263 kilómetros de tuberías.²⁶

El alcance de estas infraestructuras es marcadamente variante entre diferentes regiones y distritos del país, donde la dispersión poblacional y reducida tasa de urbanización restringe el acceso de estas redes a las viviendas y propiedades locales. De media, las conexiones de agua potable alcanzan un [81,77 % de todas las propiedades del país](#), aunque en 12 de estos distritos no supera el 80 %. Particularmente en las regiones de Northland (48,10 % de acceso), Tasman (58,68 %) y Marlborough (69,77 %) se denota un peor acceso a estas infraestructuras, mientras que Hawkes Bay (91,61 %), Southland (91,58 %) y Manawatu-Whanganui (89,94 %) se sitúan cómodamente por encima de la media.

Es también relevante mencionar que, en al menos 6 de los 33 gobiernos locales y regionales que controlan infraestructuras de agua potable, un 25 % de las tuberías subterráneas están en «mal estado», superando el 50 % en Napier (Hawkes Bay). Las tuberías al aire libre están generalmente en mejores condiciones, aún con necesidad de renovación en ciertas regiones

3.4.2. Infraestructuras de aguas residuales

La [infraestructura de aguas residuales](#) está también controlada por gobiernos locales y regionales, y organizada en diversas redes de aguas residuales. Entre todas las redes del país, existen un total de 2.335 puntos de bombeo de aguas residuales (*wastewater pump stations*), 152 plantas de tratamiento de aguas residuales (*wastewater treatment plants*) y 17.786 kilómetros de tubería que unen los puntos de desagüe de los consumidores con los puntos finales de emisión.

Similar a la infraestructura de agua potable, es notable el mal estado en el que se encuentran las tuberías de desagüe subterráneas y aéreas del país. En al menos 6 de los gobiernos locales y regionales, al menos un 20 % de las tuberías subterráneas están en «mal estado», porcentaje que asciende al 90 % en la región occidental de Bay of Plenty, equivalente a 307,8 kilómetros de tubería subterránea en el distrito. Sobre las tuberías al aire libre, tan solo 4 gobiernos cuentan con más de un 10 % de tuberías en mal estado, incluyendo nuevamente el Bay of Plenty occidental (17 %).

3.4.3. Infraestructuras de aguas pluviales

Las [infraestructuras de aguas pluviales](#), denominadas en el país como «*stormwater*», son de especial importancia dentro de este, particularmente dentro de aquellas regiones con mayor nivel de precipitaciones, pues el estado de estas infraestructuras condiciona directamente la protección de otras infraestructuras, como el transporte o las telecomunicaciones, y la población.

²⁶ En el caso particular de los gobiernos de Auckland y Wellington, no es el gobierno sino [Watercare Services Ltd.](#) y [Wellington Water](#), respectivamente, quien controla estos activos. Ambas empresas son propiedad de sus ayuntamientos respectivos.

Acorde a los datos de 2023, estas infraestructuras incluyen 18.366 kilómetros de tuberías y un total de 220 estaciones de bombeo de aguas pluviales, que dirigen el exceso de agua desde sus puntos de captación hasta los puntos de emisión. De forma similar a las infraestructuras de aguas residuales, el estado de estas es variante a lo largo del país, pues mientras que cerca de la mitad de los distritos presentan menos de un 5 % de tuberías en mal estado, la totalidad de las tuberías subterráneas de Bay of Plenty occidental y 36 % de las tuberías de Ashburton están notablemente deterioradas. En el caso de Wellington Water, 32 % de las tuberías externas de aguas pluviales están consideradas en «mal estado». Por valor, las infraestructuras de aguas pluviales (8.254 millones de euros) equivalen a un 47,19 % de todas las infraestructuras de agua del país.

En 2021, el [Departamento de Asuntos Internos \(Department of Internal Affairs – Te Tari Taiwhenua; DIA\)](#) estimó la [inversión total necesaria](#) en estas infraestructuras de «tres aguas» entre 66.348 y 95.521 millones de euros en los próximos 30 años para recuperarlas a su nivel inicial. También ha sido gran causa de debate político y público la posibilidad de desarrollar un programa de gestión de infraestructuras que desplazaría el control de estas desde el gran número de gobiernos locales y regionales a un número reducido de entidades regionales que controlarían los tres tipos de aguas, programa denominado «Water Services Reform Program» o «Three Waters». Esta propuesta fue [denegada](#) dentro de los primeros 20 días del Nuevo Gobierno en diciembre de 2023.

3.5. Oferta de infraestructuras sociales

El apartado de infraestructuras sociales dentro de este análisis se enfoca principalmente en los sectores de sanidad y educación, donde se recogen los mayores proyectos de infraestructura dentro de esta tipología. Aunque existen otros sectores potencialmente significativos, principalmente el sector penitenciario, no se esperan nuevos proyectos significativos dentro de estos.

3.5.1. Infraestructuras de sanidad

En el ámbito de las infraestructuras de sanidad, cabe mencionar el enorme cambio que ha sufrido este sector en los últimos dos años con la eliminación de los Consejos Sanitarios de Distrito (*District Health Boards*; DHBs) en julio de 2022 a favor de un nuevo sistema denominado [Sanidad Nueva Zelanda \(Health New Zealand - Te Whatu Ora; HNZ\)](#). Este cambio afectó tanto la propiedad y gestión de los activos de infraestructura como a la prestación de servicios sanitarios en el país, además de la división administrativa del territorio, pues los 15 DHBs existentes se aglutinaron en 4 divisiones regionales (Northern, Te Manawa Taki, Central y Te Waipounamu).²⁷

En total, HNZ controla [83 campus hospitalarios](#) a lo largo de todo el país, superando los 1.000 edificios, aunque la [Comisión de Infraestructuras de Nueva Zelanda \(New Zealand Infrastructure](#)

²⁷ La división del norte incluye Northland y Auckland.

La división de Te Manawa Taki incluye Waikato, Bay of Plenty, Gisborne y Taranaki.

La división central incluye Hawke's Bay, Manawātū-Whanganui y Wellington.

La división de Te Waipounamu incluye toda la Isla Sur.

[Commission; Te Waihangā; INFRACOM](#)) advierte que una carente inversión y mal mantenimiento de esos activos a lo largo de las últimas décadas ha resultado en la excesiva depreciación de ciertos edificios. La edad media de estos activos es también un factor relevante, pues en 2021 era de 28 años de antigüedad en la DHB más actualizada y 58 años en la DHB con infraestructuras más anticuadas, pese a que la vida útil esperada para edificios de este tipo en Nueva Zelanda ronda los 30 a 50 años de antigüedad.

Por otro lado, HNZ tiene bajo su dominio 80 clínicas en el país, incluyendo 56 unidades de cuidados particulares, como centros de emergencia, quirófanos, centros de cuidado intensivo, y 14 centros de salud mental. El valor total de los activos de todos los DHB, estimado en 2021, es de 13.269 millones de euros.²⁸

Esta falta de inversión y mantenimiento resulta en una capacidad hospitalaria muy reducida, tan solo 2,67 camas por cada mil habitantes, posicionando a Nueva Zelanda en el 20 % de los países [con menor capacidad hospitalaria de la OCDE](#). España alcanza las 2,96 camas. Son particularmente alarmantes las cifras del [DHB de Waitemata](#) (Auckland), que, con un total de 628.770 habitantes, era el más grande del país, y aun así tenía la menor capacidad relativa de salas quirúrgicas, pediátricas, de maternidad, neonatales y de cuidados intensivos. Varias DHBs no tenían capacidad neonatal, de cuidados intensivos, de alta dependencia o de cuidado crítico en 2021.

Por otro lado, esta escasa capacidad se suma a un [mal estado de las infraestructuras](#). En 2021, 3 de los hospitales más grandes del país estaban categorizados como en «mal estado», más otros 5 categorizados como «promedios».

3.5.2. Infraestructuras de educación

Las infraestructuras de educación en Nueva Zelanda se encuentran en un estado similar a las de sanidad, con una amplia variabilidad en el estado y la antigüedad de los activos existentes, resultado de diferencias en el volumen y eficacia de inversión sobre estos. De forma generalizada, los edificios educativos tienen una antigüedad [media de 42 años](#), aproximándose a la vida útil esperada de los 50 años, aunque existen notables diferencias entre los diferentes tipos de educación.²⁹

En el ámbito de la educación infantil (*early childhood education*; ECE), existe un total de 5.000 escuelas o instituciones, la mayoría de ellas son controladas por negocios privados u organizaciones sin ánimo de lucro que, normalmente, no son propietarias de su infraestructura.

Por otro lado, los activos y terrenos de las escuelas primarias y secundarias son mayoritariamente propiedad del [Ministerio de Educación \(Ministry of Education – e Tāhuhu o te Mātauranga; MOE\)](#). La cartera del MOE incluye más de 2.100 instituciones, abarcando más de 15.000 edificios, 35.000 aulas y 9.000 ha de espacio. De cualquier modo, la gestión y el mantenimiento de todos estos

²⁸ INFRACOMM (2021): <https://media.umbraco.io/te-waihangā-30-year-strategy/a1xnvfa5/sector-state-of-play-health.pdf>

²⁹ INFRACOMM (2024): <https://media.umbraco.io/te-waihangā-30-year-strategy/wa3pqtg2/sector-state-of-play-education.pdf>

activos es, principalmente, responsabilidad de los mismos colegios, lo que contribuye al deterioro acelerado de todos estos activos dada una falta de experiencia en estas labores. Acorde al MOE, la reparación de toda la infraestructura educativa del país tendría un coste aproximado de [16.587 millones de euros](#).

En contraste a esto, dentro del sector de educación terciaria, que comprende las 8 universidades, 16 escuelas politécnicas (*Institutes of Technology and Polytechnics*; ITPs) y los 3 wānanga (centros de educación terciaria maoríes), las instituciones son generalmente propietarias y gestoras de sus propias infraestructuras, que en 2021 se evaluaron en [5.253 millones de euros](#). Pese a ser independientes, estos tienen restricciones por parte de la [Secretaría de Educación \(Secretary of Education\)](#) a la hora de vender activos inmobiliarios o terrenos.

Particularmente en el ámbito de las tecnologías de información y telecomunicación (TICs), el [Proyecto de Mejoras a la Red de Colegios \(School Network Upgrade Project; SNUP\)](#) comenzó en 2005 para proveer un acceso al internet rápido, resiliente y de calidad para los colegios. Su conclusión en 2006 alcanzó más de 2.400 instituciones de educación primaria, secundaria y terciaria, y luego fue apoyada por los programas UFB y RBI mencionados en el [apartado 3.2.1.](#)

En 2021, Nueva Zelanda fue el [31º país con mayor inversión en educación](#), sobre PIB per cápita, de la OCDE, con tan solo un 23,93 %. España ocupaba la 10ª posición con un 28,43 %.

3.6. Empresas constructoras

Los proyectos de construcción, mantenimiento y renovación de las grandes obras de infraestructura civil en Nueva Zelanda están condicionados por la oferta de empresas constructoras en el país. El reducido tamaño de este, y su proximidad geográfica y macroeconómica a Australia, significa que muchos de sus grandes actores provienen de mercados extranjeros, o son propiedad de grupos de otros países.

Fletcher Construction

[Fletcher Construction](#) es la subsidiaria de construcción del grupo [Fletcher Building](#), una de las mayores empresas de Nueva Zelanda, cuyos valores cotizan en el [NZX](#). Esta es la empresa de construcción civil más grande del país y opera bajo tres marcas comerciales: Fletcher, [Brian Perry Civil](#) (especializado en ingeniería geotécnica y de gestión de aguas), y [Higgins Contractors Ltd.](#) (especializado en carreteras). La empresa ha estado involucrada en proyectos como la construcción del [Eastern Busway](#), el primer tramo del [Northland Corridor](#) (ambos con participación de [Acciona Concesiones](#)) y el [túnel de Waterview](#), la [construcción de Northport](#), la construcción de [dos de las principales granjas eólicas del país](#), mejoras a diversas [plantas de tratamiento de agua potable](#), además de grandes obras civiles como la [prisión](#) y el [centro de convenciones de Auckland](#).

Cabe mencionar que [Fletcher Building](#) es una empresa con un [alto nivel de integración vertical](#), incluyendo desde la fabricación y distribución de PYL ([Winstone Wallboards](#)), cemento ([Firth](#)), refuerzos de acero ([Fletcher Reinforcing](#)) y asilantes ([Tasman Insulations](#)) para clientes industriales y privados, hasta la prestación de servicios de mantenimiento de carreteras a gobiernos locales y regionales. Cuenta con una plantilla de 3.799 trabajadores y realizan también proyectos en otros países de Oceanía, como Australia, Fiji o Papúa Nueva Guinea.

Fulton Hogan

[Fulton Hogan](#) es una empresa de construcción multisectorial de Nueva Zelanda cuyos proyectos abarcan una amplia variedad de regiones tanto en Nueva Zelanda como en Australia. Entre otros proyectos, se destaca la remodelación del [muelle de Prime Port](#) y la [planta de tratamiento de agua de Ardmore](#), además del mantenimiento de [las autovías de Auckland](#) (junto con [HEB Construction](#)) y las [carreteras locales en Otago](#) y mejoras a la [planta energética de gas natural de KUPE](#).

Igual que [Fletcher Building](#), Fulton Hogan es una empresa con un elevado grado de [integración vertical](#), incluyendo la explotación directa de 45 canteras y la manufactura de productos de asfalto y hormigón. En total, cerca de [9.000 personas trabajan para Fulton Hogan](#).

Downer EDI Works

[Downer EDI Works](#) se formó después de la privatización del Ministerio de Obras Públicas de Nueva Zelanda, y es actualmente parte del [Grupo Downer](#) australiano. En Nueva Zelanda, sus proyectos han incluido la mejora y extensión de muchos de los principales aeropuertos internacionales del país, además del [City Rail Link](#), y trabajos de [mantenimiento de las carreteras locales en la región de New Plymouth](#). Downer Construction destaca en Nueva Zelanda por sus servicios de gestión integrada de proyectos de infraestructura mediante una gran variedad de marcas como [Spotless](#) o [Alliance](#). El Grupo Downer incluye aproximadamente 31.000 trabajadores entre Australia y Nueva Zelanda.

CPB Contractors

[CPB Contractors](#) es parte del [Grupo CIMIC](#) australiano, en su propiedad del [grupo español ACS](#), y es una de las empresas de construcción civil más grandes de Oceanía. En la última década, la empresa ha estado involucrada en proyectos de transporte como [Transmission Gully](#), además del nuevo [hospital](#) y [centro de convenciones de Christchurch](#) y la ampliación del [centro penitenciario de Waikeria](#). La empresa de servicios de infraestructura [Ventia](#) es también parte del Grupo CIMIC y un actor relevante en el espacio de las infraestructuras de Australia y Nueva Zelanda. Globalmente, cuenta con [más de 12.000 trabajadores](#) en Oceanía y Asia.

Acciona

[Acciona Concesiones](#) y Acciona Infraestructuras son parte del conglomerado español Acciona, S.A., que entró por primera vez en Nueva Zelanda en 2016 con el contrato para el diseño, construcción, operación, mantenimiento y aportación de capital para la autovía [Pūhoi a Warkworth](#), en colaboración con [Fletcher](#) (diseño, construcción y capital) y [Higgins](#) (O&M). En los últimos años, la empresa ha formado parte de un consorcio con [Fletcher](#), [Jacobs](#) y [AECOM](#) para la tercera fase del [Eastern Busway](#) de Auckland. En Australia y Nueva Zelanda, cuenta con [más de 4.500 empleados](#).

HEB Construction

[HEB Construction](#), parte del [Grupo VINCI Construction](#) francés desde 2015, es una empresa de ingeniería y construcción civil de origen neozelandés, que también abarca proyectos de diversos tipos y sectores. Entre sus principales obras está la construcción del [muelle de cruceros del Puerto de Lyttleton](#), finalizada en 2020, y la actual construcción del proyecto [‘The Sands’](#) en Tauranga. Además, han sido otorgados contratos de mantenimiento para las autovías de la [región de Auckland](#) (junto con [Fulton Hogan](#)) y las carreteras locales de la ciudad de [Christchurch](#). Cuenta con una plantilla inferior a los 1.000 trabajadores.

Otras empresas operativas del sector son [McConnell Dowell](#), originalmente de Nueva Zelanda pero actualmente propiedad de [Aveng](#), empresa sudafricana, y [John Holland](#), originalmente australiana pero actualmente controlada por [China Communications Construction \(CCC\)](#).

4. Demanda

La demanda que recae sobre las infraestructuras analizadas en el capítulo anterior toma diferentes formas y se rige por diversos mercados, pero su análisis ayuda a conocer como las infraestructuras existentes está siendo explotadas dentro del contexto de su propia capacidad. El entendimiento de esta demanda permite anticipar posibles carencias o necesidades dentro del parque de infraestructuras existente y, por tanto, adonde se dirigirán los flujos de inversión próximamente.

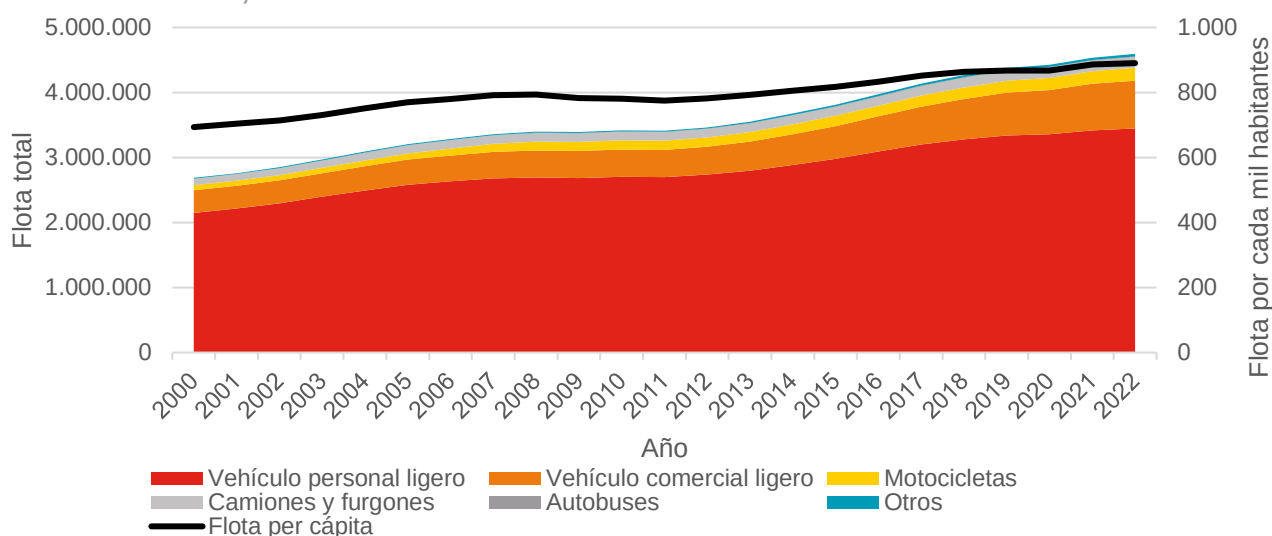
4.1. Demanda sobre infraestructuras de transporte

La infraestructura de transporte abarca una gran variedad de clientes, cuyo volumen de tráfico varía en función del tipo de transporte, la época del año y la región del país. Este análisis se divide nuevamente entre tráfico de carreteras, ferroviario, de puertos marítimos y aeropuertos.

Volumen de tráfico en carreteras

Nueva Zelanda es uno de los países con mayor [tasa de propiedad de vehículos privados](#) del mundo, por encima de otros como EE. UU., Australia o Canadá, tendencia que ha ido en aumento en las últimas décadas. En 2022, la flota de vehículos privados en Nueva Zelanda alcanzó los 848,86 por cada mil habitantes, mientras que la flota de vehículos comerciales y misceláneos alcanzó los 41,59 por cada mil habitantes, componiendo una flota total de 4.595.212 vehículos.

GRÁFICA 8 – FLOTA TOTAL Y RELATIVA DE VEHÍCULOS TERRESTRES NO FÉRREOS EN NUEVA ZELANDA, 2000 A 2022.



Fuente: [Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda \(2022\)](#), [StatsNZ \(2024\)](#).

La flota de vehículos aumentó en un 71,04 % entre el año 2000 y 2022, con incrementos más sustanciales en el sector de las motocicletas (153,46 %), los autobuses (158,26 %) y los vehículos comerciales ligeros (111,28 %). De esta flota, aproximadamente 13,06 % son vehículos [registrados antes del año 2000](#), 34,03 % registrados entre 2000 y 2009, 39,50 % entre 2010 y 2019 y el 13,41 % restante registrados desde 2020.

El tráfico de esta flota se concentra, principalmente, en las autovías urbanas en ciudades como Auckland, Christchurch y Wellington, que superan los 200.000 vehículos diarios de media. Por otro lado, tramos interurbanos como las rutas Auckland-Whangārei, Auckland-Hamilton, Wellington-Palmerston North, y Christchurch-Dunedin superan generalmente los 100.000 vehículos diarios de media. La mayoría de la SH1 en la Isla Norte supera los 5.000 vehículos diarios a lo largo de todo su kilometraje, como lo hacen también la SH2 y SH3 que conectan Auckland-Bay of Plenty, Wellington-Taranaki y Wellington-Hawke's Bay.

Sobre el mercado de transporte comercial, existe en Nueva Zelanda una amplia variedad de empresas que mueven bienes por vías terrestres, sean sus propios productos para comercialización nacional o exportación al extranjero, o empresas de logística que transportan los productos de sus clientes. En el país, operan muchas de las grandes empresas multilaterales de logística, incluyendo [DHL](#), [FedEx](#), [Agility Logistics](#), además de dos grandes empresas locales cuya cuota de mercado es significativa: [Mainfreight](#) y [MOVE Logistics Group](#). Ambas cotizan en el [NZX](#). Por otro lado, empresas del sector de la mensajería y paquetería, liderado por [NZ Post](#), también alcanzan clientes de todo el país mediante estas vías. En total, más de 4.700 empresas se dedican al movimiento de mercancías por carretera, que equivale a [un 92,8 % de todas las mercancías trasladadas dentro del país](#).³⁰ En los [Anexos XVI](#) y [XVII](#) se pueden encontrar mapas de tráfico general y tráfico pesado en las autovías estatales de Nueva Zelanda.

Volumen de tráfico en vías férreas

Como se menciona anteriormente, el tráfico ferroviario en Nueva Zelanda es principalmente dedicado al transporte de mercancías, y no pasajeros, y líneas existentes de [KiwiRail](#), principalmente el North Island Main Trunk (NIMT), son críticas para el movimiento de mercancías hasta los puntos de consumo, o más comúnmente, los puertos de exportación e importación. El volumen de tráfico en este tipo de vías alcanzó en 2023 los [16.864 millones de toneladas](#).

Como se menciona, el tráfico ferroviario de mercancías está marcadamente condicionado y dirigido por las tendencias de transporte de mercancías en los puertos marítimos. Por ello, regiones con notables puertos marítimos, como Bay of Plenty ([Port of Tauranga](#)) o Auckland ([Port of Auckland](#)) reciben un mayor tráfico ferroviario que otras. En 2023, Bay of Plenty fue el principal receptor y emisor de mercancías por vía férrea, 10,29 millones de toneladas o un 60,99 % de toda la mercancía férrea del país. Es relevante mencionar también corredores de particular relevancia bidireccional,

³⁰ Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda (2022): <https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Freight-and-supply-chain-issues-paper-full-version.pdf>

como Auckland-Bay of Plenty (2,94 millones de toneladas) y unidireccional, como Waikato-Bay of Plenty (2,01 millones de toneladas), West Coast-Canterbury (1,46 millones de toneladas) o Southland-Otago (0,67 millones de toneladas), todos estos contando con un puerto significativo.

Gran parte de este tráfico por vías férreas está relacionado al transporte de productos de la industria maderera (4,46 millones de toneladas), seguido del movimiento de productos lácteos (2,93 m t), contenedores de importación/exportación (2,86 m t), carbón (1,79 m t) y movimientos transitorios (1,54 m t). En el [Anexo XVIII](#) se analiza la evolución del tráfico de mercancías por vías férreas en la última década.

Con respecto al movimiento de pasajeros, se recuerda que, aunque el movimiento interurbano es muy reducido y controlado por 5 operadores altamente especializados (tres en Isla Norte, dos en Isla Sur), el movimiento de pasajeros en las regiones urbanas de Auckland y Wellington son piezas críticas de sus respectivos sistemas de transporte público. En el caso de Auckland, [Auckland One Rail](#) (AOR; *joint venture* entre [ComfortDelGro](#) de Singapur y [UGL Rail](#) de Australia) opera los servicios de transporte férreo en la ciudad y sus suburbios. Aunque [el tráfico](#) aumentó de forma continuada y sostenida entre 2005 y 2019, la pandemia ralentizó de manera significativa el tráfico de AOR, que, aun recuperándose, fue en 2023 un 43,23 % inferior a las cifras de 2019. Se espera que en 2024 alcance los 14.363 millones de viajes, un 15,60 % más que en 2023.

Por otro lado, los servicios en Wellington son prestados por [Transdev Wellington](#), parte del [grupo francés del mismo nombre](#). La red de tren urbano y suburbano de Wellington ha mantenido un tráfico de pasajeros generalmente estable en las últimas décadas, aumentando ligeramente a lo largo de las dos primeras décadas del siglo hasta la llegada de la pandemia. En su máximo nivel, en el año terminado en agosto de 2020, [el tráfico](#) anual alcanzó los 11,49 millones de viajes, valor que en 2023/24 se redujo a 11,30. La [población estimada](#) de Wellington es de tan solo 550.600 habitantes (20,53 viajes por habitante), mientras que la población de Auckland es de 1.798.300 (7,79 viajes por habitante). Se espera que el tráfico en Auckland aumente considerablemente una vez finalizada la construcción del [City Rail Link \(CRL\)](#).

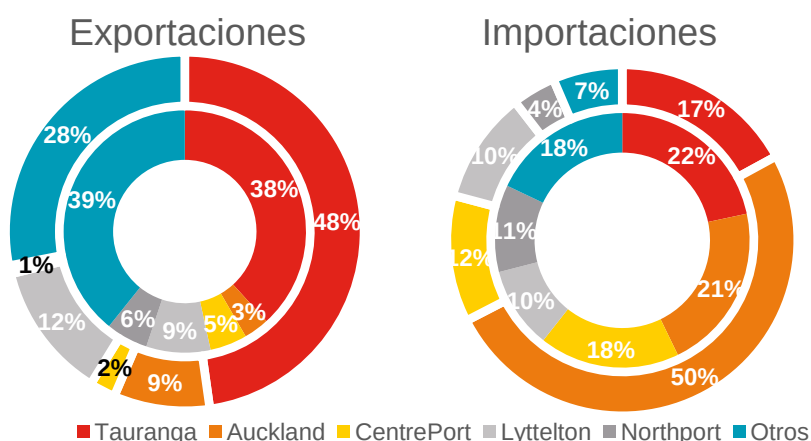
Volumen de puertos marítimos

En el año terminado en junio de 2024, 61,16 millones de toneladas y 67.669,54 millones de euros de mercancías internacionales transitaron por los puertos marítimos de Nueva Zelanda, un 99,71 % y 80,68 % de las mercancías internacionales totales por peso y valor, respectivamente.

En la siguiente gráfica se ofrece información sobre el tráfico en los principales puertos del país.

GRÁFICA 9 – TRÁFICO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS MARÍTIMOS DE NUEVA ZELANDA, 2024.

Anillo exterior, peso comercializado sobre total. Anillo interior, valor comercializado sobre total.



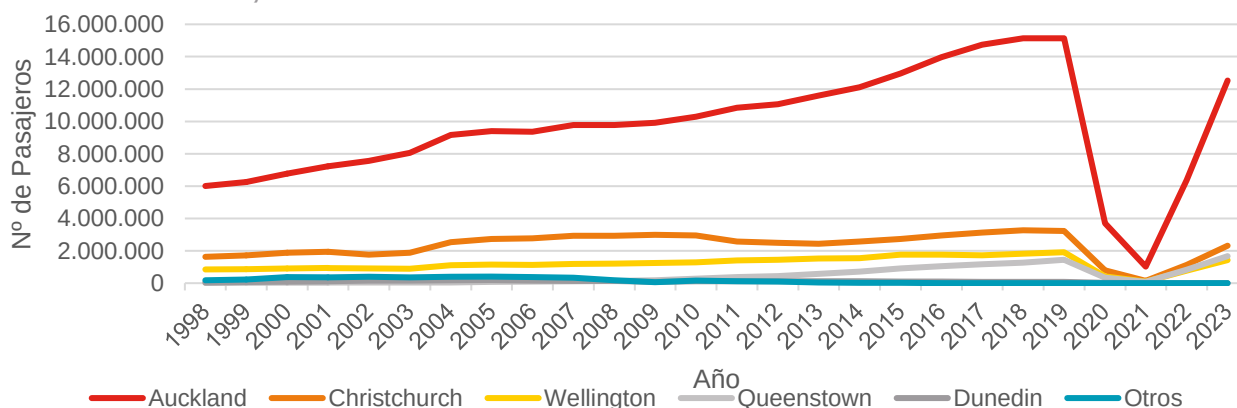
Fuente: [Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

Más información sobre los volúmenes y productos comercializados en cada uno de estos puertos se puede encontrar en el [Anexo XIX](#).

Volumen de aeropuertos navales

El tráfico aéreo es crítico para el movimiento nacional e internacional de personas en Nueva Zelanda. Su mayor demanda está registrada en los grandes aeropuertos internacionales de Auckland y Christchurch, que ofrecen numerosas conexiones directas con Oceanía, Asia y América, aunque no hay vuelos regulares a ningún aeropuerto de Europa. La siguiente gráfica ofrece información sobre el tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos de Nueva Zelanda.

GRÁFICA 10 – TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE NUEVA ZELANDA, 1998 A 2023.



Fuente: [Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

En el [Anexo XX](#) se incluye información más detallada sobre las actividades de estos aeropuertos, y de las aerolíneas que operan en el país.

4.2. Demanda sobre infraestructuras de telecomunicaciones

El [mercado de las telecomunicaciones fijas y móviles](#) en Nueva Zelanda está dominado por un reducido número de empresas, la mayoría de las cuales están también involucrados en la gestión de las infraestructuras relevantes.

El suministro mayorista de servicios de telecomunicaciones está totalmente controlado por dos principales oligopolios. En el lado de las telecomunicaciones por línea fija, las empresas de fibra local (*local fibre companies*; LFCs) [Chorus](#), [Enable Networks](#), [Ultra Fase Fibre \(UFF\)](#) y [Northpower Limited](#) controlan la totalidad de las infraestructuras y el suministro mayorista de estos servicios. Por otro lado, en el ámbito de las telecomunicaciones móviles, [Spark NZ](#), [OneNZ](#), [2Degrees](#) y su consorcio [RCG](#) controlan las infraestructuras de telecomunicación móvil, y por tanto, su ministro mayorista.

En el canal minorista, se diferencian tres tipos de actores:

- **Empresas de telecomunicaciones con integración vertical.** Las tres principales empresas del sector minorista de telecomunicaciones (*mobile network operators*; MNOs) son [Spark NZ](#), [OneNZ](#) y [2Degrees](#), que comercializan productos en base a su propia oferta interna, pero también el suministro mayorista de [Chorus](#) y los otros proveedores de telecomunicaciones fijas. Estas tres empresas ocupan un 77 % del mercado minorista de Nueva Zelanda en 2023.
- **Empresas energéticas con integración horizontal.** Una tendencia de creciente relevancia es el suministro de productos de telecomunicaciones por parte de empresas energéticas, que similar a los MNOs, contratan capacidad de LFCs y MNOs para ofrecer productos de energía, teléfono y fibra al hogar en paquetes comerciales. [Mercury NZ](#) y [Contact Energy](#) controlan un 8 % y 5 % del mercado minorista, respectivamente. [Nova Energy](#) también ofrece estos paquetes, que son empleados por aproximadamente 300.000 hogares.
 - Mercury NZ se surte bajo la oferta de Spark NZ.
 - Contact Energy se surte bajo la oferta de OneNZ.
 - Nova Energy se surte bajo la oferta de 2Degrees.
- **Empresas virtuales de telecomunicaciones.** Un creciente número de empresas están surgiendo en el mercado con modelos de negocios (*virtual mobile network operators*; VMNOs) similares a los de [Mercury NZ](#) y [Contact Energy](#), ofreciendo productos de telecomunicaciones mediante la infraestructura existente de los LFCs y MNOs. Empresas como [Compass](#), [Kogan Mobile](#), [Megatel](#), [Mighty Mobile](#), [Rocket Mobile](#) y [WarehouseMobile](#) ofrecen servicios a nivel nacional, aunque existen además [15 empresas](#) que cubren solo demanda regional (*wireless internet service providers*; WISPs).

Por otro lado, y recordando la incapacidad de las infraestructuras de telecomunicaciones de cubrir todo el territorio neozelandés, OneNZ, en colaboración con la empresa astronáutica estadounidense SpaceX, ofrecerá cobertura de [mensajería, voz e internet por satélite](#). Aunque se esperaba que esta alianza estuviese operativa antes de 2025, su comienzo se ha visto aplazado.

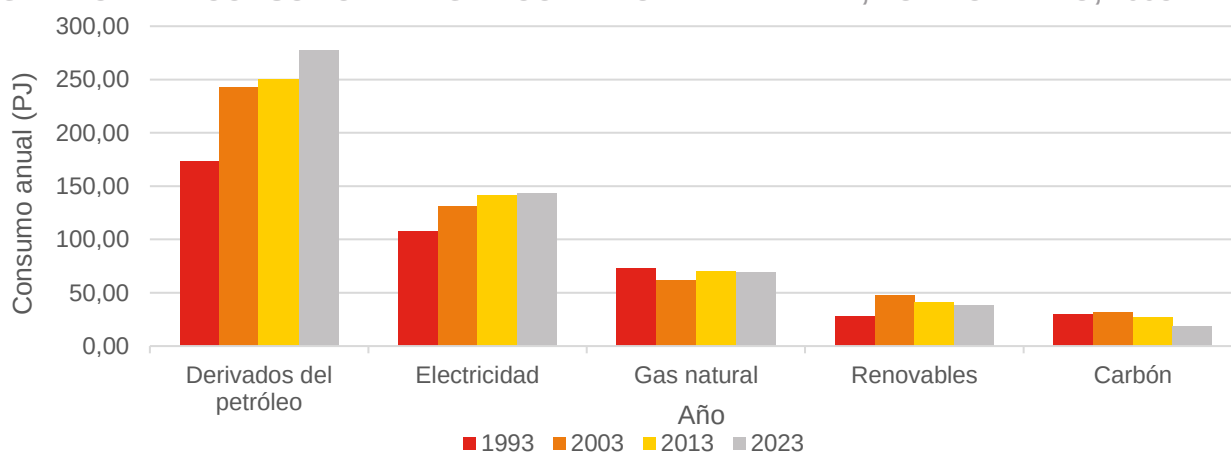
En términos de consumo bruto, existen 2,17 millones de conexiones fijas totales, de las que 1,96 millones son de banda ancha. El consumo medio por conexión fija es de 430 GB por mes. Por otro lado, existen 6,6 millones de conexiones móviles, de las que un 45,3 % son de prepago. El consumo medio por conexión móvil es de 6,23 GB por mes.

Más información sobre la demanda de telecomunicaciones en Nueva Zelanda se puede encontrar en el [Informe ePaís de Nueva Zelanda 2024](#).

4.3. Demanda sobre infraestructuras energéticas

El consumo energético en Nueva Zelanda en 2023 fue de 546,20 PJ, dividido principalmente entre energía de combustibles petrolíferos, como la gasolina, el diésel y los combustibles aéreos, y la electricidad, pero también el gas natural para consumo industrial y doméstico, el carbón y las energías renovables. En la siguiente gráfica se muestra una comparativa sobre el uso energético de diferentes fuentes en Nueva Zelanda en las últimas décadas.

GRÁFICA 11 – CONSUMO ENERGÉTICO EN NUEVA ZELANDA, POR FORMATO, 1993 A 2023.



Fuente: [Ministerio de Negocios, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

Derivados del petróleo

En 2023, [277,24 PJ de energía](#) fueron consumidos en Nueva Zelanda mediante combustibles como la gasolina, el diésel y los combustibles aéreos, continuando una tendencia históricamente alcista que fue temporalmente paralizada por la pandemia de la COVID-19. Un 74,46 % de este consumo se dedicó al transporte nacional, incluyendo un 30,27 % a la gasolina, 37,28 % al diésel y un 6,65 %

a la navegación. El consumo restante fue repartido equitativamente entre consumo industrial y agrícola (mayoritariamente diésel) y consumo doméstico (mayoritariamente gasolina).

El [mercado](#) de estos combustibles está dominado por un oligopolio compuesto por [Z Energy](#) (ex-Chevron, ex-Shell), [Mobil](#) y [BP](#), antiguos propietarios de la refinería de Marsden Point, y que gestionan la vasta mayoría de la infraestructura y suministro minorista de combustibles en el país. Otros importadores y comercializadores de menor tamaño son [Gull](#) y [Timaru Oil Services Limited \(TOSL\)](#). Z Energy opera [más de 430 establecimientos](#) a lo largo de todo el país, incluyendo bajo su marca propia, marca Chevron y marca Challenge. BP opera más de [210 estaciones de servicio](#), mientras que Mobil y Gull cuentan con más de 100 cada una.

Electricidad

En 2023, el consumo de electricidad en Nueva Zelanda alcanzó los 142,98 PJ, un ligero incremento del 0,7 % con respecto al año anterior, pero aún por debajo de los niveles prepandemia. Dos tercios de este consumo se reparte, equitativamente, entre demanda industrial (principalmente procesado de metales y alimentos) y doméstica, aunque la demanda industrial cayó ligeramente entre 2022 y 2023.

Aunque su consumo es aún reducido, el sector de transportes aumentó su demanda eléctrica en un 42,4 % entre 2022 y 2023, resultado de un aumento en la popularidad de los vehículos eléctricos, tanto privados como comerciales.

El mercado de distribución eléctrica está descentralizado en un total de [29 empresas de distribución](#) que conjuntamente mantienen y operan sus propias infraestructuras de distribución. Los más importantes de estos *electricity distribution businesses* (EDB's) son [Vector Limited](#) (603.707 conexiones, región de Auckland), [PowerCo](#) (356.643, provincias en varias regiones de la Isla Norte) u [Orion](#) (218.227, región de Canterbury). En el otro extremo, hay EDB's que no superan las 10.000 conexiones totales. Entre todos los EDB's, aportaron en 2023 32.684 GWh a 2.256.767 conexiones.

El consumo no-eléctrico de gas natural y carbón está dedicado principalmente a fines industriales como el procesado de alimentos, procesos químicos y demanda comercial.

4.4. Demanda sobre infraestructuras de aguas

En relación con la demanda sobre las infraestructuras de aguas, un aspecto de especial relevancia es la integración de medidores de agua, que están instalados en tan solo un [44 % del parque inmobiliario](#) del país. La razón de esto es una no obligatoriedad estandarizada por parte de los gobiernos locales y regionales respectivos, pues mientras que los gobiernos de Auckland o Tauranga obligan la instalación de estos medidores (presentes en un 99 % de las conexiones), otros gobiernos como los de Wellington o Hamilton no superan el 1 % de penetración de esta tecnología.

Para [consumidores industriales o agrícolas](#), es decir, aquellos con permisos especiales que permiten el consumo de 5 litros por segundo (l/s), existen requisitos diferentes. Desde el 3 de septiembre de 2024, cualquiera que retire 10 l, o más, de agua por segundo deberá instalar contadores telemétricos que informen al ayuntamiento respectivo. Este requisito se restringe desde los 20+ l/s en 2022, y lo hará aún más en septiembre de 2026 a los 5+ l/s. En el año 2022, tan solo un 72 % de los consumidores de este tipo tenían un contador de agua, porcentaje que se espera aumente en los próximos años debido a la regulación mencionada.

Resumidamente, el número de viviendas y negocios que no cuentan con contadores de agua dificulta enormemente comprender la escala completa del consumo y el alcance de la infraestructura de agua potable en el país. Pese a ello, [Water New Zealand](#) ofrece estimaciones en función a los medidores existentes.

De media, el consumo por hogar en Nueva Zelanda asciende a los [667,4 L diarios](#), superando los 1.000 L diarios en regiones como Marlborough y Ashburton, mientras que otras regiones no superan los 300 L diarios. De forma general, el consumo a nivel nacional ha aumentado ligeramente en los últimos años.

icex

5. Financiación de proyectos

Uno de los principales pretextos para la elaboración de este análisis sectorial de las infraestructuras en Nueva Zelanda son todos los cambios recientemente propuestos por el nuevo gobierno del país, que lidera desde noviembre de 2023. Sus diferentes políticas en relación con el ámbito de las infraestructuras y la inversión están centradas en facilitar y fomentar la inversión extranjera, potenciar el desarrollo de proyectos de infraestructura crítica (como carreteras y proyectos energéticos) y habilitar alianzas público-privadas para la realización de estos proyectos.

Por ello, en esta sección se analiza no solo el modelo tradicional de financiación y ejecución de proyectos de infraestructura sino también la estructura, historia y posibles cambios al modelo de estas alianzas.

5.1. Modelo tradicional

Bajo el modelo tradicional de financiación, ejecución y explotación de proyectos de infraestructura pública³¹, estos se ejecutan mediante una variedad de contratos, normalmente independientes entre sí, que comprenden los diversos pasos de planificación y diseño, construcción y explotación y mantenimiento de la obra.

Este modelo aporta notables beneficios para la entidad contratante, que reserva un control más directo sobre el desarrollo del proyecto y se mantiene presente a lo largo de todo el proceso, aunque en el caso de agencias de tamaño reducido o cuya labor principal no es la gestión de infraestructura (como era el caso de las DHBs [mencionadas anteriormente](#)), esto puede ir a detrimento de la obra.

Este modelo no requiere capital o financiación externos para la empresa ejecutora, pues esta simplemente tendrá que prestar el servicio o proveer el bien en función de los requisitos del proyecto, establecidos en pasos anteriores. Esto aporta una mayor estabilidad a la empresa contratada, que gozará también de una mayor seguridad de financiación (pues los contratos serán cerrados en función de los presupuestos públicos) y unos plazos de ejecución reducidos (en comparación con tener que ejecutar todos los pasos de un proyecto 'llave en mano').

Las licitaciones del sector público neozelandés, sea por un ministerio o agencia gubernamental (como el [Ministerio de Educación](#)), una empresa pública (como [KiwiRail](#)) o una entidad de la corona

³¹ Se consideran proyectos de infraestructura pública los analizados en la sección 2, a excepción de las explotaciones energéticas y las infraestructuras de telecomunicaciones, que generalmente son propiedad y responsabilidad de empresas privadas, pese a ser monitorizadas por entidades gubernamentales como la [Comisión de Comercio](#) o el [Ministerio de Negocios, Innovación y Empleo](#).

(como [NZTA](#)) son emitidas dentro de la plataforma del [Government Electronic Tender Service \(GETS\)](#). Esta plataforma cubre diferentes fases del proceso de aprovisionamiento, incluyendo:

- **Información adelantada:**
 - Oportunidad de licitación próxima (FPO)
 - Publicaciones de información (NOI)
- **Invitación a participación:**
 - Registro de interés (ROI)
 - Invitación a participar (ITP).
 - Invitación a cualificar (ITQ).
 - Invitación a registrarse (ITR)
- **Solicitud de información:**
 - Solicitud de comentario (RFC)
 - Solicitud de información (RFI)
- **Solicitud de participación:**
 - Solicitud de propuesta (RFP)
 - Solicitud de presupuesto (RFQ)
 - Solicitud de oferta (RFT)

5.2. Alianzas público-privadas

5.2.1. Modelo tradicional

Como se menciona anteriormente, las alianzas público-privadas (*public-private partnerships*; PPPs) en Nueva Zelanda están volviendo a ser consideradas bajo el nuevo gobierno del país, que las considera una [herramienta clave](#) para el desarrollo de infraestructuras críticas. Durante los 6 años anteriores (noviembre 2017 a noviembre 2023), durante el mandato del gobierno anterior, ninguna nueva PPP fue creada para el desarrollo de proyectos de infraestructura, aunque renovaciones a proyectos existentes y cierres financieros de contratos previos fueron ejecutados.

Los dos primeros proyectos ejecutados bajo PPPs en Nueva Zelanda, definidos como «exploradores» (*pathfinders*), fueron firmados en 2012 con el objetivo de desarrollar colegios en Hobsonville y un nuevo centro penitenciario en Wiri, ambos en Auckland. Desde entonces varios proyectos se han visto ejecutados bajo este modelo, incluyendo proyectos de carreteras como la [Transmission Gully](#) en Wellington y la autovía entre [Pūhoi y Warkworth](#) (Auckland) y una remodelación del [centro penitenciario de Waikeria](#).

Gobernanza

No existe legislación estricta sobre la contratación de alianzas público-privadas, pero la [INFRACOM](#) es responsable de la política de PPPs en Nueva Zelanda, apoyando los procesos de licitación de las agencias contratantes y manteniendo un [contrato modelo de PPPs](#). El modelo original – desarrollado en 2013 por [El Tesoro \(The Treasury\)](#) en respuesta a los dos contratos mencionados – no se ha visto cambiado o actualizado hasta la actual, resultado de un desuso durante varios años, aunque se espera una actualización antes del final de 2024. Este modelo original se basa principalmente en modelos similares de Australia y Reino Unido.

Es importante recalcar que esta comisión no es responsable de la contratación de PPPs o cualquier otro proyecto de infraestructura, pero sirve simplemente como entidad de apoyo para aquellas

agencias que si quisieran ejecutar estos proyectos. Cualquier agencia pública debe consultar con la INFRACOM para cualquier proyecto de infraestructuras cuyo coste total de propiedad supere los [27,64 millones de euros](#).³²

Proceso de licitación

El proceso de licitación, similar al detallado en la sección anterior, comienza con la publicación del plan general de proyecto en [GETS](#), incluyendo los activos y servicios a entregar, además de los plazos y criterios de evaluación. Esto es seguido por un ROI por parte de las empresas interesadas, de las que un grupo reducido (*shortlist*) es seleccionado para hacer una oferta completa.³³

Con el *shortlist* establecido, la agencia contratante emitirá un RFP para que los consorcios seleccionados realicen sus ofertas completas en base a la información total del proyecto, incluyendo los términos comerciales y legales, los requisitos del proyecto final, la estructura propuesta y el proceso de evaluación. La propuesta más atractiva, medida en función a una serie de criterios preestablecidos, será otorgada el contrato bajo las condiciones descritas en los términos.

Propuestas no solicitadas

Aunque nunca se ha realizado en Nueva Zelanda una PPP mediante una propuesta no solicitada, el [Ministerio de Negocios, Innovación y Empleo](#) del país mantiene [una guía](#) sobre como presentar y evaluar estas propuestas. De forma general, estas no serán totalmente evaluadas a excepción de que cumplan ciertos requisitos, como ser significativas para el público y estar en fases incipientes de desarrollo.

Riesgos del modelo de PPPs para la empresa contratante

- **Estabilidad política.** Aunque Nueva Zelanda es un país de fuerte estabilidad política, los últimos años han demostrado el impacto potencial que pueden tener cambios gubernamentales sobre diversas propuestas de infraestructura, destacando proyectos como el [Auckland Light Rail](#), los [túneles submarinos de Auckland](#) y los [nuevos ferris de Interislander](#).
 - Sobre esto, es importante mencionar que documentos legislativos como la [Ley de Financiación Pública \(Public Finance Act\) de 1989](#) y la [Ley de Entidades de la Corona \(Crown Entities Act\)](#) de 2004 prohíben la emisión de garantías por parte del [Tesoro Público](#) o agencias de la corona (como [NZTA](#)), a excepción de que el ministro de finanzas considere de interés público emitirlas.

³² Ministerio de Negocios, Innovación y Empleo (2024): <https://www.procurement.govt.nz/principles-charter-and-rules/government-procurement-rules/>

³³ Dada la complejidad de estos proyectos, que incluyen desde el diseño y planificación de la obra hasta el mantenimiento y explotación de esta, es común y normalmente recomendado que las empresas interesadas formen «consorcios» con otras empresas especializadas en diferentes aspectos, normalmente involucrando a empresas locales. En el caso de la carretera de [Pūhoi y Warkworth](#) mencionada anteriormente, el consorcio [Northern Express Group](#) estaba formado por [Acciona](#) (capital, diseño, construcción, operación y mantenimiento), [Fletcher](#) (capital, diseño y construcción), [Higgins](#) (operación y mantenimiento), [ACC](#) y [Morrison & Co.](#) (capital).

- **Distribución y asunción de riesgo.**
 - Sobre el modelo general de distribución de riesgo, el contrato modelo de PPPs existente no establece criterios concretos a seguir, sino simplemente una dirección de que estos riesgos deben estar debidamente repartidos antes del comienzo de la construcción. En los PPPs de los últimos años, la estructura de distribución de riesgo se ha mostrado problemática para las empresas directoras de los consorcios, por lo que se espera que el nuevo contrato modelo establezca parámetros más rígidos.
 - Sobre el riesgo comercial del proyecto, es relevante mencionar que el pago periódico unitario de la agencia contratante hacia el consorcio se realizará en función del contrato financiero firmado y que, bajo el [contrato modelo](#) de la [INFRACOM](#), el riesgo comercial de demanda lo sostiene la agencia contratante. De cualquier modo, la introducción de nuevos modelos, como carreteras de peaje, podrían suponer un cambio a esta estructura.
- **Aportación de capital.** Los contratos de PPP incluyen tanto los términos de financiación por deuda como la aportación de capital por una o varias entidades para la ejecución del proyecto. Como es comprensible, la necesidad de surtir de capital y deuda de forma externa aumenta el riesgo al que se someten los miembros del consorcio, lo que se debe ver debidamente retribuido en los pagos periódicos unitarios. Históricamente, uno de los principales proveedores de capital (*capital providers*) de los PPPs neozelandeses es la [Corporación de Compensación de Accidentes \(Accident Compensation Corporation – Te Kaporeihana Āwhina Hunga Whara; ACC\)](#), que obtiene parte de su financiación mediante un fondo de inversión propio.

5.2.2. Modelo IFF

A diferencia del modelo tradicional de PPPs, el modelo bajo la [Ley de Financiación de Infraestructuras \(Infrastructure Funding and Financing Act; IFF\) de 2020](#) recoge la capacidad de financiar un proyecto de infraestructura (generalmente agua y carreteras urbanas) sin incluir en el consorcio un socio de diseño, construcción, explotación y/o mantenimiento de la obra.

Este modelo, recientemente incorporado al ecosistema de financiación de infraestructuras en Nueva Zelanda, busca facilitar a gobiernos locales y regionales la financiación de proyectos de infraestructura con el objetivo de fomentar el desarrollo de estos. Consorcios financieros en forma de vehículos de propósito especial (*special purpose vehicles*; SPVs) aportan capital y deuda a proyectos de infraestructura, con la contraprestación de recaudar gravámenes especiales de aquellas personas beneficiadas por estas infraestructuras durante un plazo preestablecido.

Tres proyectos han sido desarrollados bajo este modelo:

- [Planta de gestión de residuos en Wellington \(221,15 M€\)](#). Participan [ACC](#) (Nueva Zelanda), [ANZ](#), [Commonwealth Bank](#) (Australia), [China Construction Bank](#) e [ICBC](#) (China).
- [Plan de transportes en Tauranga \(96,76 M€\)](#): Participan [Westpac](#) y [BNZ](#) (Australia).
- [Carretera de nueva construcción en Auckland \(27,04 M€\)](#). [Participa ACC](#).

6. Presencia española en el sector

Pese a la distancia antípoda que separa España y Nueva Zelanda, los productos y servicios de infraestructura e ingeniería civil españoles son bien conocidos y comúnmente empleados en diversos sectores de este país.

Infraestructuras de transporte

Tres empresas de construcción e ingeniería civil de capital español tienen presencia en Nueva Zelanda, [CPB Contractors](#), [Acciona](#) y [SICE](#), y estas han estado involucrados en una gran variedad de proyectos relacionados con las infraestructuras de transporte, destacando los siguientes:

- **Acciona.** Diseño, financiación, construcción y mantenimiento del tramo [Pūhoi –Warkworth](#) del proyecto Northland Corridor de 18,5 km de 4 carriles, incluyendo 7 puentes, como parte del consorcio [Northern Express Group \(NX2\)](#), con [Fletcher](#) y [Higgins](#). El proyecto tuvo un coste de 485,16 millones de euros.
- **Acciona.** Tercera fase del [Eastern Busway](#) de Auckland, incluyendo 5 km de vías para autobuses, 12 kilómetros de rutas ciclistas y 5 paradas de autobús. En consorcio con [Fletcher](#), [AECOM](#) y [Jacobs](#). El proyecto completo tiene un [coste total de 774,05 millones de euros](#).
- **CPB Contractors.** Rehabilitación de la [SH1](#) y [SH16](#) en Auckland, incluyendo la construcción de 4,8 km de nuevas autovías en la autopista noreste (en consorcio con [Fulton Hogan](#), entre otros) y mejoras a la autopista del sur. El coste de estos proyectos supera los 248,80 millones de euros.
- **CPB Contractors.** Uno de los mayores proyectos de infraestructuras de carretera de los últimos años, CPB Contractors forma parte de la [Wellington Gateway Partnership](#) (junto con [HEB Constructors](#)) para el diseño y construcción de [Transmission Gully](#), una carretera de 27 kilómetros de 4 carriles separados. El proyecto tuvo un coste de 691,12 millones de euros.
- **SICE.** Esta empresa ha prestado sus servicios de diseño y ejecución de plataformas de gestión de tráfico y túneles en el [Túnel de Waterview](#) y el tramo [Pūhoi –Warkworth](#), además de todos los servicios de SaaS de *back-office* para el [sistema de gestión de peajes electrónicos](#) de la NZTA.

Aparte de la construcción de carreteras, la influencia de las empresas de ingeniería de infraestructuras españolas en Nueva Zelanda es también notable en el sector ferroviario, incluyendo tanto trenes urbanos de pasajeros de [CAF](#) como trenes de carga de [Stadler Valencia](#).

- **CAF.** La empresa española es la principal proveedora de infraestructura «above rail» de transporte ferroviario de la ciudad de Auckland, cuya agencia de transportes, [Auckland Transporte](#), actualmente opera 72 trenes eléctricos de la familia AM. Estos fueron adquiridos mediante dos contratos, en 2011 y 2017. En enero de 2022, se [contrató el suministro de 23 unidades](#) añadidas, comenzando a entregar estas en julio de 2024.

- **Stadler Valencia.** En octubre de 2021, [KiwiRail anunció](#) que la empresa [Stadler Rail](#) fue otorgada un contrato de suministro para 57 nuevas locomotoras híbridas de diésel, que fue después aumentado a 66, incluyendo la adopción del Sistema de Control de Trenes Europeo (*European Train Control System*; ETCS) en el NIMT. Estos trenes están siendo construidos por [Stadler Rail Valencia S.A.U.](#), filial española de Stadler Rail, en su fábrica de Valencia, y [las primeras dos locomotoras](#) fueron entregadas en octubre de 2024.
- **SICE.** Para el proyecto de [City Rail Link](#) de Auckland, esta empresa prestó servicios de diseño y entrega de un [sistema de ventilación de túneles](#) con una red de comunicación propia.

La presencia de los astilleros españoles en el transporte marítimo de personas y mercancías entre ambas islas es también relevante, pues dos de los tres barcos de [InterIslander](#) son españoles: Aretere (Hijos de J. Barreras) y Kaiarahi ([Navantia](#)).

Infraestructuras de energías

La presencia española en el sector de las infraestructuras energéticas es incipiente pero rápidamente creciente, enfocado mayoritariamente en las energías renovables sobre las que no existen tan elevadas barreras de entrada, como la energía eólica o solar. Esto incluye [Siemens Gamesa](#) y [FRV](#).

- **Siemens Gamesa.** Una de las principales empresas de aerogeneradores, está presente en el mercado, en competencia con la empresa danesa [Vestas](#). Los aerogeneradores de Siemens Gamesa están presentes en 5 de las 10 granjas eólicas más grandes del país, un total de 205 unidades a lo largo de todo el país y 7 granjas en total.
- **Fotowatio Renewable Ventures (FRV).** En una alianza estratégica con [Genesis Energy](#), la empresa está actualmente construyendo una planta fotovoltaica en [Lauriston](#) (Canterbury). Una vez finalizada, esta será la mayor planta fotovoltaica del país, con una capacidad de 63 MW.

Infraestructuras sociales

[CPB Contractors](#) ha estado involucrado, y continúa a estarlo, en proyectos de infraestructura social en Nueva Zelanda. En la última década, formaron parte de una alianza público-privada para la [construcción de tres colegios de primaria](#), además de la construcción de parte del [campus hospitalario de Christchurch](#). En la actualidad, la empresa está simultáneamente diseñando y construyendo el [centro recreativo](#) y el [centro de convenciones de Christchurch](#), además de otra PPP para la reforma del [centro penitenciario de Waikeria](#).

Financiación de proyectos

En diciembre de 2023, el banco Español CaixaBank anunció su [entrada](#) al mercado neozelandés con la refinanciación de la deuda del tramo [Pūhoi –Warkworth](#) del proyecto [Northland Corridor](#), en el que [Acciona](#) es proveedor de capital, además de un socio de diseño, construcción y mantenimiento de la carretera.

7. Regulación y acceso al mercado

El entorno regulatorio que afecta al sector de las infraestructuras y su financiación es tan amplio como la tipología y naturaleza de los proyectos que se recogen en este análisis, pero de cualquier modo, existen ciertas leyes y tendencias legislativas que se deben resaltar.

Ley de Gestión de Recursos (RMA)

Uno de los proyectos legislativos con mayor impacto sobre la factibilidad operativa de realizar proyectos de infraestructura es la [Ley de Gestión de Recursos \(Resource Management Act; RMA\) de 1991](#), que regula la manera en que los recursos naturales del país, incluyendo la tierra, el aire y el agua, pueden ser usados y explotados. Aunque esta ley tiene el objetivo explícito el «promover la gestión sostenible de recursos naturales y físicos», tiene también un efecto directo sobre los procesos de diseño, ejecución, explotación y mantenimiento de los proyectos de infraestructura dentro de las 5 categorías analizadas anteriormente. Esta ley obliga la realización de consultas públicas y la obtención de consentimientos de recursos para una amplia variedad de procesos, ralentizando las diferentes fases de ejecución de estos proyectos y dañando la confianza de los inversores privados y la capacidad de ejecutar proyectos con presupuestos y calendarios acotados.

Estas limitaciones han causado controversia y diferencias entre los grupos de protección medioambiental y las asociaciones empresariales, y desde febrero de 2009, diferentes gobiernos han propuesto modificaciones a la ley original.

- La [Ley para Simplificar y Agilizar la Ley de Recursos Naturales \(Resource Management \(Simplifying & Streamlining\) Amendment Act\) de 2009](#) tuvo como objetivo el reducir las barreras anticompetitivas a los consentimientos de recursos, agilizando los procesos para proyectos de interés nacional.
- Un [análisis independiente](#) de la ley en 2020 concluyó que esta ley es incapaz para gestionar el crecimiento urbano del país, obligando procesos excesivamente costosos y lentos. El análisis concluyó que la ley debería ser eliminada completamente y sustituida por un nuevo documento.
- A raíz de este análisis, el gobierno sacó adelante la [Ley de Medioambiente Natural y Construido \(Natural and Built Environment Act; NBA\)](#) y la [Ley de Planificación Espacial \(Spatial Planning Act; SPA\)](#) en 2023, con el objetivo también de publicar el Proyecto de Ley para Adaptación al Cambio Climático (*Climate Change Adaptation Bill*; CCA).
- El cambio de gobierno en noviembre de 2023 trajo consigo la eliminación de la NBA y SPA, y el ministro de infraestructura, [Chris Bishop](#), se convirtió en [ministro para reforma de la RMA](#). En Septiembre de 2024, Bishop anunció que [se introducirán dos leyes para reemplazar la ley original de 1991](#).

Los posibles cambios a esta ley en los próximos meses y años serán de extrema importancia para el desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura en Nueva Zelanda.

Proyecto de ley de Aprobación Rápida

El [Proyecto de Ley de Aprobación Rápida \(Fast Track Approvals Bill\)](#) fue publicada el 7 de marzo de 2024 con el objetivo de crear una «one-stop-shop» para la aprobación y facilitación de proyectos de infraestructura y desarrollo urbano de interés nacional o regional. Esta es una continuación conceptual de una ley similar aprobada en 2020 ([Ley de Recuperación de la COVID-19 de aprobación rápida](#)), cuyo objetivo fue facilitar la construcción de proyectos críticos durante y después de la pandemia.

Como parte de este proyecto de ley, un panel independiente fue creado para identificar qué proyectos serían integrados dentro de este régimen de aprobación rápida. En octubre de 2024, un listado de 149 proyectos de interés nacional y regional fue publicado, incluyendo 58 proyectos de desarrollo urbano y de vivienda, 43 proyectos de infraestructura, 22 proyectos de energías renovables, 19 proyectos de minería y cantería, y 7 proyectos de agricultura y acuicultura. De todos estos, 28 fueron identificados en Auckland, 22 en Canterbury y 19 en Waikato.

Si este proyecto fuese aprobado a ley, se crearía una plataforma de aprobación única que incluiría todas las autorizaciones necesarias bajo las leyes de [Gestión de Recursos \(RMA\)](#), [Minerales de la Corona](#), [Obras Públicas \(PWA\)](#), [Conservación](#) y [otras](#).

Ley del Gobierno Local

La [Ley de Gobierno Local \(Local Government Act\) de 2002](#) define las labores, derechos y obligaciones de los gobiernos locales (ayuntamientos) y regionales, incluyendo la planificación, financiación y mantenimiento de infraestructuras. Entre otras cosas, esto obliga a todos los ayuntamientos y gobiernos regionales a desarrollar una estrategia de infraestructuras de al menos 30-años vista, con el objetivo de poder planificar ampliaciones, construcciones, eliminaciones y/u otros cambios a la oferta de infraestructura local con suficiente antelación. Esto permite, en teoría, facilitar el desarrollo de presupuestos y la gestión de demanda debidamente.

Esta ley afecta particularmente al ámbito de las infraestructuras locales de transporte por carretera y la infraestructura de agua, que es siempre dependiente de estos gobiernos locales. Esta ley [prohíbe la privatización](#) de los servicios de agua.

Ley de las Obras Públicas

Operando comúnmente en tándem con la Ley de Gestión de Recursos, esta [Ley de Obras Públicas \(Public Works Act; PWA\) de 1981](#) recoge los procesos mediante los cuales la corona o el gobierno (nacional, regional o local) puede adquirir terrenos privados para la construcción y explotación de obras de infraestructura. Similar a la ley mencionada, esta también ha sido acusada de ralentizar y encarecer los procesos de planificación y diseño de obras de infraestructura, lo que ha resultado en

la solicitud de un [análisis independiente](#) de su eficiencia, eficacia y claridad por parte del ministro de edificios y construcción, [Chris Penk](#).

Ley de Fondos y Financiación de Infraestructura

En el ámbito de la vivienda y el desarrollo urbano (incluyendo aguas, transporte, instalaciones comunitarias e infraestructura medioambiental), la reciente [Ley de Fondos y Financiación de Infraestructura de 2020 \(Infrastructure Funding and Financing Act; IFF\) de 2020](#) recoge un nuevo modelo de financiación para proyectos de nueva construcción y renovación de vivienda o infraestructuras de desarrollo urbano. Bajo este modelo, vehículos de propósito especial (*special purpose vehicles*; SPVs) podrán financiar proyectos de infraestructura (capital y deuda) con la contraprestación de recaudar gravámenes especiales sobre aquellas personas que se benefician de estos proyectos. Existen límites a estos gravámenes, que tendrán que ser aprobados por el ayuntamiento local y tendrán una duración máxima de 50 años.

Esta ley promueve el uso de alianzas público-privadas para la financiación de proyectos de infraestructura de, comúnmente, menor tamaño, aunque no incluye aquellas PPPs donde el consorcio involucra empresas de ingeniería civil o construcción.

[Crown Infrastructure Partners \(CIP\)](#) opera como entidad facilitadora de esta ley.

Ley de Inversión Extranjera

Dado el reducido tamaño del país en general, y del sector de la construcción y de proveedores de capital, la influencia de actores extranjeros sobre el desarrollo de proyectos de infraestructura en Nueva Zelanda es notable. Como se recuerda de la [sección 3.6.](#), 6 de las 8 principales empresas constructoras del país son propiedad de empresas, grupos o conglomerados extranjeros.

Por ello, el régimen de inversión extranjera en Nueva Zelanda es de particular importancia para el sector de las infraestructuras, y es también uno que está bajo revisión y modernización por parte del gobierno. La regulación de las inversiones extranjeras en Nueva Zelanda se recoge en la [Ley de Inversión Extranjera \(Overseas Investment Act; OIA\) de 2005](#).

Acorde al [ranking de Inversión Extranjera Directa \(IED\)](#) de la OCDE, Nueva Zelanda cuenta con el régimen de acceso a la inversión extranjera más restrictivo de los 38 países miembros, siendo la filosofía explícita de esta ley que «el poseer o controlar activos sensibles neozelandeses es un privilegio para personas extranjeras».³⁴ Principalmente, la ley restringe notablemente el acceso a la inversión extranjera sobre terrenos «sensibles», actividades pesqueras y «activos empresariales significativos» (generalmente superior o igual al 25 % de la participación). Por otro lado, las denominadas «[call-in transactions](#)» (nuevo modelo creado en 2021) permiten un análisis más exhaustivo y restrictivo para propuestas de inversión en proyectos con un posible impacto sobre la

³⁴ El índice de restricciones a la IED de la OCDE analiza cuatro aspectos: restricciones al patrimonio extranjero, mecanismos de aprobación discriminatorios, restricciones sobre la entrada de personal extranjero y otras restricciones operativas.

seguridad nacional (adquisición de un gobierno extranjero de un «activo empresarial significativo», adquisición o control de infraestructura crítica...). La inclusión de un proyecto en este régimen es discrecional y dependiente del ministro de finanzas, actualmente [Nicola Willis](#).

Como parte de la filosofía de expansión internacional del actual gobierno de Nueva Zelanda, se están realizando [diversas propuestas](#) para ajustar este régimen de inversión extranjera con el objetivo de facilitar la actividad de empresas no neozelandesas en el país y aumentar la competitividad en diversos sectores, incluyendo la construcción de infraestructuras y la prestación de servicios relacionados a estas.

En la «[Guía de Incentivos a la Implantación de Nueva Zelanda](#)» de 2024 publicada por la Oficina Económica y Comercial de España en Wellington, se puede conocer en mayor profundidad los requisitos y restricciones aplicados bajo la Ley de Inversión Extranjera.

icex

8. Oportunidades del sector

En este capítulo se analizan los proyectos de infraestructura que se están llevando actualmente a cabo y aquellos que se están planeando para años próximos. Esto incluye proyectos de diversos ámbitos y niveles de desarrollo, desde propuesta inicial hasta entrega de producto final.

8.1. Proyectos actuales

En esta sección se comparten varios proyectos en diferentes sectores de infraestructura, diversos tamaños y en varios niveles de desarrollo.

8.1.1. Northland Corridor

El [Northland Corridor](#) es un proyecto de la SH1 contratado por la [NZTA](#) que conectará las ciudades de Auckland y Whangārei (Northland) en el extremo norte de la Isla Norte, identificado dentro del programa de carreteras de importancia nacional ([Roads of National Significance; RoNS](#)). El proyecto de autopista 100 km está dividido en cuatro tramos, uno de los cuales fue completado en 2023. En el [Anexo XXI](#) se encuentra un mapa del proyecto.

El [primer tramo](#) de este corredor, 18,5 km entre los pueblos de Pūhoi y Warkworth, fue completado en junio de 2023 bajo un modelo de alianza público-privada con el consorcio [Northern Express Group](#), en el que participó [Acciona Concesiones](#), junto con [Fletcher Construction](#) y [Higgins](#). CaixaBank entró en una ronda de refinanciación del proyecto.

El [segundo tramo](#), 26 km entre Warkworth y Te Hana, omitiría totalmente la actual ruta que la SH1 toma entre ambos pueblos e incluiría un túnel de doble perforación de 850 m en el Dome Valley y tres intercambiadores viales, en Warkworth, Wellsford y Te Hana. Actualmente se están llevando a cabo análisis topográficos de la región y la adquisición de los terrenos necesarios.

El [tercer tramo](#), 45 km entre Te Hana y la SH15 a la altura de Port Marsden, es el más largo y complejo de este proyecto, incluyendo una ruta alternativa al tramo actual que atraviesa las colinas de Brynderwyn, cuya resiliencia frente a clima adverso es notablemente carente, cortada en 2023 durante 73 días. Actualmente la ruta final está siendo decidida y podría incluir más túneles, pero se espera un plan concreto publicado en el primer trimestre de 2025.

El [cuarto y último tramo](#), que unirá la SH15 a la altura de la autovía de Port Marsden y la ciudad de Whangārei está aún en muy temprana fase de desarrollo, con escaso conocimiento acerca de la ruta y las necesidades del proyecto. Tanto este tramo como el anterior han sido nominados para el proyecto de ley de aprobación rápida mencionado en el [capítulo anterior](#).

8.1.2. City Rail Link

El [City Rail Link](#) es uno de los proyectos de infraestructura más grandes de Nueva Zelanda en los últimos años, e incluye la construcción de 3,45 km de túneles subterráneos de doble perforación de hasta 42 metros de profundidad en la ciudad de Auckland, apoyando al sistema de transporte ferroviario urbano. Aparte de la tunelización, el proyecto incluye la construcción de dos nuevas estaciones, la remodelación de dos estaciones existentes (Britomart y Maungawhau) y mejoras a la red ferroviaria urbana local.

El proyecto está siendo completado para [Auckland Transport](#) por la [Link Alliance](#), un consorcio que incluye empresas locales como [Downer](#), [AECOM](#) y [Tonkin + Taylor](#) y empresas extranjeras incluyendo [SICE](#) (España), [VINCI](#) y [Soletanche Bachy](#) (Francia) y [WSP](#) (Canadá). Se espera que la construcción del proyecto finalice en noviembre de 2025, cuando la infraestructura será entregada a Auckland Transport y [KiwiRail](#).

El coste total del proyecto, bajo las últimas estimaciones, es de [3.037,06 millones de euros](#), 593,81 millones por encima del presupuesto originalmente aprobado en 2019.

8.1.3. Eastern Busway

El [Eastern Busway](#), conocida también como la Auckland Manukau Eastern Transport Initiative (AMETI) es otro proyecto de infraestructuras de transporte público en Auckland, también contratado por [Auckland Transport](#) y dividido en tres tramos: la estación y alrededores de Panmure, el tramo Panmure-Pakuranga y el tramo Pakuranga-Botany.

- El [primer tramo](#), de 9,68 millones de euros, incluyó la construcción de una nueva estación, 1,5 km de nuevas vías de autobuses (incluyendo un túnel de 220 m) y un nuevo puente. Fue completado en 2014.
- El [segundo tramo](#) incluye vías exclusivas de autobuses entre Panmure y Pakuranga, incluyendo un nuevo puente sobre el río Tamaki. Fue completado en 2021.
- El tercero y último tramo incluye 5 km de vías exclusivas de autobuses, 12 km de vías peatonales y ciclistas y la construcción de 5 nuevas paradas de autobús. Este tramo está actualmente siendo construido por un consorcio en el que participa [Acciona Concesiones](#), junto con [Fletcher](#), [AECOM](#) y [Jacobs](#).

El coste total del proyecto es de aproximadamente [884,63 millones de euros](#).

8.1.4. Otros proyectos

Entrega de nuevos trenes de carga

[KiwiRail anunció](#) en 2021 la adquisición de 57 nuevas locomotoras híbridas de diésel, número que aumento a 66 en los años siguientes, de la empresa [Stadler Rail](#). Estas locomotoras fueron

fabricadas por Stadler Rail Valencia S.A.U. en su fábrica española, y las primeras unidades fueron entregadas en octubre de 2024. El precio por unidad en el contrato original era de [3,91 millones de euros](#).

Expansión a Eastland y Northport

El puerto de Eastland está actualmente en proceso de [renovación y ampliación de sus dos muelles principales](#), hasta los 240 y 185 m de longitud, respectivamente. En agosto de 2024, [McConnell Dowell completó](#) la construcción del primer muelle, y en [marzo de 2024](#), el puerto consiguió los permisos para completar las obras sobre el segundo.

La administración del [puerto de Northport](#) solicitó permiso en 2022 para ampliar su espacio e infraestructura de gestión de contenedores, con el objetivo de maximizar las oportunidades que esto presentaría. Un [comité independiente](#) del [gobierno regional de Northland](#) denegó la solicitud, aunque esta decisión ha sido recurrida.

Expansión del Aeropuerto Internacional de Auckland

En los últimos años, el [Aeropuerto Internacional de Auckland](#) ha comenzado tres proyectos de infraestructura significativos, incluyendo cambios a su red de transporte terrestre, sus terminales y su campo de aviación.

Con respecto a las redes de transporte terrestre, en abril de 2024 abrió sus puertas el nuevo [hub de transporte](#) del aeropuerto de Auckland, un edificio de 70.000 m² que incluye 4 pisos de parking comercial, un intercambiador de autobuses urbanos, infraestructuras de aguas pluviales y una planta fotovoltaica de 1,2 MW.

Una [expansión a la terminal internacional](#) de este aeropuerto sustituirá la actual terminal doméstica construida en 1977, bajo un proyecto que costará 1.216,37 millones de euros, incluyendo 12 nuevas puertas de embarque y dos cintas transportadoras de equipaje de hasta 180 metros. Se espera que este proyecto sea completado en 2028 o 2029, después de la ampliación al campo de aviación.

El proyecto de mayor envergadura es la [ampliación al campo de aviación](#), que aumentará el espacio actual por 250.000 m². Este proyecto tendrá un coste de 2.156,29 millones de euros, incluirá el movimiento de 750.000 m³ de tierra y la inclusión de 350.000 toneladas de agregado de construcción, permitiendo nuevas vías de taxi aéreo de categoría F. La construcción comenzó en junio de 2023 y se espera esté finalizada antes de 2026.

Cable submarino Honomoana

Un nuevo cable submarino denominado [Honomoana](#), propiedad de las empresas [Vocus](#) (Australia) y [Google](#) (EE. UU.) está en proceso de desarrollo y conectará Australia, Nueva Zelanda, Polinesia Francesa y EE. UU. (Hawái y Los Ángeles). Se espera que este cable esté operativo en 2026.

Plantas eólicas y fotovoltaicas

Como se menciona en el [apartado 3.3.2.](#), la producción eléctrica mediante energía eólica aumentó significativamente en 2023 como resultado de la puesta en marcha de tres granjas eólicas en particular: Turitea, Harapaki y [Kaiwera Downs](#). De todos modos, esta última granja, actualmente la 11ª mayor del país por capacidad instalada, está operando únicamente bajo su primera fase, que incluye 10 aerogeneradores con una capacidad instalada total de 43 MW.

[Mercury NZ](#), empresa propietaria y gestora de esta granja, está en proceso de ejecución de la segunda fase del proyecto, incluyendo la instalación de 36 nuevos aerogeneradores de [Vestas](#) que aumentarán la capacidad instalada total a 198 MW, lo que posicionaría a esta como la segunda granja más productiva del país, y la más productiva de la Isla Sur. El proyecto incluye también la instalación de 4 km de líneas de transmisión eléctrica, con un coste total de 323,99 millones de euros.

Por otro lado, están actualmente bajo construcción las dos mayores plantas fotovoltaicas del país, siendo estas las de [Kōwhai Park](#) y [Lauriston](#). La primera de estas, que estará situada en el [Aeropuerto Internacional de Christchurch](#), 300.000 paneles en 300 ha de terreno lograrán una capacidad de 162 MW. Este proyecto está siendo desarrollado por [Lightsource BP](#) (Reino Unido) y [Contact Energy](#) y [comenzó su construcción](#) en agosto de 2024. La otra planta, situada 60 km al sudoeste de Christchurch, contará con 89.880 paneles repartidos en 90 ha, con una capacidad [máxima](#) de 47 MW. El proyecto está siendo desarrollado por FRV (España) y Genesis Energy, y comenzó la construcción en abril de 2024.

8.2. Proyectos propuestos

8.2.1. Autovías urbanas de Auckland

En continuación a proyectos anteriores como el [Western Ring Route](#) de la NZTA, una autopista urbana de 48 km que ofrece una vía alternativa a la SH1 que atraviesa la ciudad, actualmente se están considerando dos grandes proyectos en la misma ciudad: el [East-West Link](#) entre los barrios de Onehunga y Penrose, y la posibilidad de introducir un [nuevo punto de cruce de la bahía de Waitematā](#) que separa la ciudad de sus suburbios norteños.

El [East-West Link](#) es una autopista urbana propuesta que uniría el Western Ring Route y la existente SH1 a la altura de Onehunga y Penrose, dos de los principales barrios del sur de la ciudad, relevantes en el acceso hasta el [Aeropuerto Internacional de Auckland](#). Este proyecto aportaría una mayor conectividad interurbana mediante 4,3 km de autovía urbana y otros proyectos de rehabilitación de rutas locales, pero fue denegado y renviado a la junta de consideración para reevaluar el proyecto. El precio estimado original estaba entre 691,12 y 1.022,86 millones de euros.

Otro proyecto de potencial interés es el denominado [Waitematā Harbour Connections](#), que actualmente estudia la posibilidad de crear una nueva conexión entre el centro de la ciudad y los barrios del norte. En agosto de 2023, el anterior gobierno realizó una propuesta que incluía varios túneles submarinos tanto para transporte de tráfico como de trenes, por un precio de aproximadamente [30.962,19 millones de euros](#), lo que hubiera sido el mayor proyecto de infraestructuras de la historia del país. A raíz de cambios políticos derivados de las elecciones nacionales de 2023, el gobierno actual aconsejó que el proyecto no continuase adelante. En 2024, el [alcalde de la ciudad propuso un puente](#) que cruzase la bahía por un coste de «menos del 8 % del coste del tunel».

8.2.2. Hospitales de Dunedin y Whangarei

El proyecto [Whakatuputupu](#) prevé la construcción de un nuevo hospital en la ciudad de Dunedin (Isla Sur). Bajo la propuesta existente, este nuevo hospital tendría una capacidad de 410 camas y 26 centros de cirugía y operación, un aumento del 11,72 % y 52,94 %, respectivamente, con relación al hospital existente. El proyecto sería desarrollado en dos fases, un edificio de pacientes de corta duración (con apertura estimada en 2026) y otro edificio para pacientes de larga duración (con apertura estimada en 2029).

Bajo la actual propuesta de proyecto, el coste estimado de este sería cercano a los 1.658,69 millones de euros, acorde al ministro de infraestructuras [Chris Bishop](#), un aumento del 150 % con respecto a las estimaciones originales de 2017. El aumento de estas estimaciones choca con el coste presupuestado para la ejecución del proyecto, que se fijó en marzo de 2024 en de 995,21 millones de euros. En un [comunicado de septiembre de 2024](#), Bishop urge a Health NZ a completar el proyecto bajo el presupuesto establecido, sea mediante una reestructuración del proyecto o mediante una remodelación de la infraestructura existente.

Por otro lado, el hospital de Whangarei también está siendo sujeto de un gran proceso de renovación y ampliación mediante dos fases, bajo el proyecto [Pihi Kaha](#). Bajo la primera fase, se diseñará y construirá un edificio de cuidados intensivos, un centro de cuidado pediátrico y una serie de espacios comunes, mientras que la segunda fase incluirá la construcción de un nuevo ala con capacidad de 158 camas. El diseño de todos los ámbitos de la primera fase está en proceso, y la construcción durará hasta 2026 (pediátrico) a 2030 (cuidados intensivos). Los espacios comunes ya están construidos. El coste de esta primera fase es de 419,64 millones de euros y esta será ejecutada por [Turner & Townsend](#) (Reino Unido).

La fase dos está actualmente a falta de aprobación y cierre financiero.

8.2.3. Otros proyectos

Nuevos ferris de KiwiRail

KiwiRail opera, bajo su marca comercial [Interislander](#), tres ferris entre los puertos de CentrePort y Marlborough con una frecuencia de tres trayectos bidireccionales al día (9 en total). La actual flota de Interislander está compuesta por dos buques españoles – Aratere (1998) y Kaiarahi (1998) – y un buque holandés – Kaitaki (1995), y es dependiente de la infraestructura existente en los dos puertos mencionados. Con el objetivo de aumentar la capacidad y resiliencia de sus servicios, KiwiRail comenzó el proyecto iReX con el que se pretendía adquirir dos nuevos buques.

En 2021, KiwiRail firmó un [acuerdo](#) con el astillero surcoreano Hyundai Mipo para la adquisición de dos nuevos buques con una capacidad que duplicaría la existente para pasajeros y vehículos terrestres y triplicaría la capacidad de vagones férreos. El valor de este contrato era de 304,65 millones de euros. En 2023, después de las elecciones nacionales, la actual ministra de finanzas, Nicola Willis, [anunció](#) que el gobierno no aportaría los 812.757 millones de euros que KiwiRail había solicitado para la ejecución del proyecto iReX.

Se espera que KiwiRail proponga una nueva adquisición de buques en los próximos años, a raíz de diversos problemas mecánicos con la flota actual.

Plan de seguridad energética

Una serie de cambios legislativos están enfocados a mejorar la seguridad y resiliencia energética de Nueva Zelanda, esto incluye:

- Una adenda a la Ley de Minerales de la Corona (Crown Minerals Amendment Bill 81-A) que eliminaría la prohibición a la exploración de nuevos pozos petrolíferos y de gas natural.
- La eliminación de barreras para la construcción de infraestructuras de importación y almacenaje de Gas Natural Licuado (GNL).

Por otro lado, el [Proyecto de Ley de Aprobación Rápida \(Fast Track Approvals Bill\)](#) analizado anteriormente [incluye](#) dentro de su régimen 7 granjas eólicas, 10 plantas fotovoltaicas, 5 proyectos de energía hidroeléctrica y una mejora a la red HVDC de [Transpower](#) que une ambas islas. Esto incluye la planta fotovoltaica de [Point Solar Farm](#) (470 MW) y la planta eólica de Waikokowai (650 GWh anual)

9. Información práctica

9.1. Instituciones relevantes

En esta sección se ofrece información sobre las principales instituciones de mayor relevancia en el sector de las infraestructuras de Nueva Zelanda.

TABLA 3 – INSTITUCIONES RELEVANTES DEL SECTOR EN NUEVA ZELANDA

Nombre de la entidad	Información relevante	Logo corporativo
New Zealand Infrastructure Commission	Descripción: Entidad autónoma de la corona, encargada de organizar y apoyar el desarrollo de infraestructuras por parte de las diferentes agencias gubernamentales. Ubicación: Level 7, The Todd Building, 95 Customhouse Quay, Wellington Central, Wellington 6011 Email de contacto: info@tewaihanga.govt.nz Página web: www.tewaihanga.govt.nz	
Crown Infrastructure Partners (CIP)	Descripción: Empresa pública originalmente encargada de gestionar los programas de infraestructuras de telecomunicaciones (UFB, RBI, MBSF). Después de la pandemia y el Ciclón Gabrielle de 2022, fue encargada también de identificar y gestionar proyectos de infraestructura viable. Ubicación: 188 Quay Street Level 10, Auckland 1010 Email de contacto: info@crowinfrastucture.govt.nz Página web: https://crowinfrastucture.govt.nz/	
New Zealand Infrastructure Agency	Descripción: La nueva agencia de infraestructura del país facilitará la inversión privada en infraestructura, colaborará con agencias contratantes y gestionará los fondos para infraestructura del gobierno nacional. Reemplazará a CIP desde el 1 de diciembre de 2024.	
New Zealand Transport Agency (NZTA); Waka Kotahi	Descripción: Entidad autónoma de la corona que gestiona la infraestructura nacional de transporte terrestre (carreteras y vías férreas), la inversión en estas infraestructuras y la regulación de transporte terrestre. Ubicación: 44 Bowen Street, Pipitea, Wellington 6011 Email de contacto: info@nzta.govt.nz Página web: https://www.nzta.govt.nz/	

TABLA 3 CONT. – INSTITUCIONES RELEVANTES DEL SECTOR EN NUEVA ZELANDA

Nombre de la entidad	Información relevante	Logo corporativo
KiwiRail	Descripción: Empresa pública que opera y mantiene varios aspectos clave de la infraestructura de transporte del país, incluyendo gran parte de la infraestructura ferroviaria y varios ferries que conectan pasajeros y mercancías entre ambas islas. Ubicación: Wellington Railway Station, 2 Bunny Street, Wellington PO Box 593, Wellington 6140 Email de contacto: contactus@kiwirail.co.nz Página web: https://www.kiwirail.co.nz/	
New Zealand Commerce Commission	Descripción: Agencia pública encargada de aplicar la legislación relativa a la competencia en diversos mercados del país, destacadamente en los sectores de la electricidad, el gas y las telecomunicaciones. Ubicación: Level 9, 44 The Terrace, Wellington 6011 Email de contacto: infrastructure.regulation@comcom.govt.nz Página web: https://comcom.govt.nz/	

Fuente: [New Zealand Infrastructure Commission \(2024\)](#), [Crown Infrastructure Partners \(2024\)](#), [Parlamento de Nueva Zelanda \(2024\)](#), [New Zealand Transport Agency \(2024\)](#), [New Zealand Commerce Commission \(2024\)](#), [KiwiRail \(2024\)](#).

9.2. Asociaciones y organizaciones relevantes.

En esta sección se ofrece información sobre las principales asociaciones empresariales del sector de las infraestructuras en Nueva Zelanda.

TABLA 4 – PRINCIPAL ASOCIACIÓN DEL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN NUEVA ZELANDA

Nombre de la entidad	Información relevante	Logo corporativo
Infrastructure New Zealand	• Descripción: Principal asociación de infraestructuras y prestación de servicios de agua del país, cuyos miembros incluyen los gobiernos locales y regionales que prestan estos servicios. • Ubicación: Level 1/145 Khyber Pass Road, Grafton, Auckland 1023 • Email de contacto: office@infrastructure.org.nz • Página web: https://infrastructure.org.nz/	
Water New Zealand	• Descripción: Principal asociación de infraestructuras del país, cuyos miembros abarcan desde capital y deuda de proyectos, a consultoría, diseño, construcción y mantenimiento. • Ubicación: Lvl 12, Ranchhod Tower 39 The Terrace, Wellington 6011 • Email de contacto: enquiries@waternz.org.nz • Página web: https://www.waternz.org.nz/	

Fuente: [Infrastructure New Zealand \(2024\)](#).

9.3. Ferias y eventos relevantes.

En esta sección se ofrece información sobre la principal feria sectorial de Infraestructuras y desarrollo urbano en Nueva Zelanda.

TABLA 5 – PRINCIPAL FERIA DEL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN NUEVA ZELANDA

Nombre de la entidad	Información relevante	Logo corporativo
Building Nations	• Descripción: Feria sectorial sobre las infraestructuras y la financiación de sus proyectos. • Fechas: 6 y 7 de Agosto, 2025 • Ubicación: Tākina Events Center, 50 Cable Street, Te Aro, Wellington 6011 • Email de contacto: office@infrastructure.org.nz • Página web: https://buildingnations.org.nz/	

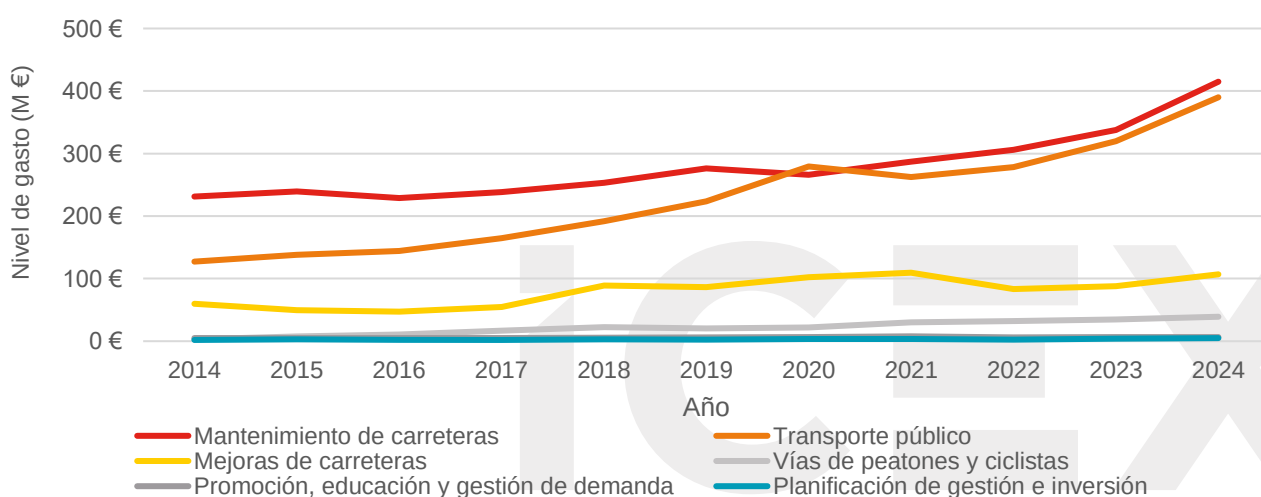
Fuente: [Building Nations \(2024\)](#).

10. Anexos

10.1. Anexo I: Análisis de gasto en carreteras locales

GRÁFICA 12 - GASTO EN CARRETERAS POR GOBIERNOS LOCALES, 2014 A 2024

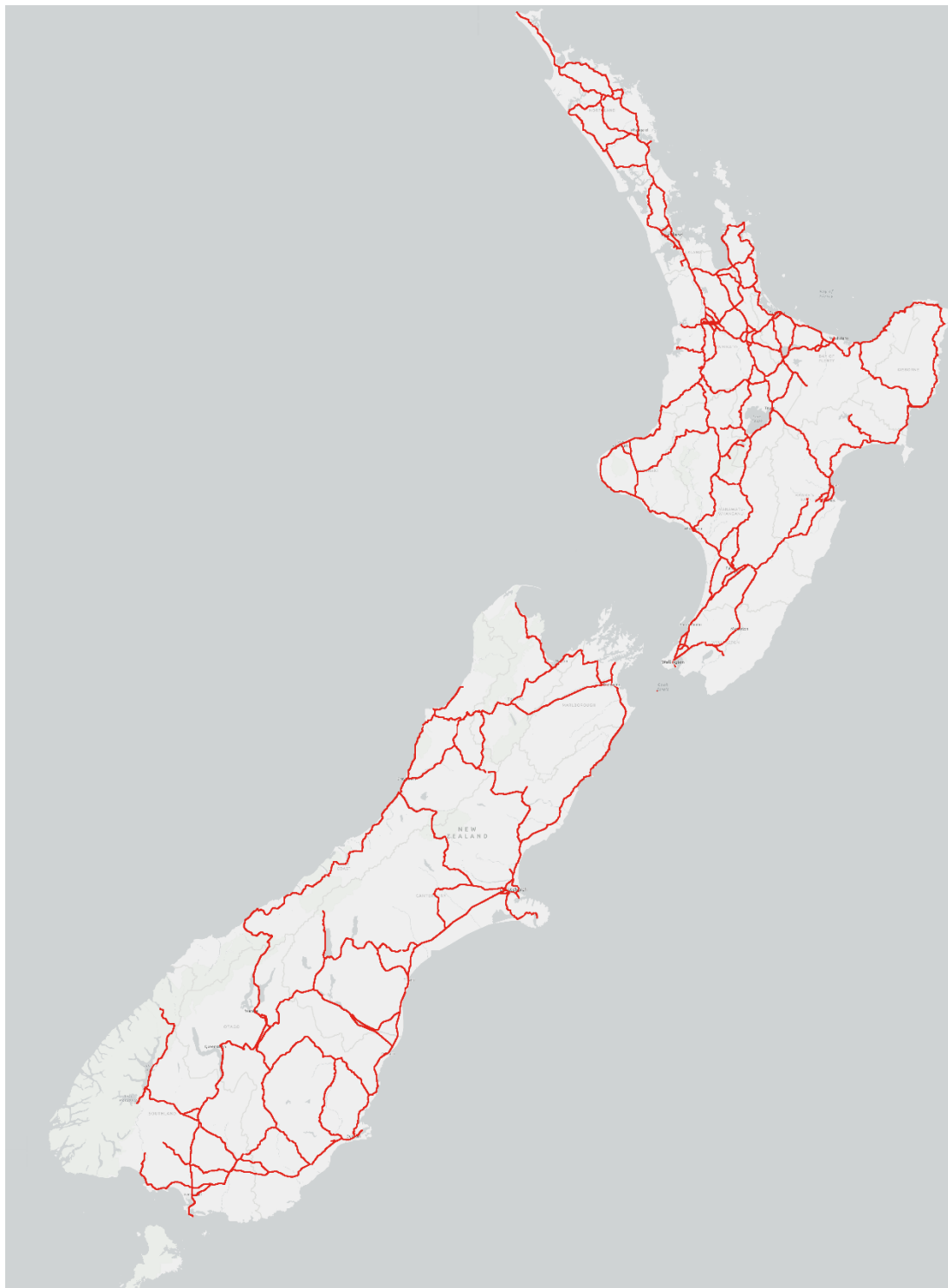
Periodo de 12 meses terminado a 30 de junio



Fuente: Elaboración propia mediante datos del [NZTA \(2024\)](#).

10.2. Anexo II: Mapa de la red de autovías estatales

MAPA 3 – RED DE AUTOVÍAS ESTATALES DE NUEVA ZELANDA, 2024

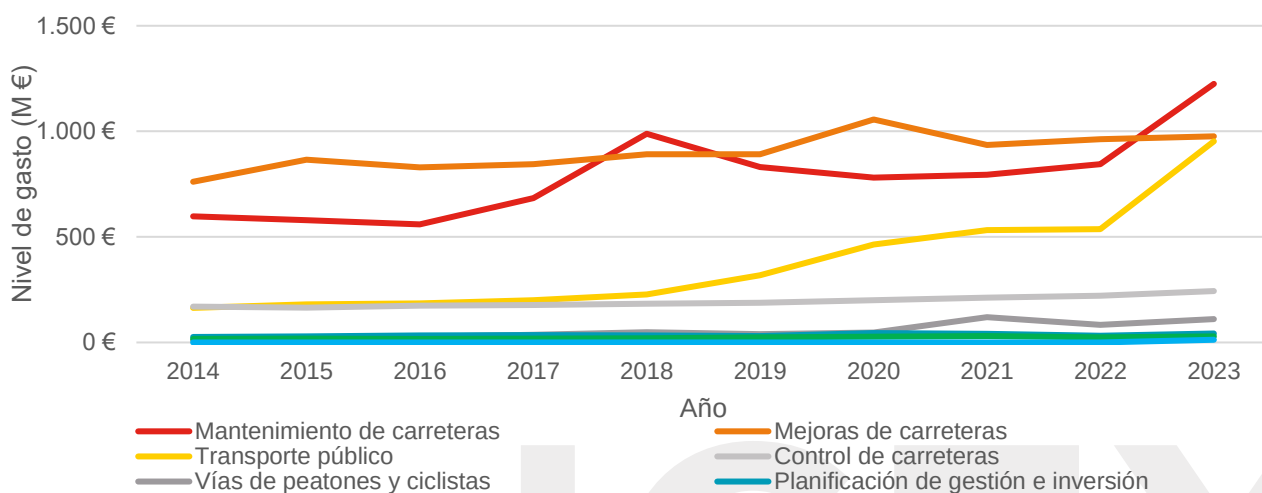


Fuente: Elaboración propia mediante datos de [NZTA \(2024\)](#).

10.3. Anexo III: Análisis de gasto en carreteras estatales

GRÁFICA 13 - GASTO EN CARRETERAS POR LA NZTA, 2014 A 2024

Periodo de 12 meses terminado a 30 de junio

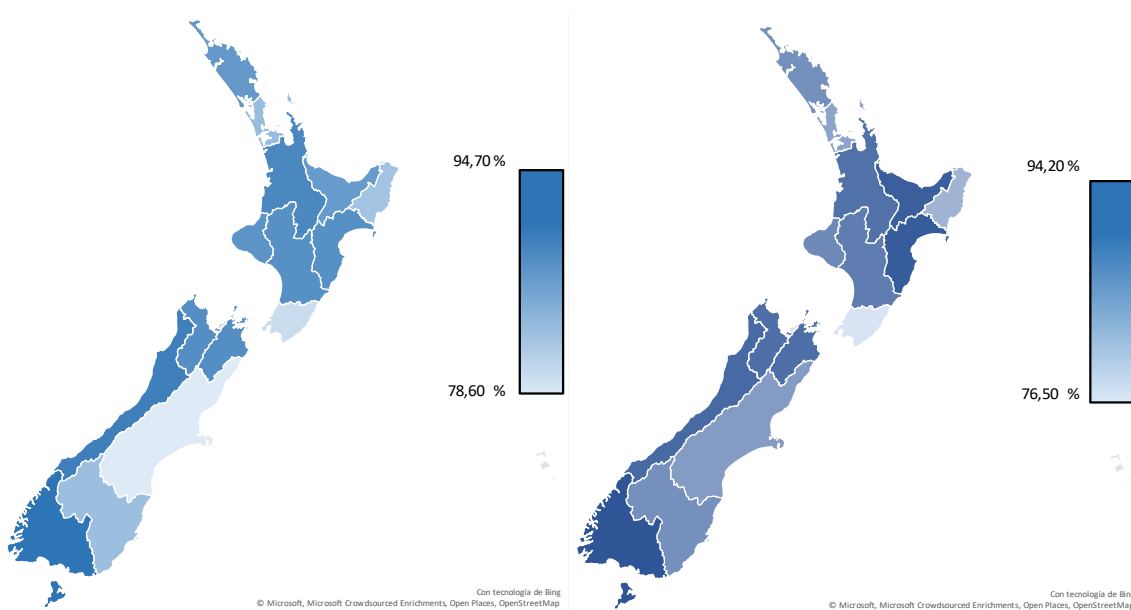


Fuente: Elaboración propia mediante datos de [NZTA \(2024\)](#).

10.4. Anexo IV: Calidad de carreteras, por región

MAPA 4 – ÍNDICE ‘STE’ DE CALIDAD PERCIBIDA DE CARRETERAS, POR REGIÓN, 2014 Y 2024

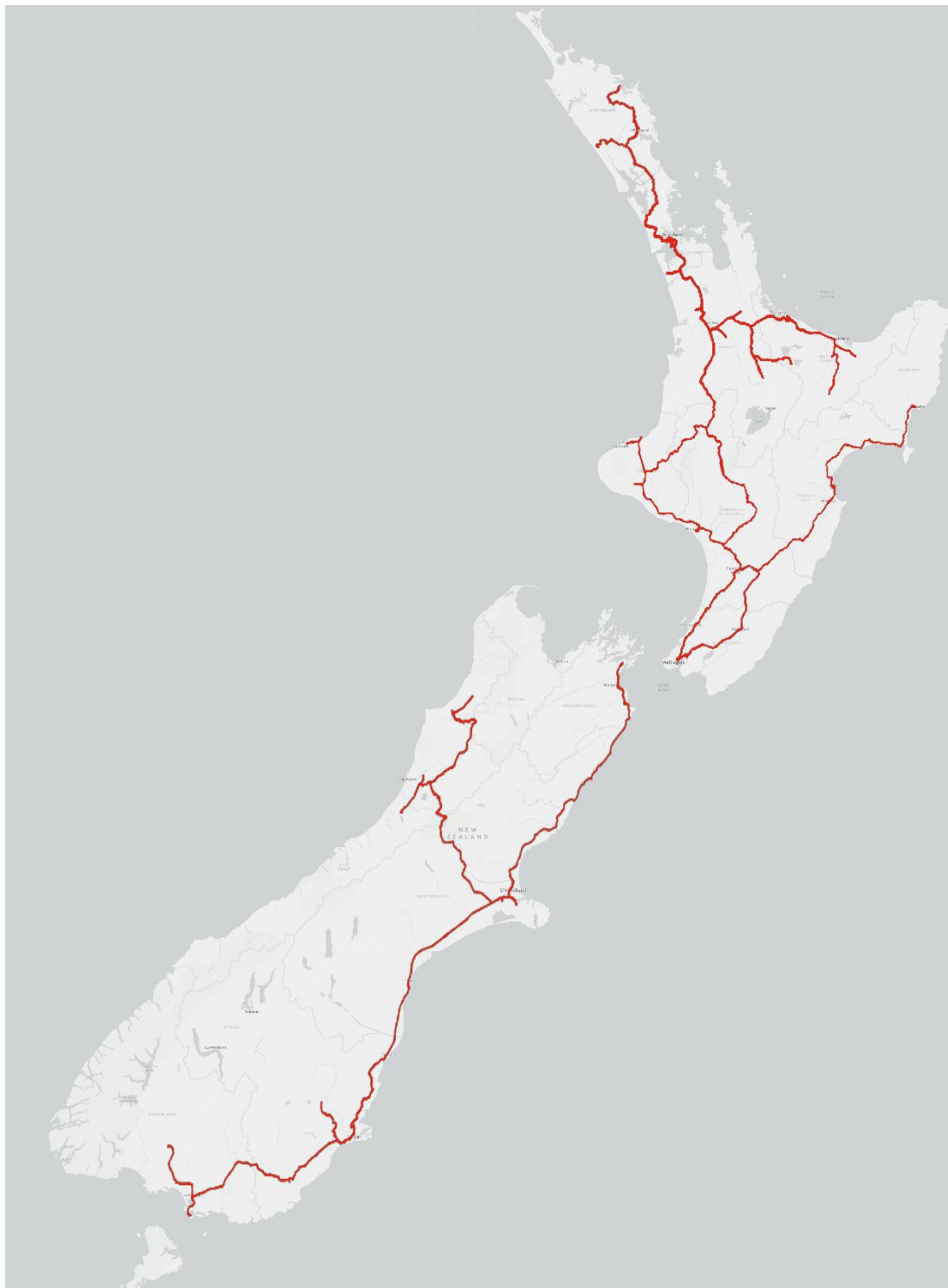
Periodo de 12 meses terminado a 30 de junio



Fuente: Elaboración propia mediante datos de [NZTA \(2023\)](#).

10.5. Anexo V: Mapa de la red ferroviaria

MAPA 5 – RED FERROVIARIA DE NUEVA ZELANDA, 2024



Fuente: Elaboración propia mediante datos del [KiwiRail \(2024\)](#).

10.6. Anexo VI: Puertos navales de Nueva Zelanda

TABLA 6 – PRINCIPALES PUERTOS MARÍTIMOS DE NUEVA ZELANDA, 2024

Ordenados por orden geográfico, de norte a sur.

Puerto	Lugar	Modo	Uso	Tráfico	Comentarios
Northport ³⁵	Marsden Point (Northland)	Multimodal (granel, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (principalmente madera, frutas y lácteos)	4,64 M t (23/24) 32.125 TEUs (22/23)	Propiedad conjunta de Marsden Maritime Holdings Ltd. (dueños de la Terminal de Marsden Point) y Port of Tauranga Ltd.
Auckland	Auckland (Auckland)	Multimodal (granel, líquido, ro-ro, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (lácteos, vehículos, madera, acero) y pasajeros	6,03 M t (sin coches) 844.994 TEUs 335.290 pasajeros (23/24)	Propiedad de Port of Auckland Ltd. , parte del ayuntamiento de Auckland
Tauranga	Auckland (Bay of Plenty)	Multimodal (granel, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (madera, lácteos, combustibles)	19,69 M t 1.147.350 TEUs (23/24)	Propiedad de Port of Tauranga Ltd. , cotizada en el mercado de valores neozelandés
Eastland	Gisborne (Gisborne)	Multimodal (granel, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (madera, fruta, fertilizantes)	2,27 M t (23/24)	Propiedad del grupo Eastland Group Ltd. , que también controla el aeropuerto de Gisborne
Taranaki	New Plymouth (Taranaki)	Multimodal (granel, líquido, pasajeros)	Multiuso de mercancías (combustibles, lácteos y cárnicos) y pasajeros	3,39 M t 7.000 pasajeros (23/24)	Propiedad del Gobierno Regional de Taranaki
Napier	Napier (Hawke's Bay)	Multimodal (granel, líquido, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (madera, fertilizante, fruta, combustibles) y pasajeros	4,40 M t 222.000 TEUs 134.000 pasajeros (23/24)	Propiedad de Napier Port Holdings Ltd. , cotizada en el mercado de valores neozelandés
CentrePort Wellington	Wellington (Wellington)	Multimodal (granel, líquido, ro-ro, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (vehículos, madera, combustibles) y pasajeros	5,90 M t 98.855 TEUs 185.000 pasajeros (solo cruceros) (23/24)	Propiedad de los gobiernos de las regiones de Wellington y Manawātū-Whanganui

³⁵ Adyacente a la [Terminal de Marsden Point](#), principal punto de llegada y distribución de petróleo y derivados para la Isla Norte.

TABLA 6 CONT. – PRINCIPALES PUERTOS MARÍTIMOS DE NUEVA ZELANDA, 2024

Puerto	Lugar	Modo	Uso	Tráfico	Comentarios
Marlborough	Picton (Marlborough)	Multimodal (granel, ro-ro, pasajeros)	Multiuso de mercancías (vehículos, madera, combustibles) y pasajeros	750.626 t (23/24) 1.041.627 pasajeros (22/23)	Propiedad de MDC Holdings, sociedad de <i>holding</i> del gobierno regional de Marlborough
Nelson	Nelson (Nelson)	Multimodal (granel, líquido, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (madera, fruta, vino) y pasajeros	1,68 M t (23/24) 105.400 TEUs 2.500 pasajeros (solo cruceros) (23/24)	Propiedad de Infrastructure Holdings Ltd., sociedad de <i>holding</i> controlada por el ayuntamiento de Nelson y el gobierno regional de Tasman
Lyttelton	Lyttelton (Canterbury)	Multimodal (granel, líquido, ro-ro, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (combustibles, carbón, madera) y pasajeros	5,63 M t (23/24) 448.364 TEUs 125.000 pasajeros (23/24)	Propiedad de Christchurch City Holdings Ltd. , sociedad de <i>holding</i> del ayuntamiento de Christchurch
PrimePort Tamaru	Timaru (Canterbury)	Multimodal (granel, líquido, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (cemento, fertilizante, madera) y pasajeros	1,22 M t (23/24) 78.650 TEUs 10.000 pasajeros (22/23)	Propiedad a partes iguales del gobierno del distrito de Timaru y Port of Auckland Ltd.
Port Otago	Port Chalmers (Otago)	Multimodal (granel, líquido, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (lácteos, cárnicos, madera) y pasajeros	2,60 M t (23/24) 186.400 TEUs 149.000 pasajeros (22/23)	Propiedad del gobierno regional de Otago
South Port ³⁶	Bluff (Southland)	Multimodal (granel, líquido, contenedores, pasajeros)	Multiuso de mercancías (aluminio, cárnicos, lácteos) y pasajeros	3,01 M t (23/24) 51.900 TEUs 6.000 pasajeros (23/24)	Propiedad mayoritaria del gobierno regional de Southland

Fuente: [Northport \(2024\)](#), [Auckland \(2024\)](#), [Tauranga \(2024\)](#), [Eastland \(2024\)](#), [Taranaki \(2024\)](#), [Napier \(2024\)](#), [CentrePort Wellington \(2024\)](#), [Marlborough \(2023\)](#), [Nelson \(2023\)](#), [Lyttelton \(2024\)](#), [PrimePort Tamaru \(2023\)](#), [Port Otago \(2023\)](#), [South Port \(2024\)](#), [InfoShare \(2024\)](#).³⁷

³⁶ Cercana a la fundición de aluminio de Tiwai Point, que cuenta también con un atracadero en la zona.

³⁷ Imports and Exports - Overseas Cargo Statistics – Total Exports by New Zealand Port (Annual-Jun)
Imports and Exports - Overseas Cargo Statistics – Total Imports by New Zealand Port (Annual-Jun)

10.7. Anexo VII: Mapa de puertos marítimos

MAPA 6 – PUERTOS NAVALES EN NUEVA ZELANDA, 2024



Fuente: Elaboración propia mediante datos del [Ministerio de Industrias Primarias \(2024\)](#).

10.8. Anexo VIII: Mapa de aeropuertos internacionales

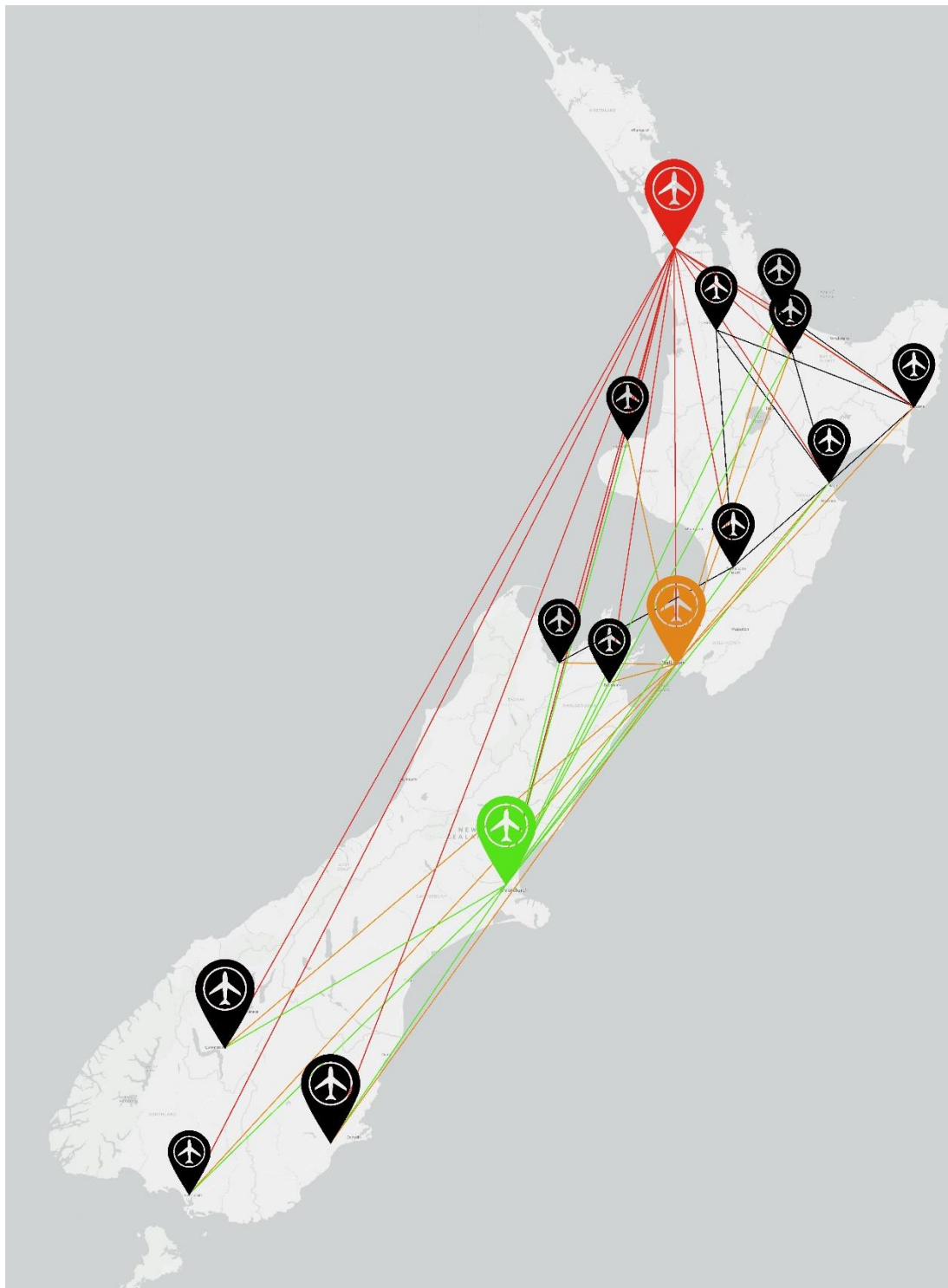
MAPA 7 – RED DE VUELOS INTERNACIONALES EN NUEVA ZELANDA, 2024



Fuente: Elaboración propia.

10.9. Anexo IX: Mapa de aeropuertos

MAPA 8 – RED DE VUELOS INTERNOS EN NUEVA ZELANDA, 2024



Fuente: Elaboración propia.

10.10. Anexo X: Propiedad de las infraestructuras de telecomunicaciones de Nueva Zelanda

TABLA 7 – PROPIETARIOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES DEL PAÍS

Tipo de conexión	Empresa	Propiedad	Comentarios
Cobre ADSL/VDSL	Chorus	100 %	Con la separación de Chorus de Telecom New Zealand (ahora Spark NZ) en 2011, Chorus mantuvo una gran mayoría de los activos originales de infraestructura de la empresa. Durante la licitación para el programa UFB , Chorus fue otorgado el contrato mayoritario de fibra, un 69,4 % del territorio total.
		69,4 %	
Fibra	Enable Networks	15,3 %	Empresa propiedad de Christchurch City Holdings Ltd. (que también controla el puerto y aeropuerto de Christchurch), esta controla la fibra en la región centro-Este de la Isla Sur.
	Ultra Fast Fibre (UFF)	13,7 %	
	Northpower Fibre	1,6 %	En colaboración con la empresa eléctrica WEL Networks Ltd. , UFF mantiene la fibra en la región céntrica de la Isla Norte.
HFC	One NZ	100 %	La infraestructura de HFC está disponible solo para usuarios en las regiones de Wellington y Christchurch.
Móvil	Conexxa	59,49 %	Torres de los teleoperadores Spark NZ y 2degrees
	FortySouth	40,51 %	Torres del teleoperador One NZ
Satélite	Varios	N/A	
Cables submarinos		50,0 %	Southern Cross Cable
	Spark NZ	33,3 %	Tasman Global Access (TGA)
		100,0 %	Nelson-Levin
	One NZ.	33,3 %	Tasman Global Access (TGA)
		100,0 %	Aqualink
Otros (Singtel, Telstra, Verizon, BW Digital)		N/A	Southern Cross Cable Tasman Global Access (TGA) Hawaiki

Fuente: Elaboración propia.

10.11. Anexo XI: Producción, comercialización y uso del carbón

La [extracción local de carbón](#) supone en Nueva Zelanda la tercera mayor fuente energética del país, por detrás tan solo del gas natural y la energía geotermal. Gran parte de esta producción es exportada al extranjero. En este anexo se detalla en mayor profundidad la producción, comercialización exterior y uso dentro del país.

Carbón bituminoso:

- **Extracción:** Un total de 1,31 millones de toneladas (39,44 PJ) de carbón bituminoso fueron extraídos en 2023.
- **Comercio internacional:** Una amplia mayoría (1,20 millones de toneladas o 91,90 % del total) fue exportado, principalmente para la fabricación de acero en la India (53,29 % de las exportaciones) y Japón (46,70 %). El país importó 37.837 toneladas de este carbón.
- **Uso local:** El carbón restante fue principalmente empleado en el ámbito industrial de minerales no metálicos (1,14 PJ) y el procesado de alimentos (0,54 PJ).

Carbón subbituminoso:

- **Extracción:** Un total de 1,02 millones de toneladas, o 21,40 PJ, de carbón sub-bituminoso fueron extraídos en 2023.
- **Comercio internacional:** En el mismo año, 23.282 toneladas de este producto fueron exportadas mientras que 1,02 millones de toneladas añadidas fueron importadas.
- **Uso local:** Esta oferta fue empleada mayoritariamente (71,2 % del total) para la transformación energética, pero también uso agrícola e industrial (principalmente el procesado de alimentos).

Carbón lignito

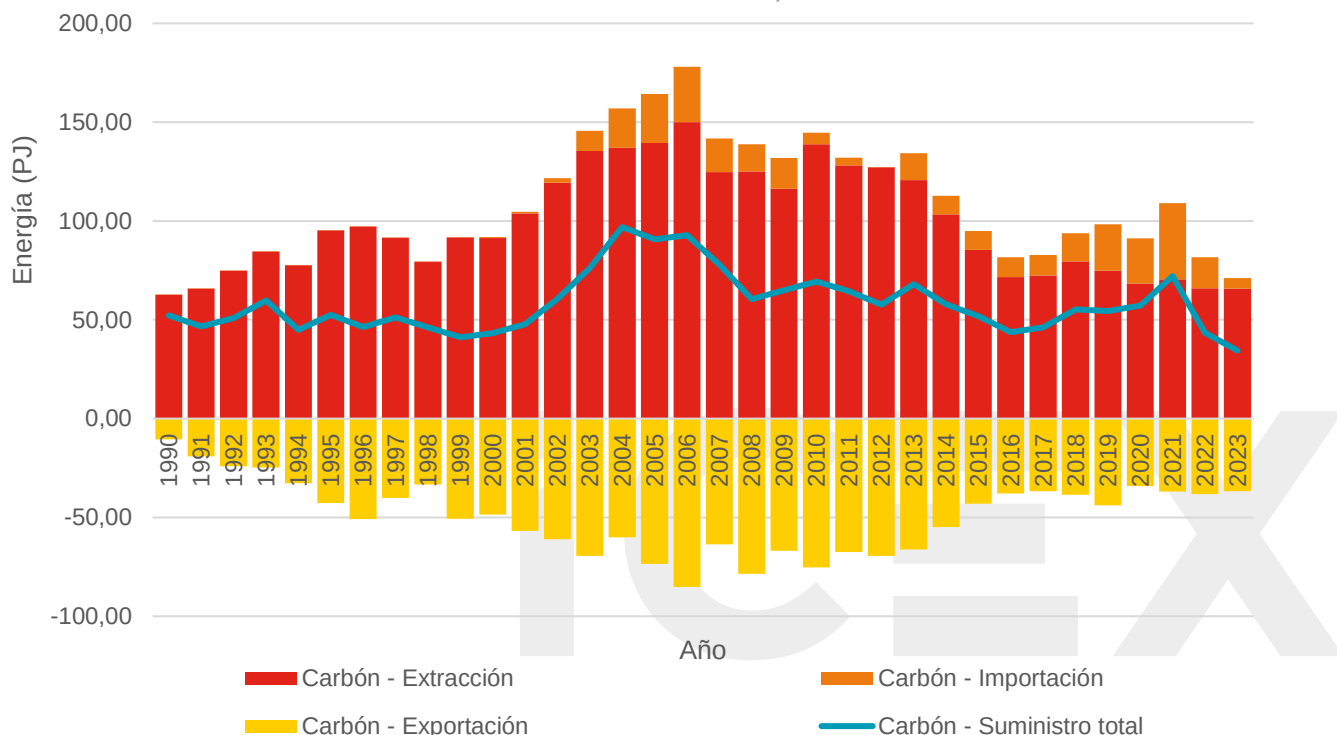
- **Extracción:** Un total de 275.433 toneladas (4,93 PJ) de carbón lignito fueron extraídas en 2023, ya que pese a ser el tipo de carbón más abundante en el país, es el de menor valor calorífico.
- **Uso local:** Este producto fue empleado exclusivamente dentro del país, principalmente en el procesado de alimentos (4,67 PJ).

No hubo comercialización de carbón lignito hacia o desde el exterior en 2024.³⁸

³⁸ Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda (2024): <https://www.mbie.govt.nz/assets/Data-Files/Energy/nz-energy-quarterly-and-energy-in-nz/Coal.xlsx>

10.12. Anexo XII: Evolución de la producción y comercialización de combustibles fósiles

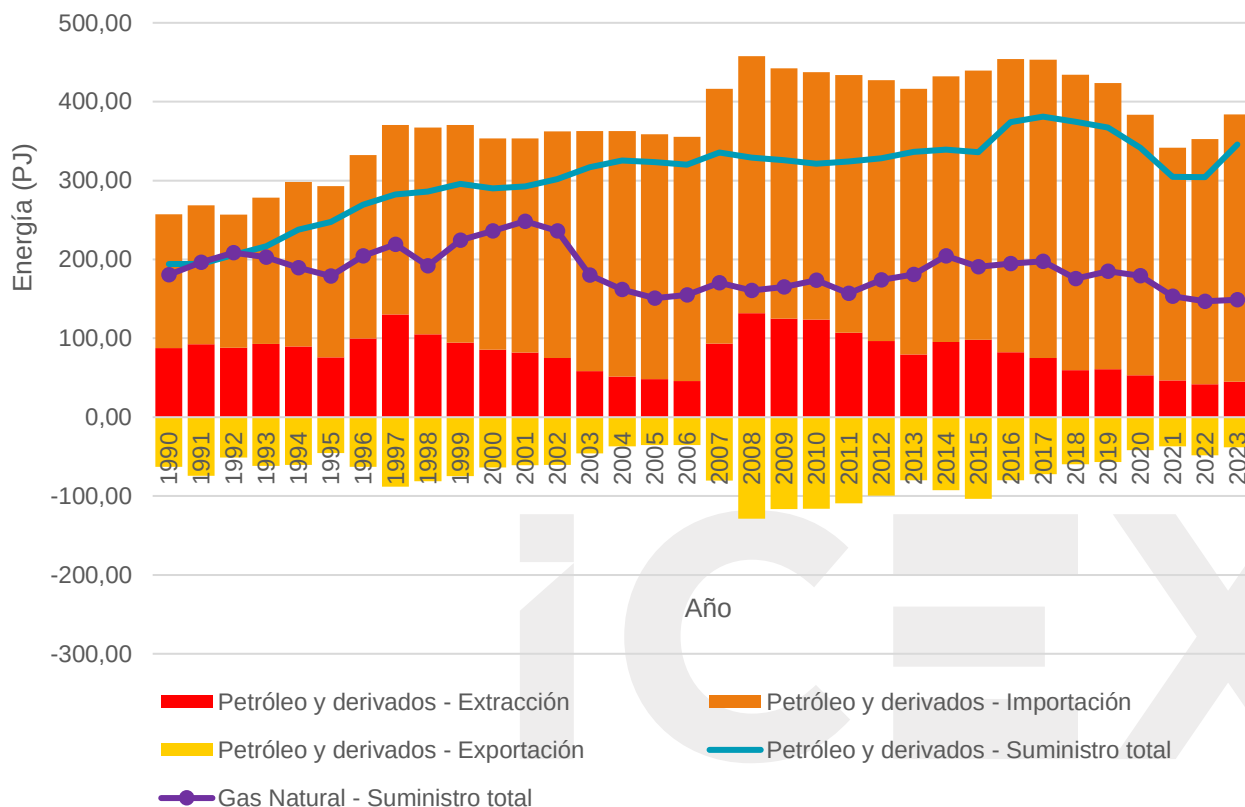
GRÁFICA 14 – PRODUCCIÓN NACIONAL, EXPORTACIONES E IMPORTACIONES Y SUMINISTRO FINAL DE CARBÓN EN NUEVA ZELANDA, 1990 A 2023



Fuente: Elaboración propia mediante datos del [Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

Como se puede observar, entre los años 2010 y la llegada de la pandemia, la menguante extracción de carbón ha sido complementada por importaciones de este material, mientras que las exportaciones se han visto reducidas a un ritmo similar en el mismo periodo.

GRÁFICA 15 – PRODUCCIÓN NACIONAL, EXPORTACIONES E IMPORTACIONES Y SUMINISTRO FINAL DE PETRÓLEO, DERIVADOS Y GAS NATURAL EN NUEVA ZELANDA, 1990 A 2023



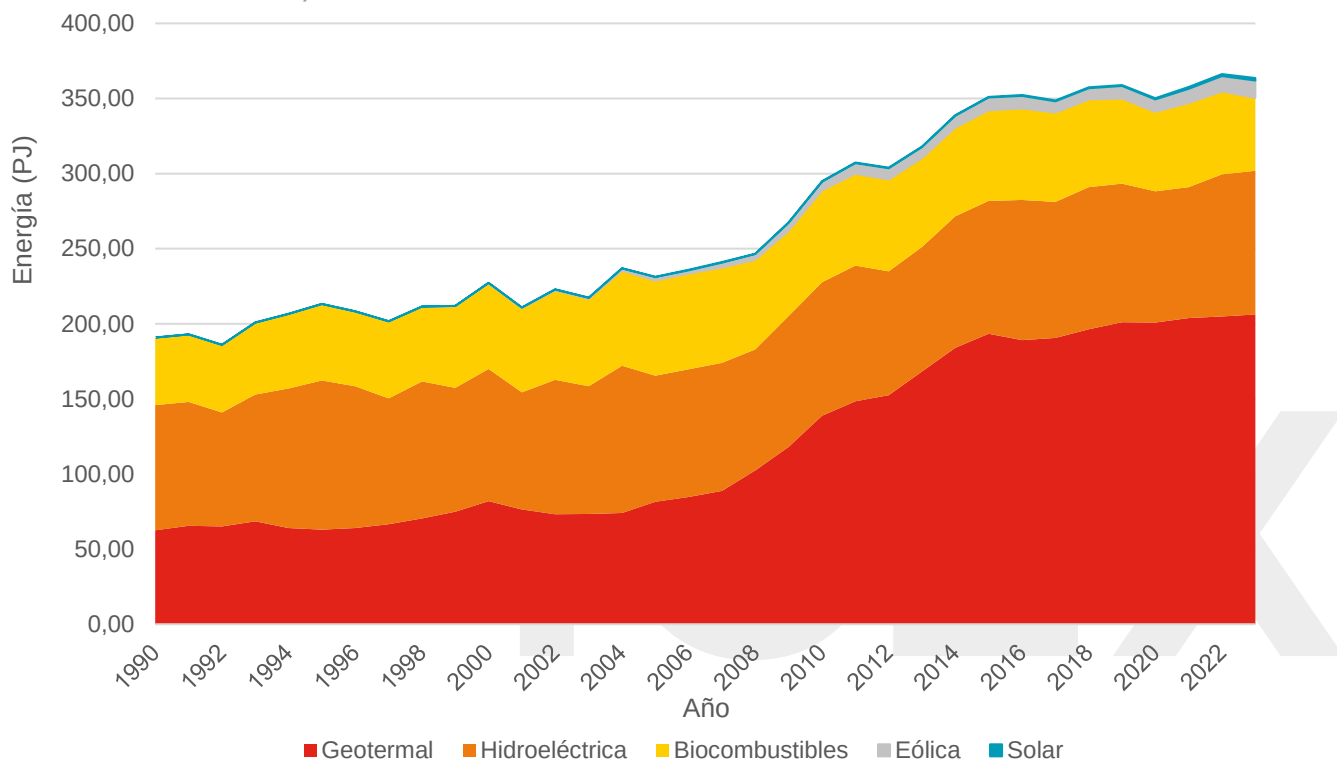
Fuente: Elaboración propia mediante datos del [Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

Como se puede entender mediante la gráfica anterior, la extracción local de petróleo ha seguido una tendencia decreciente desde 2008, lo que ha acompañado una caída respectiva de las exportaciones de estos productos. De todos modos, la oferta energética de este tipo de productos se ha mantenido relativamente estable (hasta la llegada de la pandemia) por el incremento de las importaciones. En particular, la importación de combustibles refinados aumenta significativamente desde el cierre de la refinería de Marsden Point en 2022.

Similar a la producción de petróleo, el gas natural ha seguido una tendencia cayente en la última década, aún menos pronunciada que la de petróleo.

10.13. Anexo XIII: Evolución de la producción y comercialización de energía renovable

GRÁFICA 16 – EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA PRODUCCIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES EN NUEVA ZELANDA, 1990 A 2023



Fuente: Elaboración propia mediante datos del [Ministerio de Empresa, Innovación y Empleo de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

En las últimas décadas, el aumento significativo en la generación de energía geotermal de Nueva Zelanda se ha visto acompañado por un suministro relativamente constante de energía hidroeléctrica y de biocombustibles. En los últimos años, la relevancia de la energía eólica y solar está aumentando, aun siendo reducida dentro del conexto general.

El aumento en la capacidad energética futura de estas fuentes, al igual que en las fuentes de combustibles fósiles, estará directamente ligado a los niveles de inversión en [nuevas obras en el sector](#).

10.14. Anexo XIV: Principales plantas de generación eléctrica del país

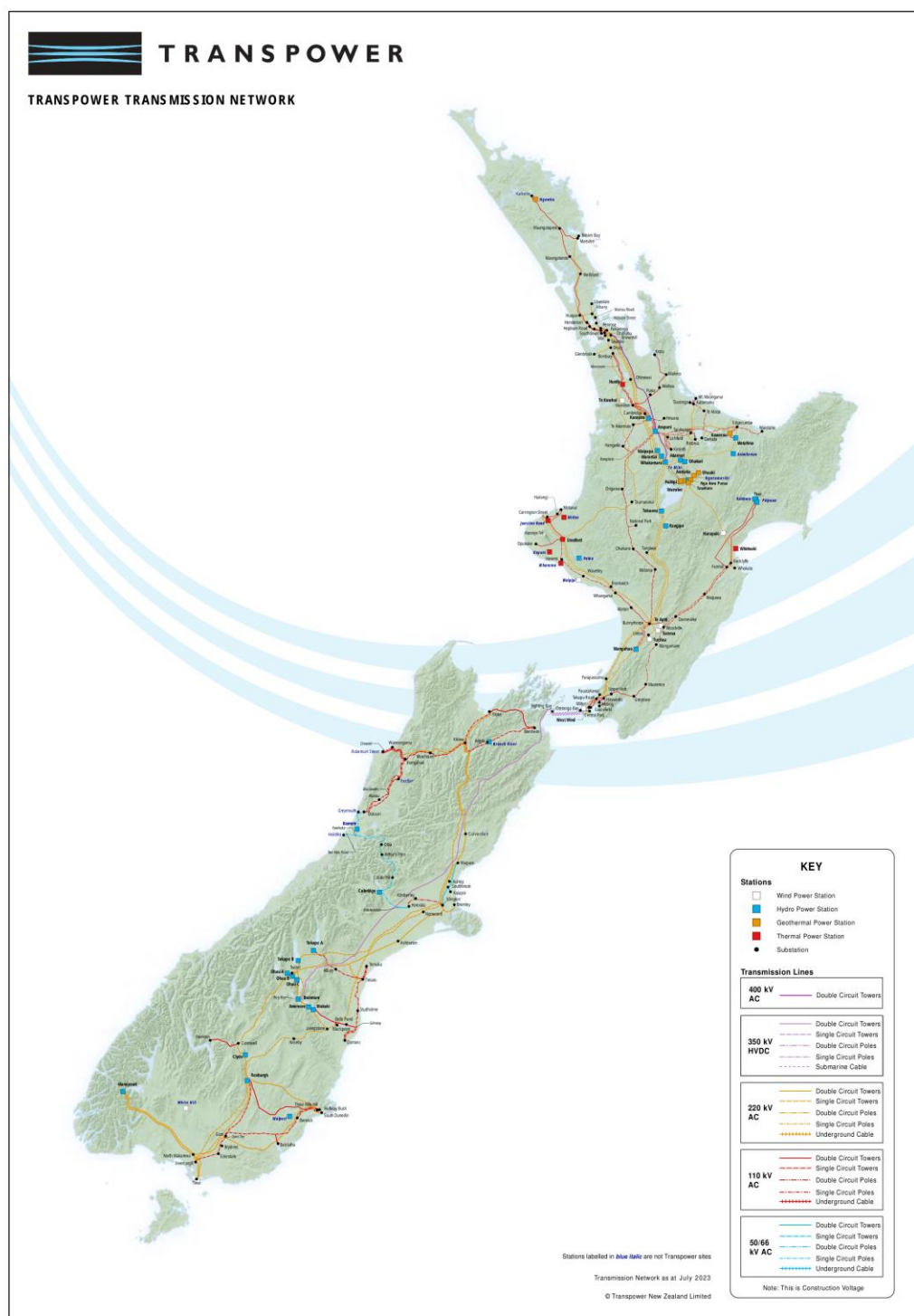
TABLA 8 – PRINCIPALES PLANTAS DE GENERACIÓN ELÉCTRICA DE NUEVA ZELANDA, 2024

Tipo	Nombre	Capacidad	Puesta en marcha	Propiedad
Combustibles fósiles (carbón/gas natural)	Huntly	953 MW	1983	Genesis Energy
Combustibles fósiles (gas natural)	Stratford	577 MW	1998	Contact Energy
Combustibles fósiles (diésel)	Whirinaki	155 MW	2004	Contact Energy
Combustibles fósiles (carbón/gas natural)	Glenbrook	112 MW	1997	Alinta
Combustibles fósiles (gas natural)	Junction road	100 MW	2020	Nova Energy
Geotermal	Tauhara	174 MW	2024	Contact Energy
Geotermal	Te Mihi	166 MW	2014	Contact Energy
Geotermal	Nga Awa Purua	140 MW	2010	Mercury Energy
Geotermal	Wairakei	132 MW	1958	Contact Energy
Geotermal	Mokai	112 MW	2000	Mercury Energy
Hidroeléctrica	Manapōuri	850 MW	1971	Meridian Energy
Hidroeléctrica	Ōhau	688 MW	1980	Meridian Energy
Hidroeléctrica	Benmore	540 MW	1965	Meridian Energy
Hidroeléctrica	Clyde	432 MW	1992	Contact Energy
Hidroeléctrica	Roxburgh	320 MW	1956	Contact Energy
Eólica	Turitea	222 MW	2021	Mercury Energy
Eólica	Harapaki	176 MW	2024	Meridian Energy
Eólica	Tararua	161 MW	1999	Mercury Energy
Eólica	West Wind	143 MW	2009	Meridian Energy
Eólica	Waipipi	133 MW	2021	Mercury Energy
Solar	Kohirā	32 MW	2023	Lodestone Energy
Solar	Rangitaki	32 MW	2024	Lodestone Energy

Fuente: elaboración propia.

10.15. Anexo XV: Mapa de transmisión eléctrica

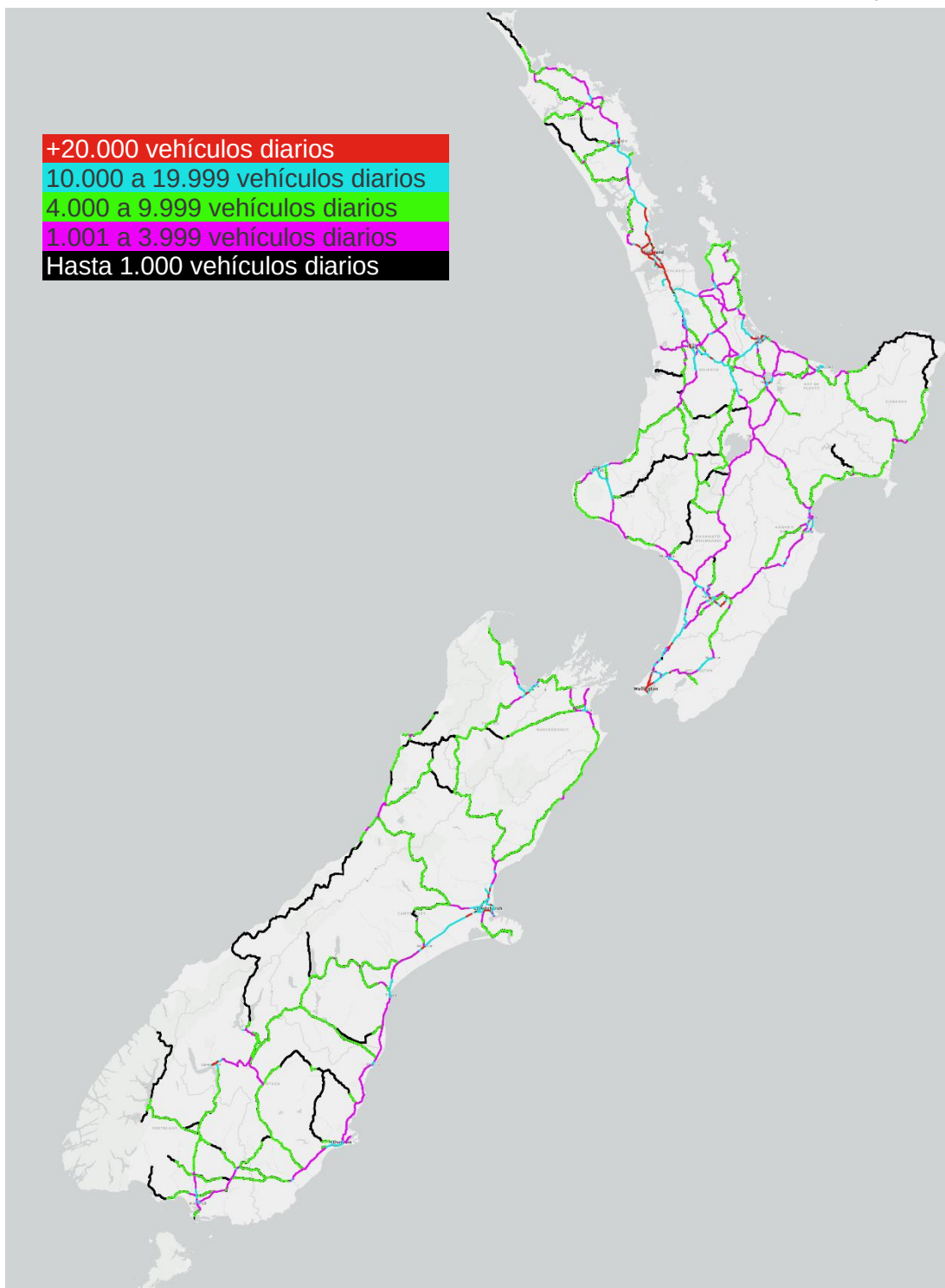
MAPA 9 – MAPA DE LAS LÍNEAS DE TRANSMISIÓN ELÉCTRICA EN NUEVA ZELANDA



Fuente: [Transpower \(2023\)](#).

10.16. Anexo XVI: Mapa de tráfico de carreteras

MAPA 10 – MAPA DE TRÁFICO EN CARRETERAS DE NUEVA ZELANDA; 2024

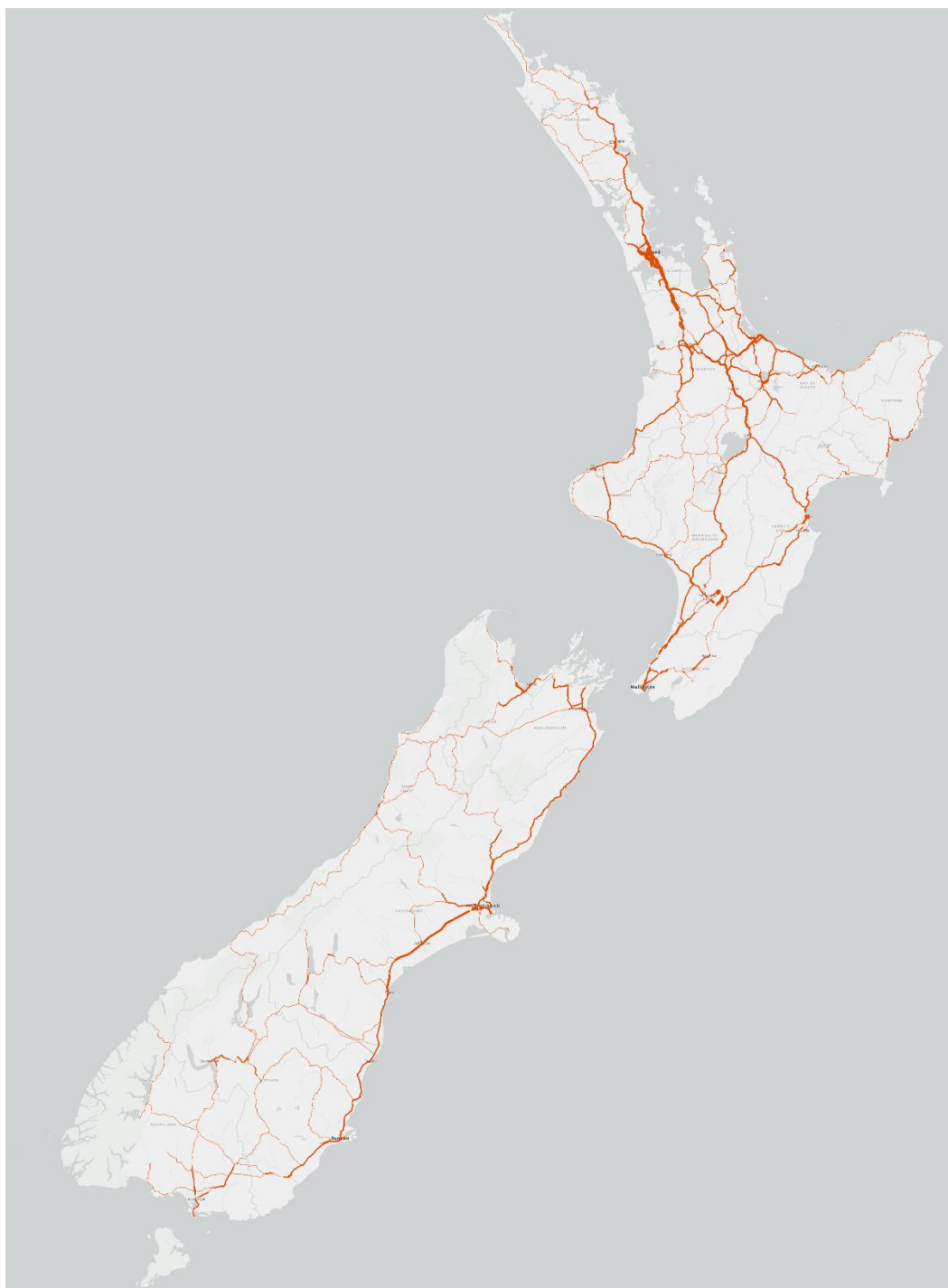


Fuente: Elaboración propia con datos de [NZTA \(2024\)](#).

10.17. Anexo XVI: Mapa de tráfico pesado de carreteras

MAPA 11 – MAPA DE TRÁFICO PESADO EN CARRETERAS DE NUEVA ZELANDA; 2024

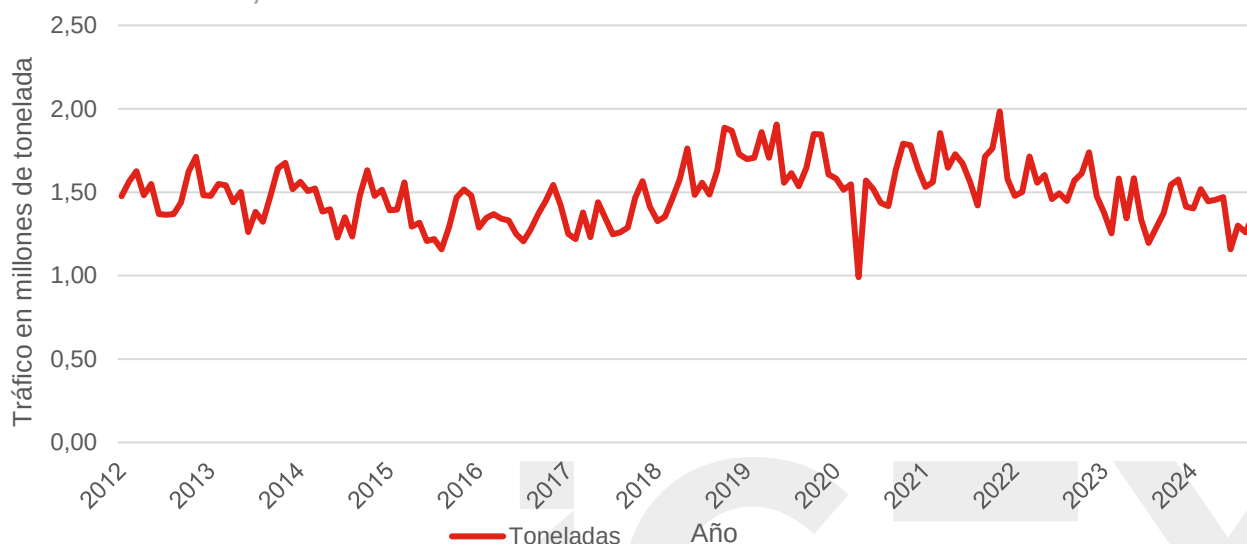
Nivel de tráfico indicado con grosor de línea.



Fuente: Elaboración propia con datos de [NZTA \(2024\)](#).

10.18. Anexo XVIII: Evolución del tráfico ferroviario

GRÁFICA 17 – EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN NUEVA ZELANDA, 2012 A 2024



Fuente: Elaboración propia mediante datos del [Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda \(2024\)](#).

De forma general, el tráfico ferroviario aumenta en los meses de primavera y verano, respuesta a un mayor movimiento nacional de productos agrícolas resultado de un incremento en la demanda global de estos productos, a medida que el hemisferio norte entra en el invierno.

10.19. Anexo XIX: Tráfico en principales puertos marítimos del país

En 2023, el [Puerto de Tauranga](#) fue el más transitado del país, responsable del movimiento de [un 32,10 % de todas las mercancías](#) desde y hacia el exterior por peso y un 26,16 % por valor, equivalente a 19,69 millones de toneladas o 21.939,93 millones de EUR, de lo que aproximadamente un 73,76 % (por valor) eran exportaciones, y el 26,24 % eran importaciones. Este puerto es multimodal, aceptando tanto contenedores como mercancías sueltas y mercancías a granel sólido y líquido (madera, cemento, petróleo). En el año acabado en junio de 2024, se movieron a través de este puerto 1,15 millones de TEUs (aproximadamente 39 % de todos los contenedores transitados en Nueva Zelanda) y 1.427 barcos. Es también relevante mencionar que este puerto acepta también cruceros, albergando 109 de estos buques en el último año, equivalente a aproximadamente 197.181 pasajeros.

A diferencia del [Puerto de Tauranga](#), el [Puerto de Auckland](#) está enfocado mayoritariamente en importaciones, componiendo estas un 78,15 % de todo el movimiento de mercancías por peso y un 85,26 % por valor. En el año acabado en junio de 2024, un total de 6,03 millones de toneladas de

mercancías transitaron este puerto, equivalente a 19.964,13 millones de euros, incluyendo 844.994 TEU's y un total de 1.198 barcos atracando en este. Aunque es también un puerto multiusos de contenedores, mercancía general y mercancía a granel, son particularmente relevantes los movimientos de vehículos terrestres (208.370 en 2023/24). En este año, un total de 133 cruceros y 335.290 pasajeros atracaron en el Puerto de Auckland, más que en cualquier otro del país.

[CentrePort](#) de Wellington registra en los 12 meses hasta junio de 2024, un [9,62 % de todas las exportaciones e importaciones](#) del país por peso y 5,67 % por valor, equivalente a 5,90 millones de toneladas. Pese a ello, CentrePort es el puerto con mayor número de movimiento de barcos del país, 3.600 en 2024 (2,5 veces más que el puerto de Tauranga). Esta gran actividad se ve influenciada por el transporte de contenedores, que alcanzó los 98.855 TEUs en 2024, los vehículos terrestres (20.339, excluyendo ferris) y el petróleo (944.486 t), además del tráfico de ferris entre las dos islas, que se analizan en más detalle en la [sección 4.1](#). Similar a los anteriores, este puerto es multiusos, y opera como punto de tránsito para productos de madera, fruta, lácteos y carne, además de un gran tráfico de vehículos en barcos ro-ro y productos líquidos derivados del petróleo.

En 2023, el [Puerto de Lyttelton](#) fue responsable del movimiento de un 5,67 % de todas las mercancías importadas y exportadas al país en valor, pero un 53,54 % del movimiento a y desde la Isla Sur, equivalente a 5,65 millones de toneladas y 9.189,87 millones de euros. En el año acabado en junio de 2024, un total de [448.364 TEUs](#) transitaron por este puerto, casi 350.000 más que en el puerto de Wellington. Este puerto multiusos se usa para la exportación de todo tipo de mercancías producidas o demandadas en la Isla Sur, principalmente combustibles, carbón, madera y vehículos. Cabe también mencionar que este es el puerto turístico más transitado de la Isla Sur, con un total de 82 barcos en 2024, lo que incluye muchas expediciones hacia Antártica, cuyo punto de salida es comúnmente la ciudad de Christchurch, sea por aire o mar.³⁹

El puerto de [Northport](#) es el 5º mayor puerto marítimo del país por volumen de mercancías importadas y exportadas en 2023, el 4º en la Isla Norte, con un total de 4,64 millones de toneladas y 1.620,85 millones de euros de mercancías, de las que aproximadamente un 53,08 % eran importaciones. En 2023, el puerto gestionó el transporte de 32.125 TEUs, pero el principal enfoque de su tráfico son los productos a granel, principalmente la madera.

Es también relevante analizar que puertos importan y exportan los productos de mayor valor. Como es entendible, los puertos madereros y chatarreros de [Eastland](#), [Taranaki](#) y [Marlborough](#) registran precios de exportación inferiores, por debajo de 300 EUR por tonelada exportada. Por otro lado, puertos enfocados en el movimiento de contenedores, como [Tauranga](#), [Auckland](#), [Lyttelton](#), [Port Chalmers](#) todos registran valores por encima de los 1.000 EUR por tonelada exportada. Por otro lado, los puertos de regiones urbanas (Tauranga, Auckland, Wellington Lyttelton, Dunedin) importan

³⁹ Port of Lyttelton (2024): <https://www.lpc.co.nz/wp-content/uploads/2024/09/LPC-Annual-Report-2024-1.pdf>

generalmente productos de mayor valor, por encima de los 1.000 EUR por tonelada importada, mientras que puertos como Bluff, New Plymouth o Picton importan productos de valor inferior.

10.20. Anexo XX: Tráfico en principales aeropuertos del país

En el año terminado en junio de 2024, el aeropuerto de Auckland registró un total de 18,53 millones de pasajeros, incluyendo 10,06 millones de pasajeros que transitan hacia o desde el extranjero, y 158,35 toneladas de mercancías importadas y exportadas. Un total de 158.185 vuelos se registraron en este año, de los cuales tan solo un 33,52 % estaban ligados a los 42 aeropuertos extranjeros con los que este tuvo conexión directa en la temporada 2023-2024 a través de 27 aerolíneas en total. El vuelo regular más largo que se realiza desde este aeropuerto es hasta Doha, en Qatar, aunque el vuelo más popular es Auckland-Christchurch, realizado 138 veces por semana.⁴⁰

En el mismo periodo, el aeropuerto de Christchurch recibió un total de 6,31 millones de pasajeros, aproximadamente una tercera parte del número de pasajeros del aeropuerto de Auckland. Estos se dividen entre un 77,8 % de viajeros nacionales y un 22,2 % de viajeros internacionales, ligados a los 11 aeropuertos internacionales con quien este tiene servicios regulares, alcanzando Oceanía, Asia y Norte América con 140 vuelos semanales. Un total de 25 aerolíneas dan servicio al aeropuerto. El vuelo regular más largo que se realiza desde este aeropuerto es nuevamente hasta Doha, en Qatar. Por el lado del transporte de mercancías, este aeropuerto gestionó en los meses hasta junio de 2024 un total de 19.988 toneladas de mercancía importada y exportada por un valor de 1.488,11 millones de euros, muy por detrás del aeropuerto de Auckland.

En el año terminado en junio de 2024, el aeropuerto internacional de Wellington recibió 5,45 millones de viajeros, mayoritariamente (86,08 %) de vuelos nacionales, con un reducido nivel de viajeros internacionales, tan solo 353.534 a lo largo del año. Estos viajeros internacionales transitaron el aeropuerto mediante 2.744 vuelos aterrizados con 5 destinos en Australia y Fiya, en comparación con 39.454 vuelos domésticos, aproximadamente 108 por día. Tan solo 8 aerolíneas operan en el aeropuerto de manera regular, siendo esta la sede de la aerolínea nacional (Air New Zealand). Las líneas más populares son con Auckland (20 vuelos diarios), Nelson (13) y Christchurch (11) y Blenheim (10), demostrando la demanda para viajes rápidos entre los extremos próximos de la Isla Norte e Isla Sur.⁴¹ En el ámbito de transporte de mercancías, este aeropuerto gestionó en el último año un total de 276 toneladas de mercancía internacional por valor de 10,52 millones de euros.

En los 12 meses hasta junio de 2024, el aeropuerto de Queenstown registró el movimiento de 2.487.610 viajeros, de los que un 65,54 % provienen de vuelos internos, mientras que el 34,45 % restante es atribuible a los vuelos internacionales que alcanzan este aeropuerto desde los grandes aeropuertos de Australia oriental. Actualmente, tan solo 4 aerolíneas conectan este aeropuerto con

⁴⁰ Auckland Airport Ltd. (2024): https://corporate.aucklandairport.co.nz/-/media/Files/Corporate/Annual-Report-2024/AIAL201-Annual-Report-2024-Book_v5c19.ashx

⁴¹ Las ciudades de Nelson y Blenheim están situadas en el extremo norte de la Isla Sur y, pese a estar a 128 km y 73 km de Wellington, respectivamente, los tiempos de traslado en coche se ven ralentizados por el trayecto en ferry entre los puertos de CentrePort y Picton.

el resto del país y Australia. Siendo un aeropuerto turístico, el movimiento internacional de mercancías en este es mínimo pues no está capacitado para la gestión de estos movimientos.

En el año terminado en junio de 2024, el aeropuerto internacional de Dunedin recibió 903.396 viajeros, todos ellos a través de viajes domésticos. En 2025, Jetstar resumirá vuelos semanales con Gold Coast, Australia. En la actualidad, tan solo dos aerolíneas operan en este aeropuerto, cubriendo rutas nacionales con los aeropuertos de Auckland, Christchurch y Wellington. En el ámbito de transporte de mercancías, este aeropuerto gestionó en el último año un total de 23.894 de mercancías internacionales, aproximadamente 1 tonelada.⁴²

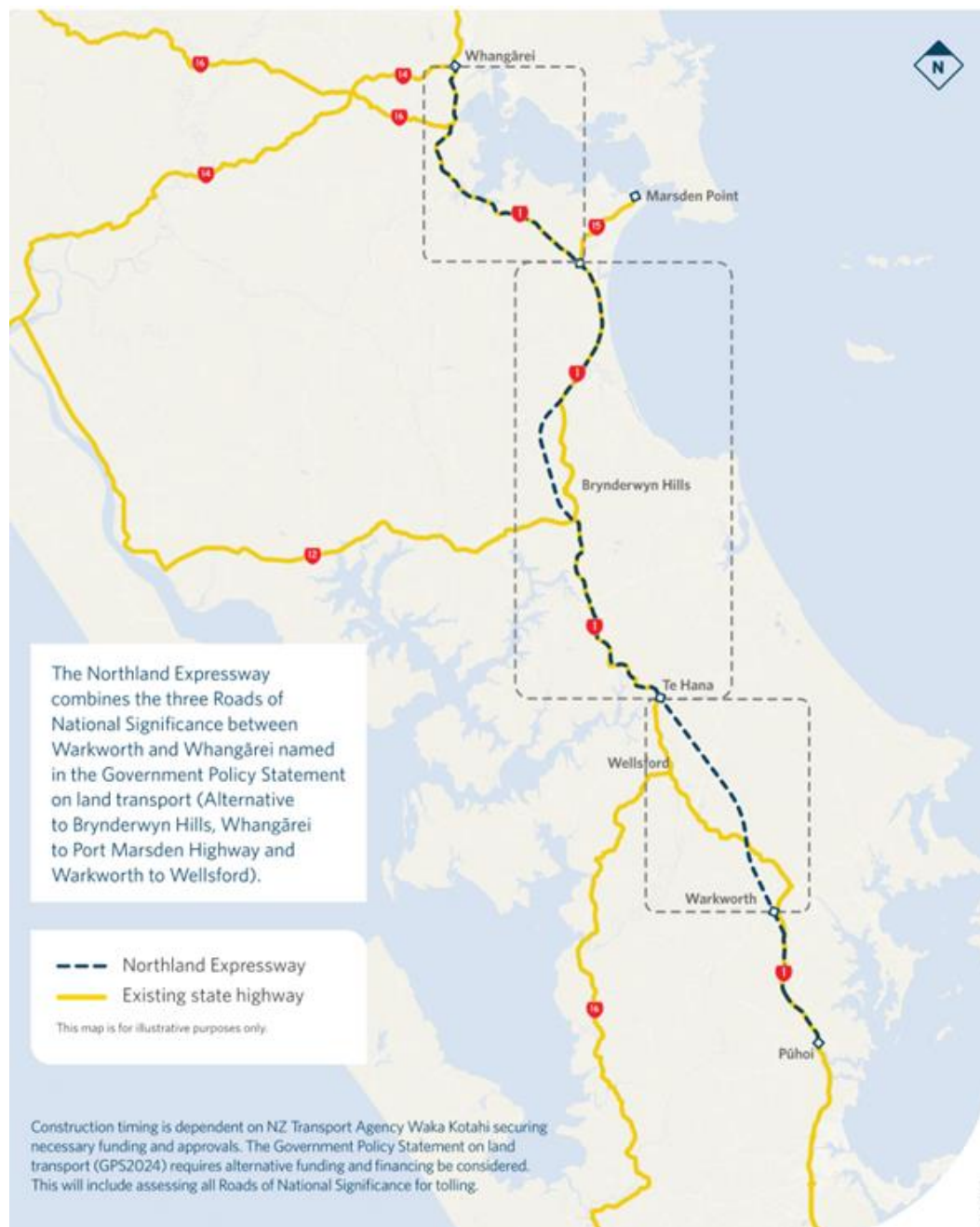
TABLA 9 – AEROLINEAS CON CONEXIÓN EN NUEVA ZELANDA, 2024

Aerolínea	País/Territorio	Aeropuerto(s)	Aerolínea	País/Territorio	Aeropuerto(s)
Air Canada	Canadá	Auckland	Fiji Airways	Fiji	Auckland Christchurch Wellington
Air Chathams	Nueva Zelanda	Auckland Christchurch Wellington	Golden Bay Air	Nueva Zelanda	Wellington
Air China	China	Auckland	Hainan Airlines	China	Auckland
Air New Zealand	Nueva Zelanda	Auckland Christchurch Wellington Queenstown Dunedin	Hawaiian Airlines	EE. UU.	Auckland
Air Tahiti Nui	Polinesia francesa	Auckland	Jetstar	Australia	Auckland Christchurch Wellington Queenstown Dunedin*
Air Vanuatu	Vanuatu	Auckland	LATAM Airlines	Chile	Auckland
Aircalin	Nueva Caledonia	Auckland	Malaysia Airlines	Malasia	Auckland
American Airlines	EE. UU.	Auckland	Originair	Nueva Zelanda	Wellington
Batik Air Malaysia	Malasia	Auckland	Qantas	Australia	Auckland Christchurch Wellington Queenstown
Cathay Pacific	Hong Kong	Auckland Christchurch	Qatar Airways	Qatar	Auckland
China Airlines	China	Auckland	Singapore Airlines	Singapur	Auckland Christchurch
China Eastern	China	Auckland	Sounds Air	Nueva Zelanda	Christchurch Wellington
China Southern	China	Auckland Christchurch	United Airlines	EE. UU.	Auckland Christchurch
Delta Airlines	EE. UU.	Auckland	Virgin Australia	Australia	Queenstown
Emirates	Emiratos Árabes Unidos	Auckland Christchurch			

⁴² Dunedin Airport (2024): <https://www.dunedinairport.co.nz/assets/financial-reports/FY2025-Statement-of-Intent-Final-V1.5-to-DCC.pdf>

10.21. Anexo XXI: Mapa del proyecto Northland Corridor

MAPA 12 – MAPA DEL PROYECTO NORTHLAND CORRIDOR



Fuente: [NZTA \(2024\)](#).



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