



OTROS  
DOCUMENTOS

---

2023



# PROYECTO RAIL BALTICA



Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Vilnius

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

24 de agosto de 2023  
Vilnius

Este estudio ha sido realizado por  
**Juan Benito Candil**

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

<http://Lituania.oficinascomerciales.es>

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

NIPO: 114-23-011-6



# Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>4</b>
1.1. Beneficios del proyecto	5
<b>2. PRINCIPALES ACTORES</b>	<b>8</b>
2.1. Gobernanza de RB Rail AS (RBR)	9
<b>3. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO</b>	<b>11</b>
3.1. Fases del proyecto	14
3.1.1. Situación del proyecto en agosto de 2023	15
<b>4. EMPRESAS ESPAÑOLAS ADJUDICATARIAS</b>	<b>20</b>
<b>5. FINANCIACIÓN DEL PROYECTO</b>	<b>22</b>
<b>6. POTENCIALES RETRASOS</b>	<b>23</b>
<b>7. INFORMACIÓN PRÁCTICA</b>	<b>25</b>
7.1. Beneficiarios del proyecto	25
7.2. Organismos nacionales ejecutores del proyecto	25
7.3. Empresa conjunta RBR	26



# 1. INTRODUCCIÓN

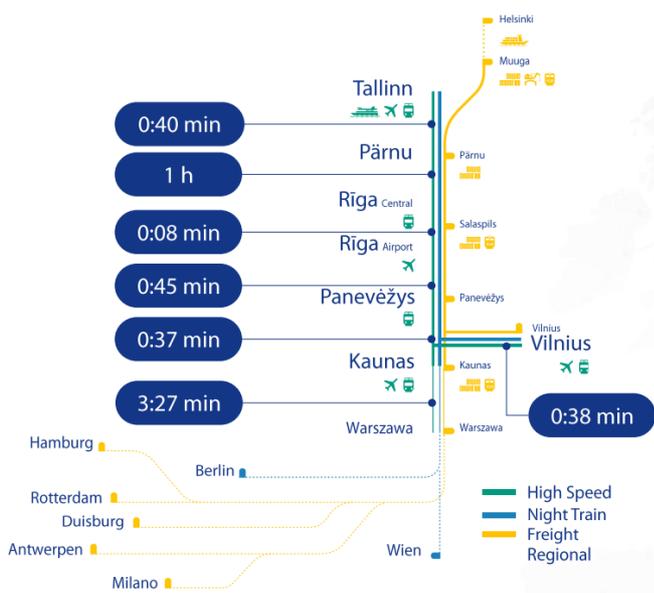
“Rail Baltica Global Project” es el mayor proyecto de infraestructura ferroviaria desarrollado en la región báltica en los últimos 100 años, en el que se ven involucrados cinco países de la Unión Europea: Polonia, Lituania, Letonia, Estonia e, indirectamente, Finlandia. La línea Rail Báltica conectará Helsinki, Tallin, Pärnu, Riga, Panevėžys, Kaunas, Vilnius y Varsovia.

En los países bálticos el proyecto se está desarrollando de manera conjunta por Estonia, Letonia y Lituania. Es un proyecto “greenfield” con el que se construirán 870 km de doble vía rápida electrificada, equipada con ERTMS y con ancho de vía europeo de 1.435 mm. En Estonia se construirán 213 km de nueva vía férrea, 265 km en Letonia y 392 km en Lituania. Actualmente, la red ferroviaria de la región báltica tiene ancho de vía ruso, 1.520 mm, y se encuentra escasamente electrificada.

Para asegurar un transporte intermodal y multimodal, se construirán tres terminales multimodales, así como siete estaciones de pasajeros. Asimismo, se prevé aumentar el número de estaciones regionales.

## PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO

*Integración en corredor TEN-T Mar Norte-Báltico*



Las terminales de carga estarán localizadas en Muuga (Estonia), Salaspils (Letonia) y en Kaunas (Lituania). Respecto a las estaciones de pasajeros, estas se ubicarán en: Tallin, Pärnu, Riga central-ciudad, Riga-aeropuerto, Panevėžys, Kaunas y Vilnius. Las dos primeras en Estonia, las estaciones de Riga en Letonia, y las tres últimas en Lituania.

Esta infraestructura se integrará en el corredor TEN-T Mar del Norte-Báltico y permitirá a los trenes circular a una velocidad máxima de 249 km/h en el caso de los de pasajeros, y de 120 km/h para los de mercancías.

Fuente: página oficial de Rail Báltica (<https://www.railbaltica.org/>)



Según el análisis del costo-beneficio realizado por EY Baltics, la estimación del coste total del proyecto es de 5.800 millones de euros, repartidos entre Estonia 1.350 millones de €, Letonia 1.968 millones de € y Lituania 2.473 millones de €. Hasta el 85% del coste total del proyecto podrá ser financiado con fondos comunitarios, a través del Connecting Europe Facility - CEF, mientras que el 15% restante será una aportación conjunta por parte de los tres países bálticos beneficiados. En base a estas estimaciones, la aportación nacional de Estonia será de aproximadamente 268 millones de euros, 393 millones de euros en el caso de Letonia, y 493 millones de euros por parte de Lituania. No obstante, teniendo en cuenta la inflación acumulada se estima que el coste del proyecto puede ascender a 10 millones de euros. La estimación inicial del beneficio total del proyecto para 2030 es de 18.200 millones de euros.

Respecto a la infraestructura ferroviaria, se espera que esté operativa para el año 2030, si bien el proyecto acumula ya cierto retraso respecto a la planificación inicial. A fecha de agosto de 2023, el diseño del proyecto se encuentra en la etapa final, la fase de construcción está en proceso, y la planificación del proyecto para 2030 está llevándose a cabo.

Se ha realizado el diseño técnico de más de 640 km de la línea principal, se ha comenzado la construcción de estaciones en Riga, puentes y viaductos en Estonia, y terraplenes ferroviarios en Lituania, principalmente.

A fecha de agosto de 2023, el proyecto acumula una financiación total aproximada de 2.700 millones de euros, por parte del CEF y de financiación nacional.

A comienzos de 2023, el proyecto contaba con la colaboración de más de 200 empresas procedentes de los países bálticos, y 50 empresas internacionales. El número de contratos activos superaba la cifra de 150, con un valor estimado de más de 900 millones de euros. A finales de 2022, había 17 licitaciones en curso por un valor total de más de 2.500 millones de euros.

Debido a la guerra en Ucrania, las relaciones comerciales con empresas procedentes de Bielorrusia o Rusia han sido suprimidas. Y la importancia geopolítica del proyecto Rail Baltica se ha visto incrementada considerablemente.

## 1.1. Beneficios del proyecto

El proyecto tiene un interés estratégico para la Unión Europea, integrando esta zona en el resto de la red ferroviaria europea. Entre sus ventajas se encuentran:

1. Acelerador económico de la región báltica. La implementación del proyecto tendrá un impacto positivo sobre el PIB de los países bálticos, permitirá crear nuevos puestos de trabajo, directos e indirectos y dinamizará las economías de la región gracias a la mejor conectividad.
2. Infraestructura ambientalmente sostenible. Se trata de una red electrificada; una alternativa cómoda, segura y más respetuosa con el medio ambiente que el transporte tradicional. El

ferrocarril tiene un consumo energético inferior al 2% de la media del transporte europeo, pese a representar el 8,5% del transporte utilizado. La implementación del proyecto permitirá la desviación del transporte de mercancías y de pasajeros de la carretera al ferrocarril, disminuyendo el impacto negativo del transporte por carretera, tanto en emisiones como en contaminación acústica.

3. Nuevas oportunidades para el desarrollo de la logística multimodal de mercancías. Rail Báltica no solo reforzará la capacidad comercial y la competitividad de los países bálticos respecto al resto de la UE, con los que mantiene el 75 % de sus intercambios comerciales, sino que también permitirá una mejor integración en las cadenas de suministro a nivel mundial. Se potenciará el desarrollo del sector logístico en la región, incluyendo terminales de carga como las previstas en Mūga, Salaspils, Pärnu o Kaunas
4. Reducción de la distancia entre las capitales bálticas y acercamiento geopolítico con el resto de Europa. En la tabla X se recogen los tiempos estimados entre destinos, y el coste de un billete medio:

#### ESTIMACIÓN DE TIEMPOS Y COSTE DE BILLETE

Euros

PAÍS	TRAYECTO	TIEMPO	PRECIO BILLETE
Estonia	Tallin – Pärnu	0:40	14 €
	Tallin – Riga	1:42	38 €
	Tallin – Vilnius	3:38	76 €
	Tallin – Varsovia	6:47	n.d.
Letonia	Riga – Tallin	1:42	38 €
	Riga – Vilnius	1:54	38 €
	Riga – Varsovia	5:03	n.d.
	Riga – Aeropuerto Riga	0:08	n.d.
Lituania	Vilnius – Riga	1:54	38 €
	Vilnius – Tallin	3:38	76 €
	Vilnius – Varsovia	4:07	n.d.
	Kaunas – Vilnius	0:38	11 €

Fuente: Elaboración propia según página oficial de Rail Báltica (<https://info.railbaltica.org/>)

5. Integración en la Red Transeuropea de Transporte y reforzamiento de sinergias Norte-Sur, Este-Oeste. Como parte de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) del corredor "Mar del Norte-Báltico", Rail Báltica conectará los principales puertos europeos -Rotterdam, Hamburgo y Amberes- con los tres Estados bálticos a través de los Países Bajos, Bélgica, Alemania y Polonia. El enlace con Finlandia se realizará a través del transporte marítimo de corta distancia (estaba previsto construir un túnel que una Tallin y Helsinki, no obstante, el proyecto no es viable por su elevado coste).



La ampliación del corredor hacia el norte también facilitará que a medio plazo se pueda unificar con el emergente proyecto del Corredor Ártico –entre la ciudad finlandesa de Rovaniemi y la noruega Kirkenes– especialmente, ante la posibilidad de una ruta alternativa del Mar Polar Norte que una Europa y Asia. Asimismo, el corredor Mar del Norte-Báltico, se cruzaría con el corredor Báltico-Adriático en Varsovia, por lo que se podría desarrollar una nueva cadena de suministro. La conexión con los mercados del sur de Europa, hasta ahora muy limitadas, mejoraría de manera significativa.

6. Defensa y Seguridad. Rail Báltica se ha diseñado, asimismo, para permitir, el transporte de material de defensa y de seguridad, elemento prioritario en esta área geográfica.





## 2. PRINCIPALES ACTORES

Rai Báltica es un proyecto prioritario para la red de transporte de la UE, razón por la cual está financiado en un 85% a través de fondos europeos mediante el mecanismo *Connecting Europe Facility* (CEF). Este mecanismo de financiación se gestiona a través de la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructura y Medio Ambiente (CINEA), anterior INEA que se encuadra dentro de la Dirección General de Movilidad y Transporte (DG MOVE). El CINEA tiene como función principal la gestión e implementación técnica y financiera de los programas TEN-T, entre los que se encuentran los fondos CEF.

El proyecto Rail Báltica implica a los tres países bálticos, lo cual supone la existencia de diversos actores a nivel nacional y supranacional, con competencias repartidas y no siempre bien definidas.

En primer lugar, se encuentran los **beneficiarios** del proyecto, que son los ministerios de cada país: el Ministerio de Economía y Comunicaciones de Estonia, el Ministerio de Transporte de Letonia y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Lituania.

Al tratarse de un proyecto supranacional, los tres países directamente involucrados acordaron en 2014 constituir una **empresa conjunta (joint-venture)** con sede en Riga, **RB Rail AS (RBR)**, la cual sería la encargada de coordinar todo el proyecto y asegurar la interoperabilidad del mismo.

El capital social de dicha empresa es de 1.950.015 € y representa los intereses de los tres países por igual, que participan en el accionariado a parte iguales, a través de filiales creadas al efecto dependientes de los ministerios. La única excepción es Lituania donde la filial creada depende de la empresa pública de ferrocarriles, AB Lietuvos Geležinkeliai, y esta a su vez, del Ministerio de Transporte.

Consecuentemente, Estonia participa en el accionariado de RBR a través de la filial del Ministerio de Economía y Comunicaciones, “Rail Baltic Estonia OÜ”, Letonia a través de la filial del Ministerio de Transporte “SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas” y Lituania a través de la filial de AB Lietuvos Geležinkeliai, “UAB Rail Baltica Statyba”. Esta última no tiene un departamento de compras independiente, función que desarrolla la propia Lietuvos Geležinkeliai.

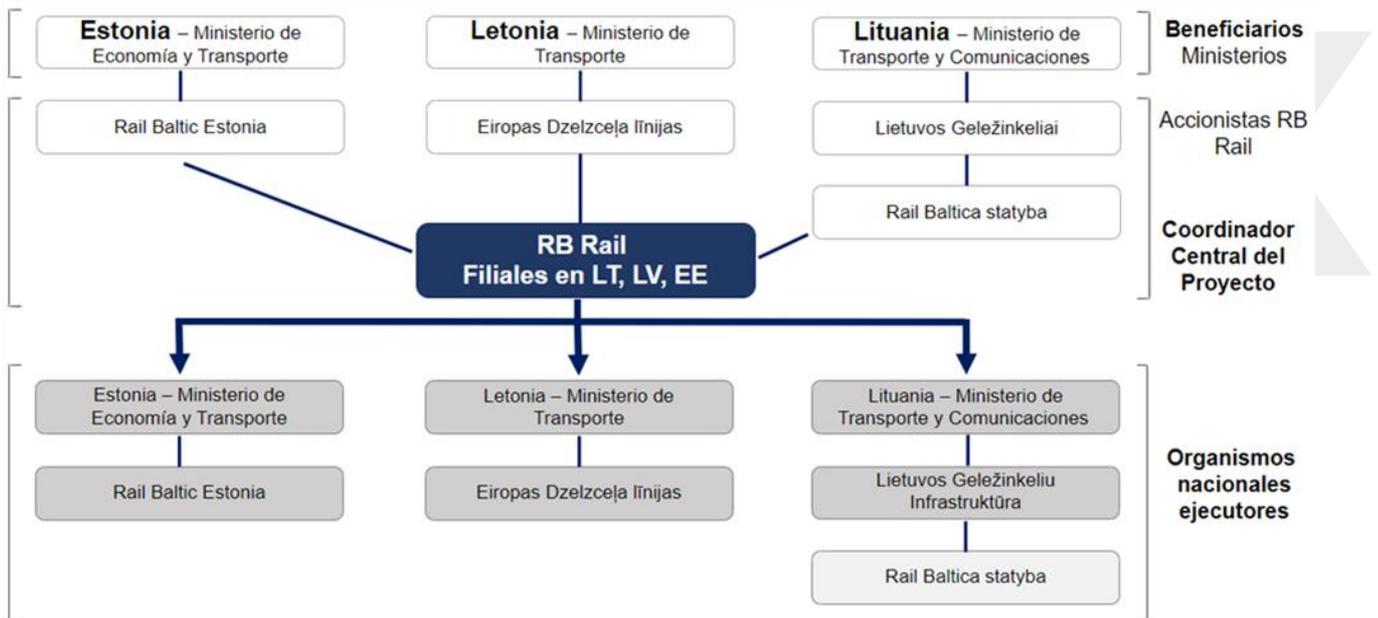
RBR actúa como beneficiario y órgano implementador, presentando las solicitudes de financiación al CINEA en nombre de los beneficiarios, y desarrollando el papel de organismo central de compras (licitador) en ciertas áreas: estudios, planes, diseño del proyecto global, subsistemas (control, comando y señalización, energía / electrificación), materias primas, así como todo lo relacionado con la construcción de la propia infraestructura ferroviaria en las zonas fronterizas (25 km a cada lado de la frontera).

A su vez, RBR cuenta con dos filiales, una en Estonia y otra en Lituania, con fines puramente fiscales: “RB Rail AS Eesti filial” y “RB Rail AS Lietuvos filialas”. Estas filiales facturan las contrataciones que se centralizan en Riga en función del país donde va a desarrollarse la obra, permitiendo así que el IVA se repercuta en el país correspondiente.

Finalmente, desde 2014, las Oficinas de Auditoria de cada uno de los tres países monitorizan el proyecto, creándose en 2016 la “Rail Baltica Task Force” en la que, a las tres Oficinas de Auditoria de los tres Estados bálticos se les unió, con fines informativos, las Oficinas nacionales de Auditoria de Finlandia y de Polonia. La función de estas Oficinas es la de valorar si la implementación del proyecto se está haciendo con criterios eficientes y efectivos, así como si la estructura de decisión funciona de manera adecuada.

### ESTRUCTURA PROYECTO RAIL BÁLTICA

Órganos de ejecución



Fuente: Elaboración propia según página oficial de Rail Báltica (<https://www.railbaltica.org/>)

## 2.1. Gobernanza de RB Rail AS (RBR)

RB Rail AS se estructura en un Consejo de Supervisión y en un Consejo de Administración.

El Consejo de Supervisión (*Supervisory Board*) está compuesto por seis miembros elegidos por un periodo de 3 años. Cada uno de los países miembros propone 2 candidatos que deben ser aprobados por el conjunto de la junta general de accionistas. El Consejo cuenta con un presidente, con carácter rotatorio anual y dos vicepresidentes (representando respectivamente a cada uno de



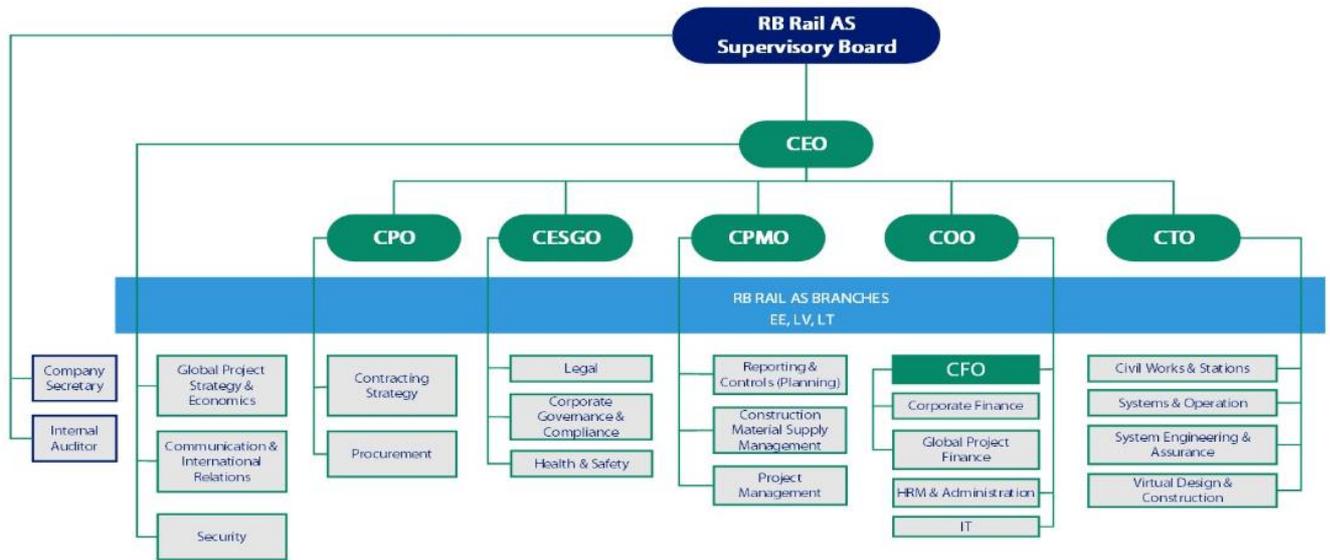
los tres países bálticos). Actualmente, la presidencia la ocupa la letona Ligita Austrupe, mientras que las vicepresidencias son compartidas por el estonio Ahti Kuningas y el lituano Romas Švedas.

El Consejo de Administración, organismo encargado de dirigir la gestión diaria de la compañía, está compuesto por seis miembros: Presidente del Consejo de Administración y Director Ejecutivo (CEO); Director de Operaciones (COO); Director Técnico (CTO); Director de Compras (CPO); Director de Gestión de Programas (CPMO); y Director de ESG (CESGO). Los miembros del Consejo de Administración son elegidos por un período de tres años. Actualmente, y provisionalmente, ocupa el cargo de Presidente el estonio Marko Kivila, Director de Compras (CPO) desde noviembre de 2022, tras sustituir al anterior Presidente, el letón Agnis Driksna, el 14 de febrero de 2023.

Cabe destacar las dimisiones de los presidentes predecesores a Agnis Driksna, en concreto, Timo Riihimäki y Baiba Rubesa, quienes resaltaron problemas de gestión e inconsistencias en la toma de decisiones.

### ESTRUCTURA RB RAIL AS

Organigrama



Fuente: Página oficial de Rail Báltica (<https://www.railbaltica.org/>)



## 3. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de Rail Báltica se implementa a través de licitaciones y compras públicas. Las entidades convocantes son “RB Rail AS” y los organismos nacionales ejecutores de cada Estado.

En sí, el sistema de contratación del proyecto se basa en tres enfoques clave, en función del ente, nacional o supranacional, responsable de lanzar la licitación o el proceso de compras públicas:

- 1. RB Rail AS Procurement.** La empresa RB Rail AS realiza las compras y licitaciones relacionadas con el desarrollo de estándares comunes, estudios necesarios para el proyecto, comercialización, diseño y desarrollo del negocio, incluyéndose, el marketing, la comunicación y la imagen de marca. En este caso, los contratos son responsabilidad exclusiva de RB Rail AS (100%).
- 2. Procurement Consolidado.** RB Rail AS organiza los procedimientos de contratación pública en nombre de los beneficiarios o de los organismos nacionales de ejecución, comunicándose directamente con el proveedor y asumiendo la responsabilidad exclusiva del objeto del contrato. Bajo esta modalidad, el comité de contratación estará formado en al menos un 50% por RB Rail AS, y el restante porcentaje por un representante de cada uno de los posibles países beneficiarios de la licitación.

En este caso, los bienes y servicios objeto de compra son: los subsistemas de control-mando y señalización (CCS), incluido el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), el subsistema de Energía (ENE), la provisión de materias primas y suministros clave necesarios, así como licitaciones relativas a la construcción de secciones fronterizas. En concreto, forma parte de este nivel de *Procurement*, la construcción de 25 km de vía en cada lado de la frontera, unos 125 km en total (casi el 15 % del proyecto).

- 3. Procurement Nacional Supervisado.** Los beneficiarios o los organismos nacionales ejecutores (“implementadores”) gestionan las licitaciones bajo la supervisión de “RB Rail AS”, incluyendo las licitaciones de construcción de tramos de vía, así como de las principales estructuras de ingeniería – puentes, túneles, terminales de pasajeros y de carga, entre otros –. Asimismo, se licita bajo esta modalidad aquellas infraestructuras locales como las de mantenimiento ferroviarios, servicios logísticos y de depósito o nodos urbanos conectados a la línea principal. En este caso, la responsabilidad, así como la directa relación con proveedores recae sobre los beneficiarios y entidades nacionales ejecutoras, con un porcentaje de participación en el comité licitador de al menos el 90 %.

En cuanto al tipo de licitaciones, RB Rail AS utiliza dos modalidades habitualmente, según el número de trámites o fases que comprenda. A este respecto, se encuentra la modalidad de *Open*



*Competition* (procedimiento abierto) y la de *Restricted Competition* (procedimiento restringido), que a su vez puede ser sin negociación o con negociación, *Competitive Procedure with Negotiation* (procedimiento restringido con negociación) – este último es el modelo más utilizado en el proyecto Rail Baltica –.

## MODELOS CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN

Esquema para licitaciones RB Rail AS

OPEN COMPETITION	RESTRICTED COMPETITION	COMPETITIVE PROCEDURE WITH NEGOTIATION
Presentación de documentos de cualificación, propuestas técnicas y financieras en una sola etapa.  Sin negociación.	<b>1ª etapa:</b> Presentación de documentos de cualificación.  <b>2ª etapa:</b> Presentación de las propuestas técnicas y financieras.  Sin negociación.	<b>1ª etapa:</b> Presentación de documentos de cualificación.  <b>2ª etapa:</b> Presentación de las propuestas técnicas y financieras.  <b>Fase de negociación.</b>  <b>Presentación propuesta final.</b>

Fuente: Elaboración propia. Información recogida en Webinar Rail Báltica de 30 de marzo de 2021.

En las *Open Competition*, toda la documentación a presentar por la empresa se hace en un solo paso, detallando su idoneidad para ser elegido, así como su propuesta técnica y económico-financiera.

Por su parte, en los dos modelos restantes, la subida de la documentación se hace por partes; primero se especifica la capacidad de la empresa para ser elegida – experiencia y aptitud –; y, tras revisión del comité evaluador, las empresas preseleccionadas serán invitadas a presentar sus propuestas técnicas y financieras.

En la modalidad “Restricted Competition” no se admite negociación sobre las propuestas presentadas. Una vez subida la propuesta a la plataforma no se podrán realizar modificaciones, considerándose como inamovible y vinculante todo documento subido a la misma. Sí se podrán realizar las clarificaciones pertinentes que el órgano licitador realice a la empresa licitadora.

Finalmente, el modelo de Competitive Procedure with Negotiation, funciona de manera similar al anterior, si bien el organismo licitador fija previamente las condiciones del contrato que podrán ser objeto de negociación. Esta es la nota distintiva de este tipo de licitaciones frente a los dos modelos anteriores, el abierto y el restringido, ya que se podrán negociar con las empresas preseleccionadas determinados ítems del contrato, previamente establecidos.

Por otro lado, cabe destacar el uso cada vez más frecuente del Sistema Dinámico de Adquisición (DPS – *Dynamic Purchasing System*), tanto por las licitaciones publicadas por RB RAIL AS como por los organismos nacionales ejecutores. Se trata de un formato pensado para agilizar el proceso de licitación, así como conseguir una mayor transparencia e igualdad competitiva. Su formato es el



de una subasta electrónica, y está pensando para las compras repetitivas y de uso común, generalmente disponibles fácilmente en el mercado.

El DPS, se compone de dos partes: la precalificación y la compra. En la primera fase, todas las empresas interesadas pueden mandar sus ofertas (parte administrativa y técnica) y la administración contratante realiza la evaluación y preselección de las empresas que cumplan con lo establecido en los pliegos del concurso; mientras que la segunda fase suele consistir en una subasta electrónica, en donde la empresa precalificada tiene que presentar su oferta económica.

El principal inconveniente en este modelo de contratación es que las empresas precalificadas no están obligadas a participar en la segunda etapa y que, al mismo tiempo, no existe posibilidad de negociación sobre los parámetros técnicos del pliego; aunque sí pueden ir mejorando y subsanando sus ofertas económicas durante toda la primera fase.

La legislación que regula las licitaciones del proyecto de Rail Baltica es la europea, aplicándose la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 26 de febrero de 2014, sobre contratación por entidades que operan en los sectores de agua, energía, transportes y servicios postales. En consecuencia, todas las solicitudes deberán ser públicas y presentarse en formato electrónico si el valor del contrato es superior a 135.000 euros en el caso de los bienes y servicios y de 5.225.000 euros en el caso de las licitaciones de obras.

Al tener la sede social en Letonia, RB Rail AS publica sus licitaciones en el **E-Procurement System (EPS)**, plataforma electrónica para las licitaciones de la República de Letonia. Para poder presentar una propuesta en esta plataforma, la empresa interesada debe estar registrada en EPS, rellenando ante la Agencia Estatal de Desarrollo Regional (SRDA) un formulario de registro de usuario de la EPS y una autorización para actuar como administrador dentro del sistema de licitación electrónica. Este procedimiento puede llevar hasta una semana. Además, el representante de la empresa que suba la documentación debe tener capacidad legal para firmar la propuesta en nombre de la empresa. Los enlaces a las páginas donde se publican las licitaciones son los siguientes:

- Página web del Sistema Electrónico de Compras Públicas EIS: [www.eis.gov.lv](http://www.eis.gov.lv)
- Perfil de RB Rail AS dentro del portal: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Organizer/3001>

En cuanto a las licitaciones lanzadas por los organismos nacionales, y en el caso específico de Lituania, por ser país que entra en la demarcación de esta Ofecomes, las licitaciones se colgarán en el portal de compras públicas CVPP (<https://cvpp.eviesiejipirkimai.lt/>) y dentro del perfil de la empresa AB "Lietuvos geležinkeliai" (<https://www.litrail.lt/en/>). En este caso, también es necesario estar registrado, si bien el proceso es automático.



### 3.1. Fases del proyecto

El proyecto se estructura en tres fases, planificación, diseño y construcción que cronológicamente se van superponiendo en el tiempo.

**FASE DE PLANIFICACIÓN:** En esta fase se incluyen los estudios preliminares y planificaciones territoriales, los diseños técnicos detallados de cada tramo, las evaluaciones de impacto ambiental y estratégico, así como estudios relativos a la alineación de rutas y homogeneización de procesos, entre otros estudios técnicos.

Su estado actual es avanzado en los tres países bálticos, quedando pendientes principalmente los estudios correspondientes de diversas secciones de Lituania. No obstante, desde la fase inicial, el proyecto comenzó acumulando importantes retrasos ligados a la puesta en marcha de unas líneas directrices claras y homogéneas para los distintos procesos y licitaciones. Surgieron también discrepancias en la distribución de competencias, pese a encontrarse recogidas en los Acuerdos sobre los Esquemas de Contratación (Contracting Scheme Agreement - CSA), firmados en septiembre de 2016, entre RB Rail AS, los tres Ministerios y los tres organismos ejecutores.

El conflicto entre las partes implicadas es uno de los principales factores que explican el retraso que acumula el proyecto y el riesgo de futuras demoras. En enero de 2017 los tres gobiernos se comprometieron a realizar los esfuerzos necesarios, a nivel de implantación y financiación, para que el proyecto Rail Báltica pudiera finalizar en la fecha prevista de 2026. Actualmente y, a pesar de ello, la fecha de finalización prevista del proyecto es 2030.

**FASE DE DISEÑO:** En 2018, se aprobaron las líneas directrices para el diseño de la infraestructura y comenzaron a lanzarse las licitaciones para su implementación.

El diseño global de la infraestructura se ha seccionado en 11 tramos, de los que, 9 han sido ya adjudicados. Esto supone que hasta el momento se han diseñado 643 km de los 870 km previstos.

Quedan pendientes de licitar las líneas que unen Kaunas con Vilnius y Kaunas con la frontera polaca.

También han sido licitadas las tres terminales multimodales – Muuga en Estonia, Salaspils en Letonia y Kaunas en Lituania. Asimismo, de las siete estaciones principales de pasajeros solo quedan por licitar las de Kaunas, Vilnius y Panevezys.

Cabe destacar como, en junio de 2022, Zaha Hadid Architects, fue anunciado ganador para la reforma arquitectónica de la estación internacional de pasajeros de Vilnius. Las cuatro restantes-Tallin, Pärnu, Riga Estación central y Riga Aeropuerto, ya fueron licitadas y adjudicadas.



**FASE DE CONSTRUCCIÓN:** En 2020 Rail Báltica inició la fase de construcción en los tres países. Si bien, la construcción de la línea principal se está desarrollando, principalmente, en Estonia, en Lituania ha comenzado el proceso de construcción en el tramo Kaunas – frontera con Letonia, terraplenes ferroviarios principalmente, y Letonia ha focalizado sus esfuerzos en la estación central y aeropuerto internacional de Riga.

Cabe destacar como, en Lituania, el tramo de vía con ancho europeo que une Kaunas con la frontera polaca comenzó a construirse en octubre de 2015, sin contar en ese momento con unas especificaciones comunes para toda la infraestructura. El resultado fue un tramo que si bien cuenta con el ancho de vía europeo no permite alcanzar la velocidad requerida ni otros parámetros técnicos necesarios para ser considerado parte del proyecto Rail Báltica.

Lituania lanzó una licitación para analizar las modificaciones necesarias a realizar para poder incluir este tramo en el proyecto global, licitación que fue adjudicada en 2017 a la empresa española, Ardanuy Ingeniería SA. Los resultados del estudio mantienen enfrentados a RB Rail AS y Ferrocarriles lituanos.



### 3.1.1. Situación del proyecto en agosto de 2023

#### ESTONIA

##### *Planificación*

- Realizados estudios de funcionalidad y evaluación espacial de la estación de Pärnu.
- Realizado estudio de funcionalidad de la estación de Ülemiste.
- En proceso evaluaciones de expertos de zonas de cruces de animales, Fase I.
- En proceso preparación de puntos de partida de preselección para la ubicación del plan especial estatal del ferrocarril de circunvalación de Tallin, evaluación de impacto relevante, incluido el programa KSH y análisis de impacto socioeconómico para el Ministerio de Finanzas.
- Realizados estudios de evaluación ambiental estratégica, evaluación espacial, y evaluación del impacto medioambiental en los tramos: Tallin – Rapla; Rapla – Pärnu; Pärnu - Estonian/Latvian border.



### Diseño

- Tramo Pärnu a Rapla: 6.802.522 € – adjudicado al consorcio IDOM y Skepast & Puhkim OÜ.
- Tramo Tallin a Rapla: 11.363.907,96 € – adjudicado a IDOM.
- Tramo Pärnu hasta la frontera entre Estonia y Letonia - 10.779.467,86 € - consorcio de OBERMEYER Planen, Beraten GmbH y PROINTEC S.A – estimación Master Design.
- Infraestructura Ülemiste Rolling-Stock Depot: Adjudicado a consorcio Reaalprojekt y NORD PROJEKT AS. Anteproyecto finalizado.
- Infraestructura Ülemiste Terminal Pasajeros: Zaha Hadid Architects y Esplan.
- Infraestructura Muuga Terminal Mercancías: - SWECO Projekt AS. Anteproyecto finalizado.
- Adjudicados trabajos de diseño de las zonas exteriores del norte de la terminal de pasajeros Rail Baltic Ülemiste.
- Adjudicados trabajos de diseño para las áreas exteriores del sur de la terminal de pasajeros Rail Baltic Ülemiste.
- Finalización del diseño preliminar de la terminal de carga y centro de mantenimiento de Pärnu.
- Firma del contrato de diseño de las paradas locales de Rail Baltica.

### Construcción

- Finalización del viaducto Saustinõmme de la carretera de circunvalación de Tallin.
- Finalización de las primeras intersecciones en el municipio de Kohila: viaductos Tagadi road y Künka road, ecoductos Loone y Urge.
- Obras de construcción del ecoducto de Lepplaane y del viaducto vial de Kivisilla
- Área de la estación Rail Baltica Ülemiste Obras de construcción de infraestructura ferroviaria de 1520 mm de ancho
- Obras de construcción de las instalaciones ferroviarias de la terminal Ülemiste de Rail Baltica
- Reconstrucción de cruces de líneas aéreas de alta tensión del viaducto Kuku de Rail Baltica y la terminal de carga multimodal de Muuga
- Construcción de la fase I de la vía de acceso a la terminal de pasajeros de Rail Baltica Pärnu en el terreno de la calle Lao T2
- Obras de construcción de la etapa I de la infraestructura ferroviaria de la línea principal Rail Baltica Raplamaa
- Obras de construcción de la etapa I de la infraestructura ferroviaria de la línea principal de Rail Baltica Harjumaa
- Construcción del viaducto vial Alu ubicado en la Ruta Nacional N° 20141 Rapla-Varbola
- Trabajos de reconstrucción de los gasoductos de Rail Baltica y Kiisa, Saku y Toots de Elering
- Trabajos de construcción del cruce de Kangru y viaductos que cruzan Rail Baltica.



- Fase I de la construcción del centro de mantenimiento de infraestructuras de Soodevahe (preparación del almacén de materiales)
- Construcción de los viaductos viales Rail Baltica ubicados en la carretera nacional n.º 11342 Saku-Tõdva y la carretera nacional n.º 11240 Tõdva-Hager.
- Rail Baltica Raplamaa línea principal infraestructura ferroviaria fase II obras de construcción en el tramo Loone – Hagudi.

## LETONIA

### Planificación

- Finalización de evaluación de impacto medioambiental en los tramos: Estonian/Latvian border – Vangaži; línea principal a través de Riga; Misa - Latvian/Lithuanian border.
- Finalización de evaluación de impacto medioambiental en la estación central de Riga, y en el aeropuerto internacional de Riga
- Evaluación de impacto medioambiental en el tramo Vangaži - Salaspils - Misa en proceso.

### Diseño

- Tramo línea principal que atraviesa Riga: 12.989.200 € – IDOM e INECO.
- Tramo Vangaži - Salaspils – Misa: 12.024.529 € – Consorcio Egis Rail S.A. (Francia), DB Engineering & Consulting GmbH (Alemania) y Rīgas sabiedrība ar ierobežotu atbildību "OLIMPS" (Letonia).
- Tramo Vangaži – Frontera con Estonia: 13.523.414,78 € – consorcio INECO y Ardanuy Ingeniería (abril de 2020).
- Tramo Misa – Frontera con Lituania: 6.903.802,5 € – IDOM (6 de abril de 2020).
- Diseño de la estación central de Riga finalizado.
- Contratos firmados para el diseño de 17 estaciones regionales.
- Trabajos de diseño de la estación intermodal de mercancías de Salaspils en marcha.
- Progreso en el diseño de las instalaciones de mantenimiento de infraestructuras de Iecava y Skulte.
- Anuncio licitación para trabajos de diseño para Rolling – Stock Depot en Jaunmārupe.
- Anuncio licitación para trabajos de diseño para terminal de carga multimodal, con capacidades militares, en el aeropuerto internacional de Riga.



### Construcción

- *Central Hub Riga – Estación Central:*
  - Estructuras de columnas hasta las vigas de la plataforma finalizadas.
  - Construcción del ascensor de apoyo y escalera hasta el nivel de la sala de espera en curso.
  - Se han construido los primeros vanos cerca de la estación de autobuses.
  - Se ha construido el muro de apoyo previsto entre las calles Lāčplēša y Dzirnva.
  - Terminada una estructura de paso elevado sobre la calle Lāčplēša.
  - Varias estructuras a gran escala demolidas, p.e. centro comercial Titanic, búnker.
  - Se ha construido uno de los dos muros de contención del viaducto RB sobre el canal de la ciudad.
  - Los trabajos de pilotaje en el lado sur han finalizado.
- *Terminal Estación Aeropuerto Internacional De Riga:*
  - Construcción en curso de las estructuras de hormigón del edificio.
  - Obras del túnel Air to Rail - Fase 1 completada.
  - Nuevas vías de acceso en construcción en longitud total 1.990 m.
  - Comunicaciones reubicadas en longitud total de 40103 m.
  - Pilotes perforados hasta ahora - 403 (75 % de todos los pilotes en sección).
  - La sección 1 se terminará en el primer trimestre de 2024.

## LITUANIA

### Planificación

- Se han finalizado los procedimientos de planificación territorial y adquisición de terreno en el tramo correspondiente a Kaunas – frontera con Letonia.
- Planificación territorial en marcha en los tramos: Kaunas – frontera con Polonia; Kaunas Node; Kaunas – Vilnius. La aprobación del plan de desarrollo de infraestructuras de ingeniería está prevista para 2023
- La planificación territorial de las estaciones regionales (Kaunas – frontera con Letonia) y el Panevėžys Node está en marcha.
- Las licitaciones correspondientes a los servicios de preparación e implementación de proyectos de adquisición de terreno de las instalaciones de mantenimiento de infraestructura en Kaunas y Panevėžys se encuentran en marcha desde 2023 Q2.

### Diseño

- Tramo Kaunas – frontera con Letonia:
  - Tramo Ramygala – Frontera con Letonia: 7.968.873 € – IDOM (junio de 2019). Incluye una estación de pasajeros en Panevėžys.
  - Tramo Ramygala a Kaunas: 6.979.893 € – IDOM (2019). Incluye la construcción del puente ferroviario más largo del Báltico sobre el río Neris (1,7 km).
  - Los trabajos de diseño están en marcha
- Tramos Kaunas – frontera con Polonia, Kaunas Node, y Kaunas – Vilnius:
  - Las licitaciones sobre trabajos de diseño están en marcha (2023 Q3-Q4).
- Estaciones locales
  - Anunciada licitación para el diseño de las conexiones regionales del tramo Kaunas – Vilnius, y la estación regional de infraestructura.
  - Anunciada licitación para el diseño de las instalaciones de mantenimiento de infraestructura en Kaunas y Panevėžys.
  - Anunciada licitación para el diseño de la estación de ferrocarriles de Kaunas y el nodo ferroviario de Vilnius.

### Construcción

- Tramo Kaunas – frontera con Letonia:
  - En marcha vías de acceso (DPS2/18 km), puente sobre Neris (parte de DPS2/1,5 km).
  - Se han iniciado los tramos DPS2 y DPS3 (28 km de terraplén).
  - Contrato firmado para los caminos de acceso DPS3 (12 km);
  - Licitaciones en curso para la construcción de los tramos DPS1 y DPS4 (48 km de terraplén).
  - Se ha publicado una consulta de mercado sobre la instalación de la construcción de vía superior.
- Tramos Kaunas – frontera con Polonia, Kaunas Node, y Kaunas – Vilnius:
  - Se estima que los trabajos de construcción comiencen al final de 2024.
- Estaciones locales
  - Las estaciones regionales del tramo Kaunas – frontera con Letonia: contrato en 2026.
  - Instalaciones de mantenimiento de infraestructura en Kaunas y Panevėžys: contrato en 2025.
  - Panevėžys Node: contrato en 2026.

## 4. EMPRESAS ESPAÑOLAS ADJUDICATARIAS

### EMPRESAS ESPAÑOLAS ADJUDICATARIAS

LETONIA	Ingeniería y supervisión de la construcción de la estación de Rail Báltica en el Aeropuerto Internacional de Riga y de las infraestructuras relacionadas	Consortio SIA Forma 2 (Letonia) y Prointec S.A.U.
	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo norte de la línea principal en Letonia	Consortio INECO- Ardanuy Ingeniería S.A.
	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo sur de la línea principal en Letonia	IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.
	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo de la línea principal que atraviesa Riga	Consortio IDOM- INECO
	Peritaje técnico del túnel ferroviario de corte y recubrimiento (Aeropuerto de Riga-Riga)	Ardanuy Ingeniería S.A.
LITUANIA	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo sur de la línea principal desde Kaunas a Ramygala	IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.
	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo sur de la línea principal desde Ramygala a la frontera estatal Lituania / Letonia	IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.
	Frontera Polonia / Lituania - Kaunas - RRT Palemonas	Ardanuy Ingeniería, S.A.



ESTONIA	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo sur de la línea principal desde Tallin a Rapla	IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.
	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo sur de la línea principal desde Pärnu a Rapla	IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.
	Servicios de diseño y supervisión para la construcción del tramo sur de la línea principal desde Pärnu a la frontera estatal Estonia / Letonia	OBERMEYER Planen + Beraten GmbH; Printec S.A.
BÁLTICOS (Transversal)	Licitación y estrategia de implantación del Subsistema de Energía de Rail Baltica	Consorcio INECO – Ardanuy Ingeniería S.A.
	Estudio técnico y propuestas de diseño para las instalaciones de mantenimiento de la infraestructura de Rail Baltica	Consorcio INECO – Ardanuy Ingeniería S.A.
	Servicios de ingeniería para la preparación, adquisición y supervisión de la implantación del Subsistema de Energía de Rail Báltica	Consorcio IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U; DB Engineering & Consulting GmbH.; Italferr S.p.A.
	Desarrollo de una estrategia BIM detallada para la vía férrea de Rail Baltica	Aecom Inocsa S.L.U.
	Practice Benchmark sobre la evaluación, mapeo y compensación del trabajo de RB Rail AS en Estonia, Letonia, y Lituania	HAY GROUP S.A.
	Servicios de Shadow Operator para el proyecto de Rail Baltica Global	An Unincorporated Joint Venture of DB Engineering & Consulting GmbH; RENFE-Operadora Entidad Pública Empresarial, Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E M.P. S.A.

Fuente: Elaboración propia según página oficial de Rail Báltica (<https://www.railbaltica.org/>).  
 Última actualización agosto 2023.



## 5. FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

La previsión del coste total de la inversión del proyecto es de 5.800 millones de euros, 1.350 millones de € destinados a la sección estonia, 1.970 millones de € a la letona y 2.470 millones de € para la lituana. El 85 % es financiado con fondos europeos a través del Mecanismo *Connecting Europe Facility* (CEF), y el 15 % restante, una aportación conjunta de los tres Estados bálticos.

Para recibir los fondos del CEF, RB Rail AS presenta la solicitud a través de las convocatorias anunciadas por la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente (CINEA) – anterior INEA, inoperativo desde el 1 de abril 2021–; organismo que gestiona los programas de la UE en materia de transporte, energía y telecomunicaciones. Una vez presentada y aprobada la solicitud, los tres países beneficiarios, a través de los Ministerios implicados y RB Rail AS, firman un Acuerdo de financiación (*Grant Agreement* – GA) con el CINEA.

En el GA se incluyen las actividades concretas a implementar, los plazos y el presupuesto necesario. Existe cierta flexibilidad para transferir una asignación entre actividades y beneficiarios siempre que se encuadren en el marco del GA. Cualquier desviación al alza será soportada por los beneficiarios, sin que sea posible incrementar la dotación del CEF. Asimismo, la Comisión Europea podrá exigir la devolución de los fondos no utilizados al final del periodo establecido para el GA. Cada actividad dentro de los GA recae sobre un determinado beneficiario, que será el que asuma la responsabilidad en caso de retrasos.

En diciembre de 2019, se formalizaron 3 GA por valor de casi 824 millones de euros, junto con un Acuerdo de Financiación firmado en exclusiva con Lituania por importe de 124,6 millones de euros. En diciembre de 2020, el nivel de inversión aportada rozaba casi el 25 %, con dos GA adicionales. En abril de 2021, se anunció que el 60% de la financiación necesaria quedaba asegurada, con lo que, pese a posibles retrasos, el proyecto no tenía vuelta atrás. Asimismo, en el marco del CEF 2021-2027 se ha aprobado una asignación directa de 1.400 millones de euros al proyecto Rail Báltica. Esta asignación directa supone un hecho sin precedentes en el funcionamiento de los fondos gestionados bajo el mecanismo del CEF y es el resultado de una prolongada discusión dentro del Parlamento Europeo consecuencia de la presión realizada por los tres Estados bálticos. Estos países llegaron a amenazar con bloquear el paquete de financiación de 750 MM€ del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia destinados a aliviar los efectos de la pandemia si no se realizaba una adjudicación directa de fondos del CEF para Rail Báltica.

Actualmente, y, después de recibir 928 millones de euros en la segunda convocatoria del segundo ejercicio financiero del Multiannual Financial Framework (MFF) 2021-2027 del CEF, el proyecto Rail Baltica acumula una financiación aproximada de 2.700 millones de euros por parte del CEF y de financiación nacional.



## 6. POTENCIALES RETRASOS

Rail Báltica es un proyecto transfronterizo en el que coexisten 3 países vecinos como propietarios, cuatro órganos como ejecutores y un coordinador. Esta situación arroja una enorme complejidad de coordinación, siendo crucial que cada parte entienda su papel y responsabilidades en el proyecto. La ambigüedad en las funciones y obligaciones de cada una de ellas genera desacuerdos, burocracia innecesaria y retrasos en el cronograma del proyecto. Estos retrasos generan a su vez, sobrecostes en el proyecto que finalmente deberán ser asumidos por los propios beneficiarios.

Respecto a las pérdidas de RB Rail AS, según su último informe anual respecto a 2022, (<https://www.railbaltica.org/project-implementers/main-coordinator/rb-rail-as-documentation/>), el año se cerró con pérdidas de 45.203 euros, que, aun siendo un mal dato, supone una relativa mejoría frente a las pérdidas registradas en 2021, que ascendieron a 154.160 euros, y en 2019 a 1.409.201 euros.

De igual forma, los problemas de coordinación y reparto de tareas, principalmente en fases iniciales, entre los distintos actores implicados en la toma de decisiones, supusieron retrasos en el desarrollo del proyecto. La finalización del proyecto se ha visto obligada a retrasarse hasta 2030, como sugirieron diferentes auditorías realizadas en años anteriores, las cuales alertaban de un alto riesgo de ejecución que podía llegar a retrasar el proyecto, en caso de no tomarse las medidas adecuadas.

Asimismo, entre las múltiples razones para los retrasos en la implementación del proyecto recogidos en los Informes Anuales elaborados por RBR, se señalan entre otros, retrasos en actividades encomendadas a los beneficiarios, debido fundamentalmente a normas demasiado estrictas y poco claras en las licitaciones lanzadas por las partes nacionales, lo que además provoca falta de competencia en determinados casos. Las normas técnicas comunes son la base de todas las licitaciones de diseño que, a su vez, son necesarias para la construcción. Estas, son fijadas a priori por los beneficiarios; por tanto, la falta de claridad y de consenso entre los beneficiarios y RB Rail AS puede poner en peligro la correcta implementación del proyecto.

De otro lado, cabe mencionar los problemas a nivel local y municipal, debido a la gran importancia de los municipios en la toma de decisiones relacionadas con el trazado de las vías, planificación territorial, expropiación de terrenos, etc. La falta de un organismo supranacional capaz de influenciar las políticas y decisiones normativas origina retrasos en la implementación del proyecto.

En los retrasos acumulados por la propia RB Rail AS, se alega la falta de personal, así como tener que contar con la aprobación del Consejo de Supervisión para cada licitación. Por su parte, este Consejo, señala como causa de los retrasos en dichas aprobaciones el envío de material mal



preparado por parte del Consejo de Dirección o no coincidente con los principales objetivos fijados por los beneficiarios.

Asimismo, RB Rail AS considera que una parte del retraso del proyecto respecto a las previsiones iniciales se debe a un error en la correcta planificación de los tiempos desde el inicio de este en 2014. La variación de los precios en el mercado, la pandemia, así como los cambios en los parámetros y necesidades del proyecto según se van completando fases, hace que el alcance de las actividades acordadas en un principio, así como las necesidades presupuestarias, vayan cambiando. A ello se le añade no haber previsto en la planificación la aparición de contingencias diversas, como posibles retrasos o modificaciones en los GA y su impacto en los presupuestos generales de los Estados bálticos.

Por otra parte, respecto al problema asociado al modelo de gestión, cabe destacar que no es solo la cantidad de participantes en el proyecto lo que provoca retrasos, sino la falta de entendimiento recurrente entre los mismos, incluso desde antes de la creación de la empresa conjunta de RB Rail AS.

En 2013, Lituania se opuso a la creación de esta empresa conjunta, mientras que los gobiernos de Letonia y Estonia la consideraban la mejor solución para poder coordinar un proyecto de la envergadura de Rail Báltica. Finalmente, Lituania aceptó la creación de RBR, tras acceder la UE y los otros dos países a la inclusión de la lanzadera Kaunas-Vilnius en el proyecto global, con la consecuente financiación europea de dicha construcción. Inicialmente, el proyecto Rail Báltica preveía solo la construcción de la línea principal, que atravesaría Lituania pasando por Kaunas. La unión con Vilnius quedaba pues, fuera del proyecto original a pesar de las presiones de las autoridades lituanas.

En mayo de 2020, los Estados bálticos solicitaron a la CE ayuda con el modelo de gobernanza. En septiembre, ante la posibilidad de que la *joint venture* RB Rail AS pudiera adquirir mayores responsabilidades y funciones en detrimento de los Estados –propuesta de Letonia y Estonia para agilizar la gerencia –, el entonces ministro de Transportes y Comunicaciones de Lituania, Jaroslav Narkevičius, se opuso a la propuesta planteada.

A pesar de todo, parece que actualmente se ha avanzado algo en la mejora de la gestión y la coordinación. La crisis económica provocada por las medidas implementadas por la Covid-19 llevó a la Comisión Europea y a los tres Estados miembro a calificar a este proyecto como prioritario y con un importante efecto arrastre sobre el empleo y la economía de la región.

Además, debido al estallido del conflicto bélico en Ucrania, la importancia geopolítica de Rail Baltica ha aumentado considerablemente, lo que espera traducirse en un aumento de la velocidad de implementación del proyecto.



## 7. INFORMACIÓN PRÁCTICA

### 7.1. Beneficiarios del proyecto

#### Estonia – Ministerio de Economía y Transporte

Suur-Ameerika 1, Tallinn, 10122, Estonia

Tel.: +372 625 6342

*E-mail:* info@mkm.ee

Web: <https://www.mkm.ee/et>

#### Letonia - Ministerio de Transporte

3 Gogoļa street, Riga, LV-1743, Latvia

Tel.: +371 67028210

*E-mail:* satiksmes.ministrija@sam.gov.lv

Web: <https://www.sam.gov.lv/lv>



#### Lituania – Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Gedimino Av. 17, 01505 Vilnius, Lithuania

Tel.: +370 5 261 2363

*E-mail:* sumin@sumin.lt

Web: <https://sumin.lrv.lt/>

### 7.2. Organismos nacionales ejecutores del proyecto

#### Estonia – Rail Baltic Estonia OÜ

Endla 16 Tallinn Harjumaa 10142, Estonia

Tel.: +372 6867067

*E-mail:* info@rbe.ee

Web: <https://rbestonia.ee/>



### Letonia – SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas

Ģenerāļa Radziņa krastmala 9, Rīga, LV- 1050, Latvia

Tel.: +371 66954242

E-mail: [edzl@edzl.lv](mailto:edzl@edzl.lv)

Web: <https://edzl.lv/>

### Lituania – UAB Rail Baltica statyba

Mindaugo g. 12, LT-03603 Vilnius, Lithuania

Tel.: +370 52021165

E-mail: [info@rail-baltica.lt](mailto:info@rail-baltica.lt)

Web: <http://www.rail-baltica.lt/>

### Lituania – AB Lietuvos Geležinkeliai

Mindaugo g. 12, LT-03603 Vilnius, Lithuania

Tel.: +370 5 2692038 // +370 5 2692820

Fax. +370 5 269 2665

E-mail: [d.jurevicius@litrail.lt](mailto:d.jurevicius@litrail.lt) // [lgkanc@litrail.lt](mailto:lgkanc@litrail.lt)

Web: <https://www.litrail.lt/en/>



## 7.3. Empresa conjunta RBR

### RB Rail AS

K. Valdemāra iela 8-7, Riga, LV-1010, Latvia

Tel.: +371 6696 7171

E-mail: [info@railbaltica.org](mailto:info@railbaltica.org)

Web: [www.railbaltica.org](http://www.railbaltica.org)



### Letonia - Sistema Electrónico de Compras Públicas EIS

Alberta iela 10, Rīga, LV-1010, Latvia

Tel.: +371 66155511

E-mail: [eis@vraa.gov.lv](mailto:eis@vraa.gov.lv)

Web: [www.eis.gov.lv](http://www.eis.gov.lv)

- Perfil RB Rail AS dentro del portal EIS: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Organizer/3001>

### Lituania - Sistema Electrónico de Compras Públicas CVPPE

Kareivių st. 1, LT-08221, Vilnius, Lithuania

Tel.: +370 5 2197001

Fax: +370 5 2136213

E-mail: [info@vpt.lt](mailto:info@vpt.lt)

Web: <https://cvpp.eviesiejipirkimai.lt/>

ICEX

# ICEX

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

**Ventana Global**

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

[informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

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

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



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones