

Sector ferroviario en Noruega

A. CIFRAS CLAVE

Con alrededor de 400.000 km² de superficie, una geografía plagada de lagos y fiordos, unida a un clima extremo, Noruega se encuentra en el norte de Europa. Cuenta con una red ferroviaria de 4.200 kilómetros, de los que 2.622 km (el 64 % del total) se dedican al tráfico regular. Debido a la peculiar topografía, hay 728 túneles y 2.636 puentes que facilitan el tráfico ferroviario¹.

Desde 2011, el número anual de pasajeros ha aumentado de 60 a alrededor de 80 millones.

Cifras y conceptos clave		
Red ferroviaria		
Extensión (2019)	4.200 kilómetros	
Vías con tráfico regular	2.622 kilómetros	64 % del total
Extensión de alta velocidad (Máx>210km/h)	64 kilómetros (Línea Gardermoen)	
Asignaciones estatales		
Material Rodante Ferrocarril	Norske Tog AS	
Propiedad de Infraestructura y Ferrocarril	Bane Nor SF	
Venta Billetes de Tren	Entur AS	
Mantenimiento	Mantena AS	
Funcionamiento de Tren	Vy, Flytoget, Go Ahead Norway, SJ, etc.	

Fuente: Elaboración propia.

¹ Bane NOR Eiendom AS. (2019). *Informe anual*. <https://www.banenor.no/contentassets/a5feb306de624398b9c9d774831d291e/arsrapport-bane-nor-eiendom-as-med-arsregnskap-og-noter.pdf>

² Jan Sebastian Rothe. (2020). *Rail Transport*. <https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/statistikker/jernbane>

Inversión del Gobierno	
Presupuesto (2019)³	253.709.196.628,35 EUR
Para planificación	151.339.744,00 EUR
Para inversiones en nuevas estructuras	1.097.213.144,00 EUR
Para operación y mantenimiento	822.909.858,00 EUR
Implantación Sistemas ETRS	132.473.600,00 EUR
Presupuesto (2020)⁴	3.035.962.704,54 EUR

Fuente: Elaboración propia.

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa del sector estudiado

Pese a que a lo largo del tiempo no ha estado bien coordinado debido a una falta de organización y a la complicada orografía del país, el sector ferroviario se ha ido consolidando. Comenzó este proceso de consolidación en 2015, con la **Reforma Ferroviaria⁵**, cuyo fin fue hacer un sector eficiente orientado al cliente.

Cifras Clave del sector	2016	2017	2018	2019	Variación porcentual (2016-2019)	Variación porcentual (2018-2019)
Pasajeros al año (Personas/miles)						
Total	74.293	73.560	77.732	80.402	8,22 %	3,44 %
Mercancías al año (Toneladas/miles)						
Total	33.627	34.974	34.974	34.981	2,78 %	-1,19 %

Fuente: [Stadistics Norway \(SSB\)⁷](https://www.ssb.no/)

En el panorama internacional, Suecia es el único país con el que Noruega comparte fronteras ferroviarias. Suecia y Noruega comparten gálbo, gálbo de carga, sistema de señalización, sistema eléctrico, GSM-R y sistemas automáticos de parada de trenes. La mayor parte del material rodante puede cruzar la frontera.

También existe la posibilidad de llegar a Dinamarca con una conexión final de *ferry* con el transporte combinado. Hay propuestas para conectar el norte de Noruega con Finlandia (*el ferrocarril del Ártico*) y Rusia.

³ Banenor. (2019). "Presupuesto de inversión récord para ferrocarriles". <https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2019/statsbudsjettet-hoyt-aktivitetsniva-pa-jernbanen>

⁴ Kjell Werner Jhansen. *Samferdsel*. (2020). "Incluso más dinero, pero ¿habrá más caminos y senderos?" <https://samferdsel.toi.no/meninger/enda-mer-penger-men-blir-det-mer-vei-og-bane-article34680-677.html>

⁵ Véase apartado E.1. Reforma ferroviaria (2015), pág. 7.

⁶ Jan Sebastian Rothe. (2020). *Rail Transport*. <https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/statistikker/jernbane>

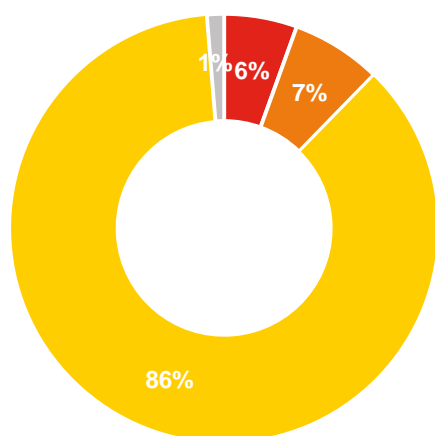
⁷ Centro oficial de estadísticas de Noruega.

B.2. Tamaño del mercado

Los dos principales subsectores en el tráfico por ferrocarril son el transporte de personas y el transporte de mercancías. Ambos están creciendo desde 2016, obteniendo más presencia en el transporte a pesar de que actualmente hay otros medios de transporte con más cuota de mercado.

TRANSPORTE NACIONAL DE PASAJEROS

Distribución porcentual por medios

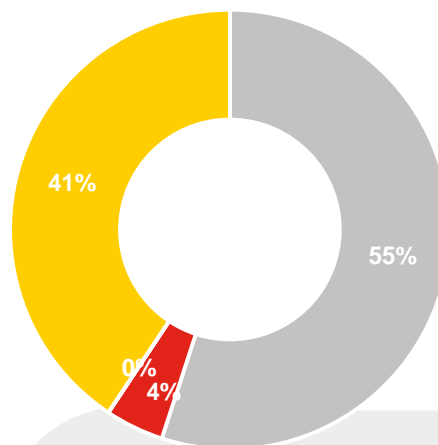


■ Tr. Ferroviario ■ Tr. Aéreo
■ Tr. Carretera ■ Tr. Marítimo

Fuente: Statistics Norway 2019.

TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS

Distribución porcentual por medios



■ Tr. Marítimo ■ Tr. Ferroviario
■ Tr. Aéreo ■ Tr. Carretera

Fuente: Statistics Norway 2019.

En comparación con los países del resto de Europa, Noruega está **escasamente poblada y es bastante montañosa**. Esta situación resulta ser un problema para el ferrocarril, especialmente en comparación con otros proyectos europeos del mismo sector.

B.3. Principales actores

Como resultado de la reforma, se estableció que los organismos principales y competentes sean la **Dirección de Ferrocarriles de Noruega**, el administrador de infraestructura (**Bane NOR SF**) junto con empresas contratadas.

B.3.1. Tráfico de mercancías por ferrocarril

- CargoNet AS
- Green Cargo AB
- Grenland Rail AS
- Hector Rail AB
- LKAB Malmtrafik AB
- Tågakeriet i Bergslagen AB

B.3.2. Tráfico de pasajeros por ferrocarril

- Flytoget AS
- VY COMO
- VY Gjøvikbanen AS
- SJ AB



- SJ Norge AS
- GoAhead Norge AS
- Tren Ártico AS

B.3.3. Material rodante ferroviario

Norske tog AS es una empresa estatal noruega establecida para alquilar material rodante a los operadores de tráfico de pasajeros en la red ferroviaria noruega. La empresa es propiedad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En otoño de 2016, la empresa se hizo cargo de la mayor parte del material rodante de NSB.

B.3.4. Venta de billetes de tren

Entur AS es una empresa estatal noruega establecida para ofrecer soluciones de venta y emisión de billetes para el sector ferroviario y ejercer de planificador de viajes para el transporte público en toda Noruega. En otoño de 2016, la empresa se hizo cargo de la operación de los sistemas de tiques de NSB.

B.3.5. Mantenimiento

Mantena AS es una empresa noruega dedicada al mantenimiento de vehículos ferroviarios en Noruega y Suecia. Depende directamente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Mantena AS mantiene y repara vehículos ferroviarios para varios operadores ferroviarios. La producción de componentes, maquinaria de construcción de vías férreas y daños / reconstrucción también forman parte del negocio.

B.3.6. Explotación de los trenes

- **VY**

Oficialmente **Vygruppen AS**, es un grupo de transporte noruego propiedad del Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Su actividad principal es el transporte de pasajeros en autobús y trenes y el tráfico de mercancías por ferrocarril, así como el desarrollo de servicios de movilidad y viajes de aventura.

- **Flytoget, the Airport Express Train**

Es un enlace ferroviario de alta velocidad noruego que conecta el aeropuerto de Oslo, Gardermoen, con la estación central de Oslo en diecinueve minutos.

- **Go-Ahead Norge AS**

Es la filial noruega del British Go-Ahead Group que, desde el 15 de diciembre de 2019, opera trenes de pasajeros en la línea Arendal, Jærbanen y Sørlandsbanen por acuerdo con la Dirección de Ferrocarriles de Noruega.

- **SJ (formalmente SJ AB)**

Es un operador de trenes de pasajeros de propiedad estatal sueca. En 2018, SJ transportó 31,8 millones de pasajeros. La filial SJ Norge del operador nacional de pasajeros de Suecia fue seleccionada para el contrato operativo Lot 2 Nord⁸, según anunció la agencia ferroviaria nacional de la Dirección General de Ferrocarriles el 17 de junio.

- **Sporveien Oslo AS**

Es un operador de transporte público de propiedad municipal en Oslo, Noruega. Opera el seguimiento y mantiene el stock del Metro de Oslo y el Tranvía de Oslo, además de ser propietario de ocho subsidiarias operativas.

⁸ Es un contrato ferroviario que cubre los servicios de pasajeros de larga distancia en las rutas Dovrebanen y Nordlandsbanen.



C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Las empresas españolas más relevantes y que cuentan con una mayor presencia en Noruega en el transporte por ferrocarril son **Acciona**, **OHL**, **CAF** y **Grupo Azvi**.

- **Acciona**

Acciona, S.A. es una empresa española de promoción y gestión de infraestructuras y energías renovables. Consiguió adjudicarse la construcción de un túnel para la línea ferroviaria de *Follo Line*, prevé traer varias tuneladoras y se calcula que el proyecto puede llegar a tener una duración de 7 años. Este contrato tiene un valor de 870 millones de euros y consiste en la excavación de un doble túnel de 19,5 km, así como toda la infraestructura asociada, excepto la señalización. La empresa también ha obtenido el contrato de la autopista de acceso al aeropuerto de Trondheim. Por otro lado, Acciona junto con Vinci⁹ buscarán ganar la licitación del trayecto de carrera de Sore a Bergen, un macroproyecto de 100 millones de euros que se realizará en los próximos años.

- **Grupo Azvi, S.A.**

Grupo Azvi desarrolla su actividad en tres áreas principales: construcción, concesiones y transporte ferroviario, a través de sus empresas Azvi, Cointer y Tracción Rail. Se instaló en Noruega en 2017 y tras estudiar los procesos de contratación de la administración Noruega de Ferrocarriles, ha conseguido ganar la licitación del proyecto Arna - Floen, por un total de 53 millones de euros.

- **OHL**

OHL es una empresa española de construcción fundada en 1999, con sede en el edificio Torre Espacio de Madrid, España. Obrascón Huarte Lain S.A. (OHL) se ha instalado en Oslo tras ganar en agosto de 2015 un tramo de la línea ferroviaria de Follo line, que incluye la estación de esquí ubicada cerca de Oslo.

- **CAF**

Es una empresa española con sede social en Beasáin que construye trenes y material ferroviario para las redes de tranvía, ferrocarril metropolitano, metro de neumáticos, de cercanías, de largo recorrido y de alta velocidad. Es el suministrador de los nuevos tranvías para **Sporveien**, operador público del transporte urbano de la capital noruega. Por otra parte, es el suministrador de los nuevos trenes de alta velocidad para la línea que conecta la ciudad de Oslo con el aeropuerto, la línea **Airport Express**, operada por Flytoget AS.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

D.1. Ventajas competitivas

La “ventaja competitiva” debe centrarse en **cuestiones técnicas** y en la **experiencia previa** de las empresas españolas, ya que el ahorro en costes laborales y de otro tipo es limitado.

Las **referencias** son fundamentales para conseguir este tipo de contratos. Las empresas noruegas valoran fundamentalmente la experiencia de trabajo en otros países nórdicos vecinos, y que la contrata extranjera ya tenga en regla todos los requisitos necesarios para operar en el país.

⁹ VINCI Construction es una empresa francesa que construye edificios e infraestructuras en todo el mundo.



D.2. Tendencias

La dirección de ferrocarriles de Noruega prioriza sus esfuerzos en tres áreas estratégicas¹⁰:

- Como consecuencia del **acuerdo climático**, se abordará el crecimiento del tráfico de pasajeros mediante el aumento de la **bicicleta y transporte público**.
- La nueva estrategia de transporte de mercancías establecida pretende conseguir un **aumento sustancial del transporte por ferrocarril**.
- **Transformación digital** del sector.

La Dirección General de Ferrocarriles ha estimado un crecimiento de pasajeros de ferrocarril para 2050 en áreas urbanas de Oslo, Trondheim, Bergen y Stavanger de alrededor de **170 %**. Por otra parte, el crecimiento del transporte de mercancías se estima en un **90 %** para ese año.

D.3. Oportunidades

Las cuatro direcciones de crecimiento más significativas son las siguientes:

- **Clima y medio ambiente**

La sociedad del mañana necesita soluciones respetuosas con el medio ambiente y el clima. El ferrocarril **es más ecológico** que otros medios de transporte. Con la electricidad como fuente de energía, las emisiones globales y locales son menores que las emitidas por otros medios de transporte competidores. La **necesidad de reducir las emisiones climáticas** se ha convertido en un tema de actualidad.

- **Transformación digital**

El desarrollo tecnológico brinda acceso a nuevas fuentes de datos, soluciones para la captura e intercambio de información, así como nuevas herramientas de análisis. Esto constituye una buena base para optimizar los procesos que proporcionan una mayor **calidad y ahorros en tiempo y costo**. Se dará prioridad a la investigación en automatización y eficiencia que contribuya a la mejora de los servicios y la reducción de costes.

- **El potencial de transferencia de mercancías**

La UE tiene como objetivo que el 30 % de todo el transporte de mercancías a más de 300 kilómetros deba realizarse por ferrocarril o por vías navegables interiores. Estas medidas fortalecerán la actividad ferroviaria, que se consolida hacia un **sector predecible, seguro y rentable**.

- **Las nuevas secciones hacia / desde Suecia y el continente brindan oportunidades de crecimiento**

A largo plazo, las nuevas conexiones del ferrocarril deberán establecerse desde/hacia el **centro de Europa**. Los destinos en la expansión internacional más favorables son el sur de Suecia, Dinamarca, Europa Central y Oriental. Con esas futuras nuevas conexiones de Noruega con Europa Central, se abrirían muchas oportunidades de mercado.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

Desde la Reforma Ferroviaria, resulta más fácil para empresas subcontratadas acceder al mercado ferroviario noruego.

¹⁰ Jerbanen mot 2050. (2015). <https://www.jernbanedirektoratet.no/globalassets/strategier-og-utredninger/perspektivanalyse-jernbanen-mot-2050.pdf>

E.1. Reforma ferroviaria (2015)

Para hacer que el ferrocarril sea atractivo tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías, el Estado ha invertido grandes recursos en su mantenimiento y ampliación. El objetivo es que el transporte ferroviario desempeñe un papel aún más importante en la solución de los desafíos climáticos, medioambientales y de transporte. Se ha llevado a cabo la mayor inversión en ferrocarriles en Noruega en más de 50 años. La Reforma está basada en:

- **Mejores servicios ferroviarios y más ferrocarriles**
- **Reforma de la organización**
 - Desarrollo de la organización: **El Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, tiene la responsabilidad principal de establecer los objetivos a largo plazo y la dirección estratégica.
 - La organización actual del sector ferroviario comprende:
 - La Dirección de Ferrocarriles de Noruega tiene la responsabilidad general del servicio de trenes y de la planificación estratégica, el desarrollo de la infraestructura y la coordinación general del sector.
 - La empresa estatal Bane NOR tiene la responsabilidad operativa de la gestión del tráfico, la operación, el mantenimiento y el desarrollo de las estaciones de tren y ferrocarril.
 - Norske tog AS es responsable de alquilar el material rodante del Estado a las empresas que operan en su nombre.
 - Mantena AS y otras compañías mantienen los trenes por acuerdo con las compañías ferroviarias.
 - Entur AS es responsable de vender los billetes y ofrecer planificadores de viajes y servicios digitales básicos para todo el transporte público en Noruega.
 - Vy, Flytoget, Go Ahead Norway, SJ y otras compañías ferroviarias son responsables del funcionamiento de los trenes en las líneas ferroviarias.
 - La Inspección de Ferrocarriles de Noruega supervisa que las empresas ferroviarias cumplan sus obligaciones en virtud de la legislación ferroviaria.
- **Desafío a la ruptura de los monopolios**

Facilitar la competencia en igualdad de condiciones no es un proceso fácil. Pero desde 2013, las consignaciones han aumentado casi un 80 %. Más salidas, nuevas ofertas a bordo y una mejor cooperación con otras empresas de transporte público son algunas de las medidas que conseguirán que más personas tomen el tren.

E.2. Marco regulatorio de contratación pública y precalificación

La Dirección de Ferrocarriles de Noruega (*jernbanedirektoratet*) es la agencia coordinadora del sector ferroviario de Noruega. La Dirección asesora al Ministerio en todos los asuntos relacionados con los ferrocarriles y el transporte ferroviario y está autorizada a solicitar servicios al administrador de la infraestructura (*Bane NOR SF*) y a las empresas operadoras de trenes. La Dirección es una agencia administrativa bajo la supervisión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- **Precalificación**

Las empresas de formación que deseen recibir los documentos de licitación y, posiblemente, participar en un concurso público deben precalificarse. La precalificación tiene como objetivo limitar el número de proveedores para incluir sólo empresas serias.

- Las empresas solicitantes deberán tener:
 - Una posición económica y financiera sana.

- Una clara distinción corporativa entre empresa protegida y empresa competitiva.
- Permiso para realizar operaciones ferroviarias en Noruega, o poder demostrar que podrán obtener dicho permiso.
- Competencia y capacidad para prestar servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril.
- Declaración del propietario o propietarios detrás de la solicitud.

El esquema de calificación se anuncia en Doffin¹¹ / TED¹².

E.3. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

- En cuanto a **las barreras reglamentarias**, la autoridad estatal de inspección de ferrocarril, Norwegian Railway Authority SJT (Statens jernbanetilsyn), sí que exige que el material rodante y los operadores cumplan con una serie de regulaciones y normativas europeas de la UE y noruegas:
 - Ley sobre el establecimiento y funcionamiento de ferrocarriles, incluidos tranvías, ferrocarriles subterráneos y ferrocarriles suburbanos, etc.
 - Ley de notificación, notificación e investigación de accidentes e incidentes ferroviarios, etc.
 - Reglamento sobre la asignación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la imposición de tasas por el uso de la red ferroviaria nacional.
 - Reglamento sobre investigaciones públicas de accidentes ferroviarios e incidentes ferroviarios graves, etc.
 - Reglamento sobre abstinencia obligatoria de alcohol, etc., para el personal que realiza tareas relacionadas con la seguridad en los ferrocarriles, incluidos tranvías, ferrocarriles subterráneos y ferrocarriles suburbanos, etc.
- Las **barreras no reglamentarias** son:
 - El idioma aparece aquí como una posible barrera de entrada. Los interlocutores locales están acostumbrados a trabajar en inglés, pero gran parte de la información pública, como las convocatorias o los trámites, sólo está redactada en noruego.
 - Cierta rigidez en el trato con el cliente, ya que no son posibles, por ejemplo, las reuniones bilaterales una vez abierta la licitación.

E.4. Inversión del Gobierno en el sector y ayudas

- **Plan Nacional de Transportes**¹³

El objetivo es que Noruega tenga una **mayor movilidad y un menor coste** de transporte. También es un plan para **reducir el impacto medioambiental** y aprovechar el potencial ofrecido por **nuevas tecnologías**.

Para construir un sistema de transporte más moderno que satisfaga la demanda futura, se asigna un marco presupuestario de aproximadamente **93.000 millones euros para un período de doce años**. Además, se esperan ingresos de aproximadamente 13.000 millones de euros por los peajes de las carreteras, lo que eleva el total a alrededor de 106.000 millones de euros.

- Principales proyectos de inversión
 - InterCity interior: carril doble de Oslo a Hamar (*Åkersvika*), Fredrikstad (*Seut*) y Tønsberg en 2024.
 - Extensión de vía a Sarpsborg en 2026.
 - InterCity exterior: pistas dobles de Oslo a Porsgrunn (*Eidanger*) en 2032 y a Halden y Lillehammer en 2034.

¹¹ Base de datos noruega de anuncios de contratación pública: <https://www.doffin.no/en>

¹² Licitaciones electrónicas diarias de contratación pública en Europa: <https://ted.europa.eu/TED/browse/browseByMap.do>

¹³ Norwegian Ministry of Transport and Communications. (2018–2029). *National Transport Plan*.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/en-gb/pdfs/stm201620170033000engpdfs.pdf>



- Servicios ferroviarios de pasajeros mejorados en el área de Oslo, en Voss, Jær y Trønder Lines a través de esquemas más pequeños (*Ruteplan 2027*).
- Comienzo de la construcción del nuevo túnel bajo Oslo.
- Inicio de la planificación de la línea Grenland.
- Electrificación de las líneas Trønder y Meråker.

E.4. Ferias

En cuanto a ferias, de material rodante no se celebra ninguna en Noruega. Para infraestructuras de ferrocarril, vías, túneles, puentes etc., Bane NOR celebra anualmente una Conferencia para proveedores, en la que presenta sus próximos proyectos y en la que es posible contactar con los "Project Managers" de cada uno de ellos. Entre otras, se han celebrado:

- Conferencia de proveedores sobre licitación competitiva de operación y mantenimiento.¹⁴
- Conferencia de licitación ferroviaria 2019.¹⁵

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

• Preclasificaciones

Dirección postal. Dirección de Ferrocarriles de Noruega. Apartado de Correos 16 Centro (0101 Oslo). Correo electrónico: post@togkonkurransen.no

• Instituciones Oficiales

- Dirección General de Ferrocarriles. Enlace web: www.jernbanedirektoratet.no
- Banenor. Enlace web: <https://www.banenor.no/>
- Base de datos de anuncios noruegos para contratación pública. Enlace web: <https://www.doffin.no>
- Licitaciones electrónicas diarias. Enlace web: <https://ted.europa.eu/>
- Reglas y regulaciones. Enlace web: <https://www.sjt.no/en/norwegian-railway-authority/rules-and-regulations/>
- Información sobre conferencias organizadas por Banenor. Enlace web: <https://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Innkjop/Leverandorseminarer/>

• Informes anuales utilizados:

- Informe Anual de Banenor. Enlace web: <https://www.banenor.no/contentassets/a5feb306de624398b9c9d774831d291e/arsrapport-bane-nor-eiendom-as-med-arsregnskap-og-noter.pdf>
- Informe Anual de Jernbanedirektoratet. Enlace web: [jernbanestatistikk-2018.pdf](#) y [jernbanestatistikk-2019.pdf](#)
- Perspectivas ferroviaria. Enlace web: <https://www.jernbanedirektoratet.no/globalassets/strategier-og-utredninger/perspektivanalyse-jernbanen-mot-2050.pdf>
- Tren de alta velocidad en Noruega. Enlace web: https://www.banenor.no/globalassets/documents/prosjekter/hoyhastighet/norsk_sammendrag_1720591a.pdf

• Plan de Transportes (2018-2029)

Norwegian Ministry of Transport and Communications. Enlace web:

https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/engb/pdfs/stm201620170033000_engpdfs.pdf

¹⁴ Banenor. (15/10/2020). Página web oficial. <https://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Innkjop/Leverandorseminarer/>

¹⁵ Banenor. (27/11/2019). Página web oficial. <https://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Innkjop/Leverandorseminarer/railway-tender-conference-2019/>

G. CONTACTO

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

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

Karl Johansgate 18 C,
Oslo 0159 – Noruega
Teléfono: +47 23 31 06 80
Email: Oslo@comercio.mineco.es
<http://Noruega.oficinascomerciales.es>

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

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) 97 10 00 00 (L-J 9 a 15 h)
informacion@icex.es

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

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

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

AUTOR

Juan Agatángelo Soler Pelegrín
Supervisor: Nicolas Ramon Soriano Salkjelsvik

Oficina Económica y Comercial
de España en Oslo
Oslo@comercio.mineco.es
Fecha: 04/12/2020

NIPO: 114-20-022-X

www.icex.es



FICHAS SECTOR NORUEGA



ICEX España
Exportación
e Inversiones