

**Título: La Política Europea de Transportes: análisis de los efectos territoriales de los enlaces fijos**  
**Autora: Maria Russiñol Mussons**  
**Tutoras: Rosa Junyent Comas, Míriam Villares Junyent**

## RESUMEN

Es un objetivo primordial de la UE el crear una red lógica integrada de transportes que potencie la creación de empleo, la competitividad del Mercado Interior; garantice la movilidad de mercancías y personas de forma sostenible; y fomente la cohesión de su territorio.

El transporte es un elemento que facilita el desarrollo de las actividades ya sean productivas o sociales por lo que históricamente estas iniciativas han sido responsabilidad de los gobiernos. La UE observó que se producía una ruptura de las redes en las fronteras. Identificó 15 redes diferentes, una por cada Estado Miembro.

La base legal de la política de transportes común se remonta al Tratado de Constitución Europea [Tratados de Roma, Título IV, Art. 74-84, 1957]. Con la intención de integrar las diferentes redes la Comisión aprobó el Primer Plan de Acción para la Red de Transportes Trans-Europea (RTE-T) en 1990, pero la idea de cómo materializarla surgió en la Conferencia de Essen de 1994. En Essen se definieron los **14 Proyectos Prioritarios** (PP) que integrarían el mosaico existente en una única red. En 1996 se aprobó la Decisión 1692/96/EC que recogía las directrices de la política común de transportes entre las cuales estaban los 14 proyectos prioritarios. 2010 era el horizonte temporal que fijaba. Estos proyectos incluían actuaciones en los ferrocarriles, carreteras, rutas marítimas, puertos, aeropuertos, canales interiores de agua y otras relacionadas con la integración de los sistemas operativos y de gestión. Debido al retraso en la implementación de los mismos, a la incorporación de nuevos Estados Miembros y al aumento del tráfico se redefinieron las directrices en 2004 [Decisión 884/2004/CE], pasándose a 30 proyectos prioritarios. Actualmente sólo 4 de éstos están terminados: el Puente de Öresund (2000), el aeropuerto de Malpensa en Italia (2001), la línea de ferrocarril Cork-Dublín-Belfast-Stranraer (2001) y la línea Betuwe (2007).

Todos los proyectos prioritarios tienen presupuestos de más de 1.000 millones de \$ por lo que pertenecen a la categoría de los megaproyectos. Su implementación supone asumir un riesgo financiero mayor al de los proyectos ordinarios ya que cualquier desviación presupuestaria moviliza una enorme suma de capital. Realizarlos es una apuesta arriesgada porque siempre existen incertidumbres sobre el cumplimiento de las expectativas.

Dinamarca es un país territorialmente segregado, tiene una península que conecta con la Europa Continental y 407 islas. Pese a ello ha logrado construir una sólida red de carreteras y ferrocarriles. Donde no se pudo implantar un enlace fijo se crearon servicios regulares de ferry. Esto fue lo que sucedió en el caso de los grandes estrechos del Báltico Oeste: el Great Belt, el Öresund y el Fehmarn Belt. Sin embargo, a partir de 1980 se detectó la necesidad de suplantar estos servicios por enlaces fijos que flexibilizasen los trayectos porque existía el riesgo de que se estableciesen rutas directas entre Noruega, Finlandia, Suecia y Alemania. Para estudiar el proceso de implementación de los proyectos de enlace fijo y sus efectos territoriales se han tomado como caso de estudio los tres megaproyectos emblemáticos del Báltico Oeste: el Enlace Fijo del Great Belt (Dinamarca), el Puente de Öresund (Dinamarca y Suecia) y el Enlace Fijo del Fehmarn Belt (Dinamarca y Alemania).

El **Enlace Fijo del Great Belt** fue el primer proyecto danés en aprobarse en 1987. Enlazaba las poblaciones de Nyborg y Korsør. De ámbito nacional ha significado la integración desde 1997/1998 de la red de transportes oeste-este (Jutland/Funen-archipiélago de Zealand) y la eliminación del "cuello de botella nacional". El proyecto del **Puente de Öresund** fue acordado por las autoridades danesas y suecas en 1991 y se inauguró en el año 2000. Une dos ciudades importantes: Copenhagen (capital de Dinamarca) y Malmö (Suecia). Su mayor logro, a parte de superar las barreras en su condición de transfronterizo, ha sido la integración de sus regiones urbanas: la creación de la Región de Öresund. Ha sido posible realizar un análisis completo de ambos por estar ya construidos. Es decir, de la etapa ex ante, del período constructivo y de la fase operacional.

El **Enlace Fijo del Fehmarn Belt** es el último de los proyectos que quedan por construir. Unirá la isla alemana de Fehmarn con la danesa de Lolland. Actualmente se encuentra en etapa de diseño por lo que únicamente se estudian sus antecedentes, los acuerdos logrados por sus participantes y los posibles efectos de su implementación.

El Puente de Öresund y el Enlace Fijo del Fehmarn son proyectos prioritarios de la RTE-T [PP11 y PP20]. Refuerzan el corredor Hamburgo-Copenhague-Malmö/Lund y más allá hasta Estocolmo, Helsinki y San Petersburgo o lo que es lo mismo, el Corredor IX [CODE-TEN Project]. En conjunto cohesionan el área que comprende los países nórdicos y el norte de Alemania.

La implementación de los enlaces fijos han de ir acompañados de otras inversiones en infraestructuras para que traspasen la dimensión logística.