

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

Las políticas de integración la Unión Europea engloban diferentes ámbitos. Destaca, ya des de sus inicios, la voluntad de disponer de una red integrada de transportes pues en los límites transfronterizos se producía una ruptura brusca de los sistemas. Los investigadores y responsables definieron los proyectos que se deberían implementar a fin de obtener la Red Trans-Europea de Transportes (RTE-T). En el Consejo de Essen de 1994 aparecieron los 14 que se consideraban prioritarios (PP). En 2004 la lista se amplió a 30 [Decisión 884/2004/CE]. Estos proyectos son ferroviarios, viarios (carreteras/autopistas), canalizaciones interiores de agua, infraestructuras costeras, infraestructuras aeroportuarias y de enlaces fijos.

El objetivo de esta tesina es estudiar el proceso de implementación de los grandes proyectos de enlace fijo y sus efectos territoriales. Este tipo de proyectos son interesantes porque vinculan territorios potencialmente integrables. Comparten la característica de tener un presupuesto elevado, lo que significa que quienes deciden implementarlos realizan un gran esfuerzo económico. En este contexto Dinamarca, un país europeo con menos de 6.000.000 millones de habitantes, ha construido en los últimos 30 años dos enlaces fijos y planifica la construcción de un tercero para 2018.

Pese que muchas de sus zonas urbanas están segregadas e aisladas por agua Dinamarca dispone de una completa red de transportes. Durante la primera mitad del s.XIX los daneses construyeron puentes entre islas; aprobaron e implementaron su plan de carreteras y ferrocarriles; e implantaron servicios de ferry regulares entre los puertos de zonas que de otro modo estarían incomunicadas. Sin embargo, hacia 1980, este sistema empezó a mostrar problemas de congestión y saturación en los tres grandes estrechos del oeste Báltico: el del Great Belt, el del Öresund y el del Fehmarn Belt.

El estrecho del Great Belt era el cuello de botella nacional y marcaba la frontera este-oeste de la red de infraestructuras. La implementación de un enlace fijo en 1997/1998 fue un logro para el país pues se había conseguido, mediante el consenso general, una infraestructura que solucionaba los problemas de tráfico interno. La experiencia, con sus aspectos positivos y negativos, sirvió de base para las negociaciones sobre el enlace transfronterizo con Suecia en el estrecho de Öresund. Las dificultades añadidas por ser internacional no impidieron que se construyera y finalmente se inauguró en julio de 2000. A parte de ser una facilidad para el transporte la infraestructura ha ido acompañada de políticas de integración interterritorial a iniciativa de los dos países y con la colaboración de la UE [programas INTERREG de integración interterritorial]. Estos esfuerzos han reportado el que ha sido su mayor éxito: la institución de la mayor aglomeración del norte escandinavo. Refuerza además el corredor de transportes Copenhagen-Malmö/Lund-Estocolmo-San Petersburgo [Corredor IX del CODE-TEN Project].

El último enlace fijo que queda por construir es el que unirá la isla alemana de Fehmarn con la danesa de Lolland. Éste ofrece nuevas oportunidades para las regiones que afecta pero sobre todo, se espera que sea el elemento definitivo del engranaje Hamburgo-Corredor IX del CODE-TEN Project. Existe también un proyecto de integración interterritorial entre los territorios afectados, el *String Project*.

El presente trabajo se estructura en seis capítulos. Los dos primeros describen el contexto en el que se desarrollan los estudios de caso, des de una visión global al área de afectación directa; del desarrollo de la política europea de transportes y su Red a la dotación de infraestructuras danesa. El tercero sirve de introducción a los que siguen con una descripción *grasso modo* de

los proyectos y otras generalidades. En los capítulos 4, 5, 6 se recogen los análisis de estudio de caso.

Esquema metodológico:

1. La política de Transportes Europea, Red Trans-Europea de Transportes (PP)
2. El contexto danés en el oeste Báltico, red de transportes
3. Caracterización y casuística de los grandes proyectos, megaproyectos
4. El proceso de implementación del enlace fijo del Great Belt:
 - a. antecedentes
 - b. etapa previa a su construcción:
 - i. identificación y superación de barreras
 - ii. actores
 - c. período constructivo
 - d. efectos
 - i. sobre la red de transportes
 - ii. otros: económicos, dinamizadores, logísticos
5. El proceso de implementación del Puente de Öresund
 - a. antecedentes
 - b. etapa previa a su construcción:
 - i. identificación y superación de barreras
 - ii. actores
 - c. período constructivo
 - d. efectos
 - i. sobre la red de transportes
 - ii. otros: económicos, dinamizadores, logísticos e integración interregional
6. El proceso del enlace fijo del Fehmarn Belt.
 - a. antecedentes
 - b. identificación y superación de barreras
 - c. actores

El marco general es la Red Trans-Europea de Transportes por lo que interesa conocer como se ha desarrollado y su estado de implementación. Gracias a la iniciativa danesa el PP11, el Puente de Öresund, estaba construido en el 2000 y previsiblemente otro, el PP20 o Enlace Fijo de Fehmarn Belt, lo estará en 2018. Por esta razón se profundiza en la visión danesa de los transportes. Cada caso de estudio requiere una revisión de antecedentes, la configuración del mapa de actores, la identificación y superación de barreras, la recopilación de información sobre los sucesos acontecidos durante el período constructivo y de sus posteriores efectos p.e. registros de tráfico, impactos socio-económicos, estado de las políticas de acompañamiento, políticas de integración, etc.

Ha resultado revelador para conocer la casuística de la etapa *ex ante* la configuración del mapa de actores en el caso del enlace del Great Belt. Igualmente lo ha sido para el análisis *ex post* del Puente de Öresund ya que los organismos creados a partir de los proyectos de integración gestionan los datos interregionales.

Los servicios estadísticos nacionales de Alemania, Dinamarca y Suecia han sido una fuente documental recurrente así como los documentos oficiales de la Unión Europea, la OECD, la Agencia Europea para la Red Trans-Europea de Transportes (TEN-TEA), entre otras.

El seguimiento de las infraestructuras en fase de operaciones ha sido posible gracias a las publicaciones anuales de las empresas responsables de su construcción (*Oresundsbron A/S, Storebaeltsbron, Sund&Baelt A/S y Fehmern A/S*).

Así pues, los casos de estudio son la implementación del proyecto del Enlace Fijo del Great Belt, del proyecto del Puente de Öresund y del proyecto del Enlace Fijo del Fehmarn Belt. Para los dos primeros se ha podido realizar un estudio completo; es decir, de la situación anterior a su construcción, de la etapa de toma de decisiones, del período constructivo, del período operacional y de su repercusión. En el caso del Fehmarn sólo se han podido ver los dos primeros puntos y sus efectos esperados.

Estos análisis sirven de argumento para la posterior valoración de la implementación de proyectos de enlace fijo y sus efectos territoriales.

