

CAPÍTULO II - DINAMARCA

2.1 Localización, descripción y organización político-administrativa del país

El Reino de Dinamarca, las Islas Faroe y Groenlandia integran el Reino Unido de Dinamarca.

El Reino de Dinamarca está situado entre el Mar Báltico y el Mar del Norte. Lo forman la península de Jutland y 407 islas, de las que sólo 78 están habitadas. En total son 43.098,31 km² donde viven 5.475.791 personas. Su línea de costa tiene una longitud de 7.314 Km [4].

En el Atlántico Norte se encuentran los territorios de ultramar de las Islas Faroe y Groenlandia. Las Faroe son 18 islas de origen volcánico entre Noruega, Islandia y Escocia. Tienen una superficie de 1.398,85 km² y 48.223 habitantes. Groenlandia está situada entre los océanos Atlántico y Antártico. Está parcialmente cubierta por hielo. La superficie no helada tiene 410.449,00km² y en ella viven 56.969 personas [5]. Estos dos territorios son zonas autónomas que regulan su propio funcionamiento delegando únicamente los asuntos de temática internacional al Reino Unido de Dinamarca. En lo sucesivo se hablará del Reino Dinamarca como Dinamarca, sin tener en cuenta los dos territorios autónomos.

2.1.1 Administración del país

En 1970 se estableció su sistema actual de gobierno. Es una monarquía constitucional parlamentaria. El poder ejecutivo recae en la Jefe de Estado, la Reina Margarita II, y su Primer Ministro; el poder legislativo tiene una única cámara el Parlamento (*Folketing*); y el poder judicial está representado por el Tribunal Supremo.

2.1.2 Organización territorial

Administrativamente tiene tres niveles: el nacional, el regional y el local. Antes de 2000, momento en que empiezan las reformas de reorganización territorial, había 275 municipios y 16 condados. Los municipios tenían un gobierno municipal cuyas decisiones se sometían al regional. La planificación corría a cuenta de las autoridades regionales y locales. Sus actuaciones, para ser aceptadas a nivel estatal, tenían que ser coherentes con la planificación nacional.

En 2000 se creó la Autoridad de la Gran Copenhagen¹⁰ para coordinar el transporte público, el planeamiento regional, la política industrial, el turismo, la cultura y el desarrollo en el Öresund. Estaba formada por políticos de las cinco unidades locales y regionales de la zona.

Finalmente las reformas del período 2000-2007 se concretaron en la implementación de una nueva organización administrativa efectiva a partir del 1 de enero de 2007. Ésta comportó la eliminación de la HUR y de la definición territorial en 13 condados y 270 municipalidades creando 5 nuevas regiones con 98 municipios.

Organización previa a la reforma de 2007: lista de los condados y municipios que gozan de los mismos privilegios que los condados.

- Municipio de Copenhagen
- Municipio de Frederiksborg
- Condado de Copenhagen
- Condado de Frederiksborg

¹⁰ HUR-Greater Copenhagen Authority

- Condado de Roskilde
- Condado de Zealand Oeste
- Condado de Stroström
- Condado de Funen
- Condado de Jutland Sur
- Condado De Ribe
- Condado de Vejle
- Condado de Rignkjöbing
- Condado de Viborg
- Condado de Jutland Norte
- Condado de Aarhus
- Región Municipal de Bornholm

Organización post-reforma: las 5 nuevas regiones.:

- Región Capital, *Hovedstaden*
- Región de Sealandia, *Sjaelland*
- Región Dinamarca del Sur, *Syddanmark*
- Región Jutlandia central, *Midtjylland*
- Región Jutlandia del Norte, *Nordjylland*

2.1.2.1 Censo y principales núcleos urbanos

Su población se reparte en el territorio danés de la siguiente forma: *Región capital* 1.645.825 habitantes, *Región de Zealand* 819.427, *Región Sur* 1.194.659, *Región Central de Jutland* 1.237.041 y *Norte de Jutland* 578.839.

La ciudad principal es Copenhague, la capital. En el mismo nivel están Árhús, la zona Vejle-Kolding-Fredericia, Odense y Aalborg con una población entre los 150.000 y los 300.000 habitantes.

Otras regiones urbanas con 30.000-150.000 habitantes son: Esbjerg-Ribe, Herning-Ikast-Holsterbro-Struer, Sønderborg-Abenra, Randers, Horsens, Silkeborg, Naestved y Viborg. El resto son pueblos o distritos rurales entre los que se incluyen islas como Bornholm. Aerö, Samsö, Laesö y Fano, etc.

2.1.3 Datos económicos y unidad monetaria

Dinamarca pertenece a la UE pero conserva su unidad monetaria: las Coronas Danesas o DKK. El cambio está en 1€ / 7,50 DKK (enero 2008) [6].

Tabla 2: Datos Económicos de Dinamarca

	PIB	Exportaciones	Importaciones
2007	1.696.237	884.408	864.941

millones de DKK, precios de 2008

Fuente: Danmark Statistics 2008

2.2 La red de transporte danesa

2.2.1 Evolución de la red de transportes danesa [7]

Durante el primer milenio dC la producción local de los pueblos del Báltico oeste se destinaba básicamente al autoconsumo. Los intercambios comerciales eran escasos. Al no haber incentivos la red de transportes era muy deficitaria, con rutas difíciles y largos tiempos de viaje. Para el transporte de mercancías entre territorios aislados se usaban pequeñas embarcaciones.

La eclosión del comercio, producto de las mejoras tecnológicas en la agricultura y de los primeros excedentes agrícolas, promovió la mejora de esta red en el s. XII. El país estaba controlado por la Corona y la Iglesia. Ellos organizaban la sociedad fundamentando el sistema de ciudades según privilegios comerciales: ciudades, “burgos reales”¹¹ y la capital. La Iglesia tenía mucho poder por lo que para desvincularla implantaron la Reforma en 1536. Con esta medida sus propiedades pasaron a manos de la Corona que logró aumentar considerablemente su riqueza ya que pasó a tener el control sobre Copenhagen.

En los s. XVII y XVIII las rutas marítimas se completaron con una red de carreteras de interconexión entre ciudades impulsadas por la Corona. Se construyeron para el servicio de correos y diligencias. La clase popular no podía utilizarlas. Esta red alcanzó su máximo esplendor a mediados s. XIX.

Durante la siguiente mitad de siglo la red del ferrocarril fue la que más creció. Se construyeron 5000km de vía gracias al capital que los empresarios disponían para realizar sus inversiones. En 1930 ciudades interiores anteriormente aisladas habían experimentado grandes crecimientos gracias al ferrocarril.

En período que va desde 1920 a 1970 la corriente de inversiones volvió a centrarse en la red de carreteras. Se reforzó la red principal, se impulsó la secundaria y se construyeron varios túneles. Fue una época muy activa en la construcción de puentes p.e. entre Lolland y Falster (1930), entre Jutland y Funen *Little Belt* (1935); y entre Zealand y Funen (1930). En 1933 se conectó la península con la isla al norte de Jutland y en 1943 se construyeron los *Limfjord Bridges*. Algunas de las islas que pasaron a contar con un enlace fijo fueron Als (1930), Mors (1939) y Mön (1943); Langeland fue de las últimas en 1966. El ferrocarril, relegado a un segundo plano, redujo a la mitad sus kilómetros de vía.

La existencia de dos redes diferenciadas entre el este y el oeste se detectó por primera vez en 1940¹².

El automóvil cambió el esquema del transporte danés tras la II Guerra Mundial. Gracias a él y al vehículo privado en general los industriales pudieron elegir la ubicación de sus negocios en casi cualquier punto, aunque Dinamarca pudo evitar la dispersión de su urbanización con su legislación. En 1950 el tráfico había aumentado tanto que la red no era suficiente, sobretodo en puntos donde confluían las rutas urbanas con las del transporte. En los puentes de 1930 eran habituales los cuellos de botella.

A escala internacional se estaban generando nuevas oportunidades y para poderlas aprovechar las autoridades políticas danesas decidieron mejorar su red de transportes. Aprobaron una serie de Proyectos Ley y definieron las políticas nacionales en materia de transportes. En 1960, siguiendo el ejemplo de alemanes y americanos, empezaron a idear la planificación específica de sus carreteras y ferrocarriles. El proyecto fue aprobado en 1962 con el nombre de "La Gran H"¹³. Debía esta nomenclatura al diseño de la red pues consistía en dos ejes norte-sur, Padborg-Aalborg-ferry Hirtshals/Frederikshaven y Rødby-Elsinore, separados por una horizontal central oeste-este, Esbjerg-Copenhagen. La aprobación del Plan supuso el inicio de las expropiaciones

¹¹ Casi todos los Burgos Reales eran puertos.

¹² La red oeste cubría la península de Jutland y la isla de Funen. La red este cubría el archipiélago de Zealand.

¹³ La propuesta de "La Gran H" apareció por primera vez 1936. El proyecto de 1962 incorporaba alguna modificación pero mantenía la filosofía inicial.

entre otras actuaciones. Los trabajos de “La Gran H” concluyeron en 1994, la red estaba construida pero todavía no se habían implementado los enlaces fijos en los mayores estrechos del Báltico: ni en el del Great Belt ni en el del Öresund.

2.2.2 Tendencias de la movilidad y del transporte danés

Actualmente no es una prioridad el dotar a todo el territorio con el mismo acceso a la movilidad. Los daneses consideran que cada ciudadano elige su lugar de residencia en función de muchos factores entre los que se encuentra éste.

En Zealand los desplazamientos son más largos por problemas de congestión aunque tienen la mejor red del país. Los costes de la congestión en el Área de la Gran Copenhagen alcanzan los 5.7 millardos de DKK y suponen 120.000 horas adicionales por día de trabajo. Otra zona congestionada es la *Triangle Area* de Jutland (Funen-Aarhus-Vejle). La línea de ferrocarril entre Copenhagen y Ringsted es un cuello de botella con retrasos habituales.

En noviembre de 2003 se llegó a un acuerdo Gubernamental con los pasos a seguir para paliar los problemas de congestión. Las previsiones de crecimiento del tráfico de vehículos y ferrocarril se estimaron en 1.6 y 1.2%, para vehículos y camiones por lo que prevén ampliar la red de carreteras entre el 25 y el 35% hasta 2015.

El transporte de pasajeros en las fronteras danesas alcanzó los 78 millardos de personas-kilómetro en 2007. El transporte de mercancías terrestre en el territorio nacional fue de 13 millardos de toneladas-kilómetro que se distribuyeron principalmente mediante camiones, el 85%. Dinamarca, en relación a la capacidad de distribución que ofrece su infraestructura, está situada en el segundo lugar del “*Libro Anual de Competitividad 2007*”.

2.2.3 Dotación de infraestructuras y organización de su Red de Transportes [8]

2.2.3.1 Carreteras

La red pública de carreteras tiene 72.411km. El 65% están en Jutland, el 10% en la región capital y el resto repartidas entre las islas.

Las vías europeas discurren por 936km de su red.

Administrativamente pueden pertenecer al Estado o a las cerca de 100 autoridades municipales con competencias transferidas. Los municipios controlan el 84%, 68.582km. Los enlaces fijos del Great Belt y el Öresund están sometidos a una legislación independiente recogida en el contrato concesionario *Sund og Bælt Holding A/S Act*.

Tabla 3: Titularidad de los km de la red danesa de carreteras

	km
Carreteras Estatales	3.788
Carreteras Municipales	68.582
Otras *	41
Red Danesa	72.411

*de los enlaces fijos del Great Belt y del Öresund

Fuente: *The Road Directorate (2007)*

2.2.3.2 Ferrocarriles

La red de ferrocarril tiene 2.644km, 636 de los cuales están electrificados.

Banedanmark es la compañía responsable del mantenimiento y operaciones de las vías mientras que la Dirección de Transportes es la autoridad de planeamiento y seguridad. *Danish State Railways* (DSB) es la compañía del ferrocarril danesa que opera los trenes y las estaciones. Otras entidades gestionan cerca de 500km de vía.

El Metro de Copenhagen dispone de una regulación específica. Pertenece al Estado y a los municipios de Copenhagen y Frederiksberg. La capital cuenta con 600km de vía y 200 estaciones entre el S-tren, líneas de larga distancia y el metro.

Tabla 4: Titularidad de los km de la red danesa de ferrocarriles

	Km
BANEDANMARK	2.132
<i>Principales arterias</i>	673
<i>Líneas Regionales</i>	591
<i>S-train</i>	169
<i>Líneas Locales</i>	587
<i>Líneas de mercancías</i>	112
METRO COPENHAGEN	17
OTRAS REDES	495
Red Danesa	2.644

Fuente: *Banedanmark* (2007)

2.2.3.3 Puertos

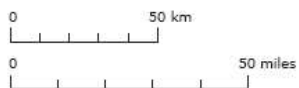
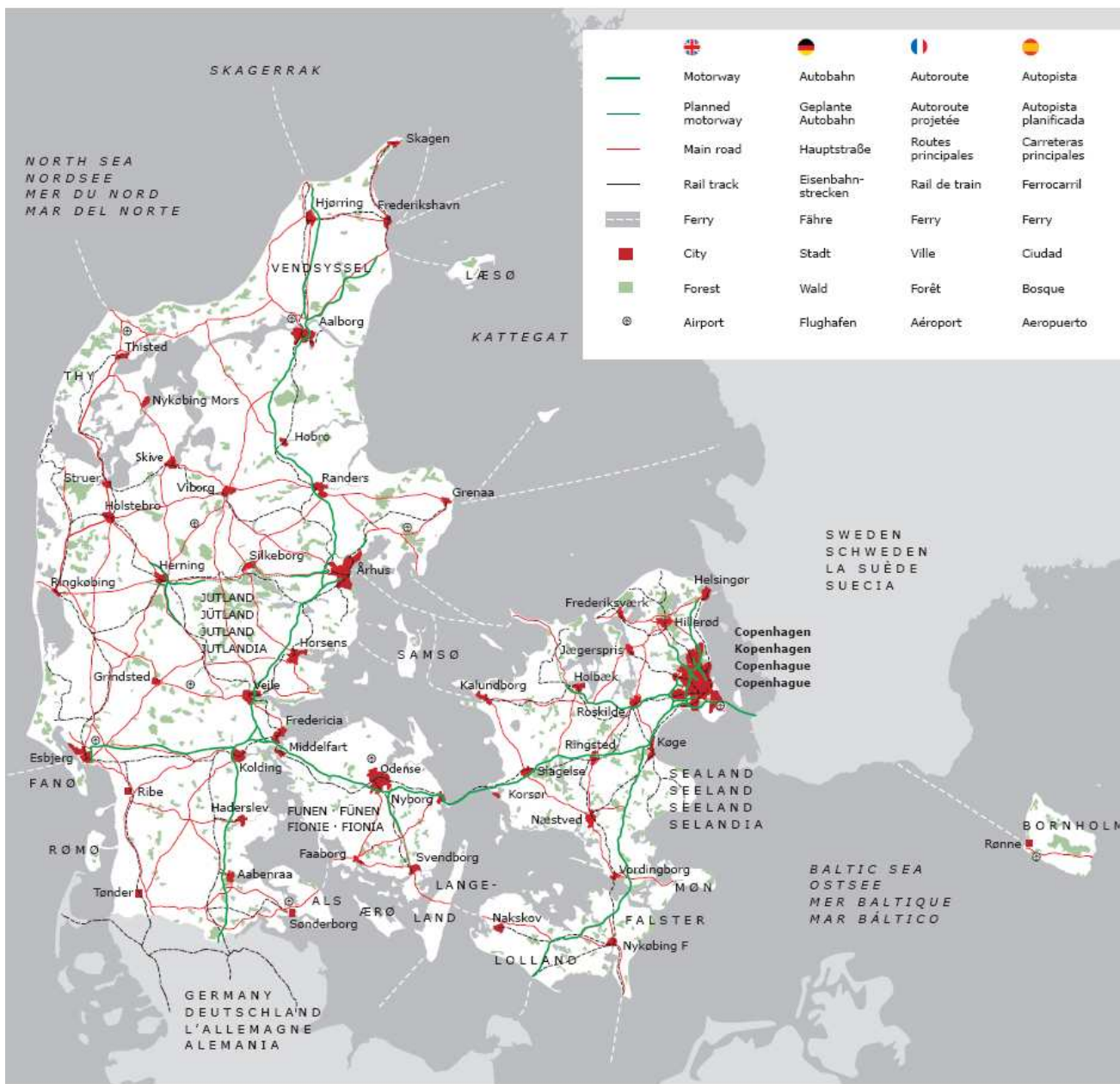
Dinamarca tiene 123 puertos pero únicamente tres de ellos son de titularidad estatal. El resto son también públicos pero pertenecen a otros organismos de la administración. Los cuatro mayores son Copenhagen, Fredericia, Arhus y Esjerg. El Estado tiene la responsabilidad de garantizar la competitividad entre ellos pero no interfiere en el establecimiento de nuevos puertos ni en las ampliaciones de los ya existentes. Las compañías de ferry pueden operar libremente en cualquier puerto.

2.2.3.4 Transporte Aéreo

La Administración de Aviación Civil se ocupa de la legislación del transporte aéreo bajo tutela del Ministerio de Transporte. El Estado Danés posee un tercio del accionariado de la compañía *Copenhagen Airports A/S* y el aeropuerto de Bornholm. Los aeropuertos regionales son de titularidad municipal. El aeropuerto de Copenhagen que actualmente cuenta con 130 rutas es uno de los principales *hubs* internacionales de Europa¹⁴. El de Billund destaca por ser la principal vía de entrada desde ciudades europeas.

¹⁴ Según la clasificación aeroportuaria es una "Gran Puerta Internacional" como los aeropuertos de Madrid, Munich, Roma o Milán. A esta categoría sólo le antecede la de "Puerta Intercontinental" que en Europa tienen las ciudades de Londres, París, Frankfurt y Ámsterdam.

Ilustración 4: Red de infraestructuras danesa



WWW.DENMARK.DK