

CONCLUSIONES

Los enlaces fijos del Báltico tienen el objetivo de eliminar las barreras físicas de los estrechos del Great Belt, del Öresund y del Fehmarn Belt,

El área afectada será Scheleswig-Holstein en Alemania, toda Dinamarca y Escania en Suecia. Su implementación cambiará el panorama de transportes ya que se ofrecerá integrado, es decir, sin la ruptura de carga que supone el cambio de modo por una barrera de agua. En la actualidad hay dos construidos y otro en fase de proyecto (Fehmarn).

Por su magnitud, son considerados megaproyectos ya que sus costes sobrepasan los 1.000 millones de \$.

Dinamarca habrá financiado los enlaces, a excepción del de Öresund que comparte con Suecia.

Una revisión de los datos aportados refuerza la idea de que el Enlace Fijo del Great Belt ha sido un éxito como facilidad para el transporte. Confiere flexibilidad en un punto donde había una gran congestión reduciendo el tiempo de viaje en más de una hora. Ha supuesto la eliminación del cuello de botella aunque mejoras en la red ferroviaria todavía son necesarias.

Su mayor impacto ha sido a nivel logístico. El área de distribución se ha ampliado gracias a la reducción del tiempo de trayecto. El no estar sujetos a horarios permite cambiar las frecuencias de los viajes según su necesidad. Se ha creado un sistema intermodal para el ferrocarril ("kombi-shuttles") que permite el ahorro de los costes de cambio de modo tren-ferry y mayores cargas transportadas. Los puntos de almacenaje se han redistribuido y se ha mejorado la accesibilidad a las diferentes facilidades de producción. Los clientes pueden ahora realizar pedidos con menos tiempo de antelación. Antes era imposible atender envíos para un mismo día. Las empresas han reducido los stocks almacenados y los puntos/volúmenes de almacenaje.

De su construcción es necesario destacar la importancia del control de los costes durante el período constructivo –el túnel tuvo una desviación presupuestaria del 110%.

La implementación del proyecto de Enlace Fijo en el Estrecho de Öresund ha sido un éxito como elemento de integración interregional. Des de su apertura, en julio de 2000, ha contribuido a la creación de una EUROREGION, la Región de Öresund que es la primera aglomeración urbana de territorio escandinavo.

Al igual que su predecesor, el enlace fijo del Great Belt, el Puente de Öresund había sido objeto de multitud de propuesta. Finalmente, las autoridades políticas danesas tomaron la determinación de su construcción motivados por la amenaza de que la red danesa quedase fuera de las principales rutas de transporte Escandinavia-Europa y por la crisis del sector de la construcción naval.

Los actores impulsaron el proyecto pero sin olvidar su objetivo de crear un núcleo de desarrollo porque condujeron una labor importante en pro de la integración. El acuerdo para el Puente de Öresund se firmó en 1991 y ya en 1993 estaba creado el organismo que iba a gestionar los proyectos de integración, el Öresund Comité.

La titularidad de la infraestructura costa a costa del Puente la comparten Suecia y Dinamarca a través de las empresas vinculadas a sus agencias de carreteras y ferrocarriles. El acuerdo

logrado en este ámbito está relacionado con la superación de las barreras idiomática, cultural y administrativa.

El proyecto ha ido acompañado de mejoras en la dotación de infraestructuras de las dos ciudades. En Copenhagen se realizaron inversiones en el aeropuerto, puerto, ferrocarriles y carreteras. En Malmö se adelantó el anillo viario de circunvalación 10 años además de impulsarse un túnel para el ferrocarril en el subsuelo urbano que albergará el servicio de metro y reorganizará el tráfico de la línea de ferrocarril del sur de Suecia.

La zona ha registrado un crecimiento sostenido de su PIB regional. Las enormes expectativas depositadas en el proyecto fueron la causa de que en los estudios previos las estimaciones estuviesen sobrevaloradas.

Otro aspecto que contribuyó negativamente durante los primeros años de funcionamiento fue la lentitud del proceso de integración porque su tráfico potencial era el de los commuters.

La implementación de los grandes proyectos genera actividad desde de la etapa proyectual. Durante los dos períodos constructivos dieron trabajo a 66.000 y a 60.000 hombres/años.

Como infraestructuras han reducido los costes de transporte.

Los datos del Great Belt indican que no ha generado riqueza ni empleos, pues un aumento de tráfico no los genera por sí solo. En cambio, las políticas de integración del Öresund han derivado en la creación de la mayor concentración Escandinava generando expectativas y nuevas oportunidades. El refuerzo del aeropuerto de Copenhagen, el transporte de las ciudades (metros, líneas regionales de ferrocarril y autobuses) y la fusión de sus puertos han aportado competitividad a la Región.

La "Solución Cero", los programas de control y monitorización son ejemplos de buena praxis en la implementación de proyectos de infraestructuras. Los dos enlaces han contribuido en su apuesta por el desarrollo sostenible ya que se han reducido, a largo plazo, las emisiones de CO2. Han sabido gestionar los proyectos sin malversar su riqueza ambiental.

La realidad muestra que los dos proyectos construidos por Dinamarca han marcado el desarrollo del proceso de implementación del proyecto de Enlace fijo del Fehmarn Belt. El proyecto de Enlace del Fehmarn Belt tiene algunos rasgos parecidos al del Great Belt y algunos al del Öresund.

El del Great Belt y el del Fehmarn son similares porque sus áreas de afectación son económicamente dependientes: de sus vecinas y del turismo. Para incentivar otro tipo de intercambios Dinamarca ha realizado campañas informativas que fomenten la integración. Con el proyecto de Öresund comparte las dificultades de los proyectos transnacionales. La barrera idiomática y cultural es más significativa entre Kreis Olstein y Storströms Amt que entre Copenhagen y Malmö.

En los estudios de caso se repiten dos puntos por lo que se refiere a la actividad productiva. En primer lugar, la infraestructura induce más actividad la cual repercute en la competencia y deriva en la reducción de los precios en el mercado. Por otro, el efecto "llamada a la localización" a las empresas produce que se concentre la producción en sus alrededores, se reducen los costes

intermedios y se abarata la producción de bienes. El resultado es un beneficio global, simultáneo, en definitiva, la actividad genera actividad.

El enlace ha de disminuir el coste del transporte en el Fehmarn Belt. Algunos transportistas redireccionarán sus rutas comerciales pasando de los ferrys del Báltico o del Great Belt al enlace del Fehmarn Belt. Se intentará potenciar la zona como hub logístico (con una estación intermodal en Puttgarden) a medio camino entre Copenhagen y Hamburgo. Sin embargo, resultará complicado porque la Región de Öresund concentra un gran número de infraestructuras y servicios. Es más el futuro enlace del Fehmarn aumentará el potencial de la Región de Öresund como hub logístico y de negocios.

Uno de los exponentes de la integración regional es la integración de los mercados laborales. Para que se dé, hace falta que las partes se complementen sufriendo así las deficiencias del otro como ha ocurrido en el caso de Öresund. En el caso del Fehmarn Belt se cree que este efecto tenga una repercusión escasa.

Dinamarca ha demostrado que los proyectos transfronterizos son viables si existe una voluntad clara de cooperación entre los actores.

De los dos megaproyectos implementados se podría decir que el Great Belt demostró la viabilidad de los proyectos de enlace fijo en el Báltico y que el Puente de Öresund demostró que la superación de las barreras de los proyectos transnacionales era posible. Ambos precedentes configuran una muy buena base para que el enlace del Fehmarn se realice con éxito.

