



OTROS  
DOCUMENTOS

---

2022



# Dinamarca Adelante: Plan de Infraestructuras para 2035

Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Copenhague

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.



OTROS  
DOCUMENTOS

22 de marzo de 2022  
Copenhague

Este estudio ha sido realizado por  
Claudia de Miguel Sarrado

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Copenhague

<http://dinamarca.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-22-015-3



# Índice

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Cifras clave                                                   | 4  |
| 2. Plan de Infraestructuras 2035                                  | 5  |
| 2.1. Marco general                                                | 5  |
| 2.2. Dimensión del mercado y reparto regional de las asignaciones | 6  |
| 2.3. Financiación                                                 | 9  |
| 2.4. Principales actores                                          | 10 |
| 3. Oportunidades del mercado                                      | 13 |
| 3.1. Infraestructuras de la red de carreteras                     | 13 |
| 3.2. Infraestructuras ferroviarias                                | 13 |
| 3.3. Otras inversiones en transporte público                      | 14 |
| 4. Claves de acceso al mercado                                    | 15 |
| 4.1. Licitaciones y barreras reglamentarias                       | 15 |
| 4.1.1. Licitaciones                                               | 15 |
| 4.1.2. Normativa fiscal                                           | 16 |
| 4.1.3. Entorno laboral y seguridad                                | 17 |
| 4.1.4. Contratos de construcción                                  | 19 |
| 4.2. Barreras no reglamentarias                                   | 20 |
| 4.3. Ferias sectoriales                                           | 20 |
| 5. Información adicional                                          | 21 |
| 5.1. Publicaciones de interés                                     | 21 |
| 5.2. Fuentes                                                      | 22 |

## 1. Cifras clave

Dinamarca es uno de los países más desarrollados del mundo y uno de los secretos de su éxito es el nivel de desarrollo que tienen sus infraestructuras. Su localización lo convierte en un importante centro de transporte tanto respecto a los países escandinavos como para el norte de Europa y los países bálticos.

| INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN DINAMARCA |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| <b>Red de Carreteras</b>                    | 74.928 km |
| Estatales                                   | 3.911 km  |
| Regionales                                  | 70.975 km |
| Carreteras Europeas <sup>1</sup>            | 948 km    |
| Otras                                       | 42 km     |
| <b>Red Ferroviaria</b>                      | 2.633 km  |
| Electrificadas                              | 924 km    |
| Estaciones (unidades)                       | 566       |
| <b>Infraestructuras Portuarias</b>          |           |
| Toneladas de bienes transportados           | 91.270    |
| Pasajeros tráfico internacional             | 10.289    |
| Pasajeros tráfico nacional                  | 20.575    |
| Barcos que hacen escala en el puerto        | 523.551   |
| <b>Aeropuertos</b>                          |           |
| Transporte de mercancías (100 toneladas)    | 1.976     |
| Salidas de pasajeros (en miles):            | 18.199    |
| Vuelos nacionales                           | 1.770     |
| Vuelos internacionales                      | 16.429    |

Fuente: Statistics Denmark, datos obtenidos en enero de 2022.

Hoy en día, Dinamarca cuenta con más de 1.100 km de autopistas, siendo uno de los países con más autopistas per cápita del mundo. Además, tiene seis aeropuertos internacionales, siendo el de Copenhague el más importante de los países nórdicos, con más de 30 millones de pasajeros anuales (datos previos a la pandemia). La red ferroviaria fue inaugurada en 1847 y es una de las más antiguas de Europa. Ahora bien, el país siempre trata de mejorar y de lograr un mayor desarrollo de su infraestructura ferroviaria de la forma más sostenible posible. Para ello, destina importantes inversiones al mantenimiento, desarrollo y renovación de sus infraestructuras.

<sup>1</sup> Carreteras Europeas o *E-roads* son carreteras pertenecientes a la red de carreteras europeas. En Dinamarca, dichas carreteras van de norte a sur y de este a oeste.

## 2. Plan de Infraestructuras 2035

### 2.1. Marco general

El 28 de julio de 2021, el parlamento danés aprobó el **Plan de Infraestructuras 2035: Dinamarca Adelante** (*Danmark Fremad – Infrastrukturplan 2035*), un ambicioso plan dotado con un fondo de **21.500 millones de euros** (160.000 millones de coronas danesas)<sup>2</sup> cuyo objetivo es abordar los principales desafíos de la infraestructura de transporte en el país y hacerlo de la forma más sostenible posible. Una amplia mayoría en el parlamento apoyó al Gobierno socialdemócrata (*Socialdemokratiet*) para la aprobación del dicho Plan. El consenso entre los diferentes partidos del Gobierno y la oposición refleja la fortaleza y consistencia del Plan de Infraestructuras para 2035.

El Plan incluye proyectos tanto de mantenimiento y reposición como de ampliación y nueva construcción en diferentes áreas, a saber: transporte público, red de carreteras, transporte en bicicleta y transición ecológica. El objetivo central de todos ellos se basa en **siete puntos de referencia**:

1. Reducir la congestión de tráfico en las carreteras
2. Hacer que el transporte público sea más atractivo
3. Impulsar el uso de vehículos eléctricos
4. Facilitar el transporte en bicicleta
5. Disminuir el ruido provocado por el tráfico
6. Impulsar la sostenibilidad
7. Aumentar la seguridad vial

Con la finalidad de mejorar la **red de transporte público**, se destinarán más de 11.500 millones de euros a esta causa; de los cuales, 6.050 millones se invertirán en proyectos para reducir el tiempo de desplazamiento en todo el territorio. Por ejemplo, se apuesta por incluir más líneas de Autobús de Tránsito Rápido (BRT), así como por la instalación de nuevas catenarias para el tren ligero y el tren urbano.

Así, el plan contempla una inversión de 8.600 millones de euros para la construcción de nuevas **carreteras** que permitan mejorar las conexiones, especialmente con las islas. Además, a esta cifra se sumarán 1.500 millones adicionales destinados a proyectos de desarrollo regional.

Es importante destacar además que, ya en 2018, el parlamento danés aprobó el [Acuerdo Energético](#) que pretende transformar el panorama energético danés hacia un sistema más sostenible, inteligente y flexible, reforzando la investigación sobre energía y medio ambiente. Para su

<sup>2</sup> Anuncio de la aprobación del Plan de infraestructuras 2035 publicado por el Ministerio de Transporte danés: <https://www.trm.dk/nyheder/2021/bred-aftale-om-infrastruktur-for-mere-end-160-mia-kroner-vil-samle-danmark-frem-mod-2035/>

consecución, se están llevando a cabo en Dinamarca importantes inversiones en proyectos centrados en energías renovables, especialmente en el ámbito de la energía eólica marina. También se pretende modernizar el sector de la calefacción; utilizar los excedentes de las fuentes de calor; y reducir los impuestos sobre la electricidad. A su vez, habrá inversiones dirigidas a la transición hacia un sistema de transporte sostenible.

En diciembre de 2019, Dinamarca aprobó el [Plan Nacional de Energía y Clima](#) que establece una serie de objetivos ambiciosos, jurídicamente vinculantes, entre los que destacan los siguientes:

- **Reducción para 2030 de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 70 % respecto a los niveles de 1990.**
- **Ser un país neutro en carbono en 2050.**

Con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos climáticos del país, existen distintos proyectos que fomentan la **transición ecológica**. Por ejemplo, se ampliará la red de puntos de carga de vehículos eléctricos y se contempla también la colocación de asfalto más respetuoso con el medio ambiente al contribuir a la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Asimismo, otro de los principales objetivos del país es que todo el tráfico ferroviario sea neutro en carbono. Por ello, durante los próximos años se esperan importantes inversiones en la electrificación de la red ferroviaria, el establecimiento de una infraestructura de carga y la adquisición de trenes eléctricos. En este contexto, cabe indicar también que el Plan de Infraestructuras 2035 designa el año 2022 como el Año de la Bicicleta con el fin de dar una mayor visibilidad a los beneficios de practicar ciclismo y de persuadir a la población para que utilice más la bicicleta. A su vez, se destinarán 400 millones de euros a la mejora del transporte en bicicleta con la construcción de nuevos carriles bici que mejoren aún más las conexiones ya existentes para este medio de transporte. En definitiva, Dinamarca busca llegar a un **modelo de movilidad verde** que permita conseguir un equilibrio entre transporte, economía y sostenibilidad.

## 2.2. Dimensión del mercado y reparto regional de las asignaciones

A fecha de cierre del presente informe (marzo de 2022), el monto total de la inversión estimada para el Plan, 21.500 millones de euros, no ha sido todavía íntegramente adjudicado a proyectos o regiones concretas. La siguiente tabla muestra una estimación de la distribución del presupuesto entre los distintos ámbitos de infraestructuras que contempla el Plan:

**DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2035***Estimación del Ministerio de Transporte para el periodo 2022-2035*

| Ámbito de los proyectos   | Inversión estimada (millones EUR) | Inversión estimada (%) |
|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Red de transporte público | 11.500                            | 56                     |
| Red de carreteras         | 8.600                             | 42                     |
| Transición ecológica      | 400                               | 2                      |

Fuente: Ministerio de Transporte de Dinamarca (2021).

A marzo de 2022, se han aprobado y asignado un total de **6.500 millones de euros** a proyectos concretos, lo que representa un 30 % del presupuesto total del Plan de Infraestructuras. Como se puede comprobar en el gráfico de la siguiente página, el 77 % de la inversión ya adjudicada corresponde a proyectos de mejora de la red de carreteras danesas. El 23 % de la inversión ya definida se va a invertir en la red de transporte público, especialmente en la red ferroviaria.

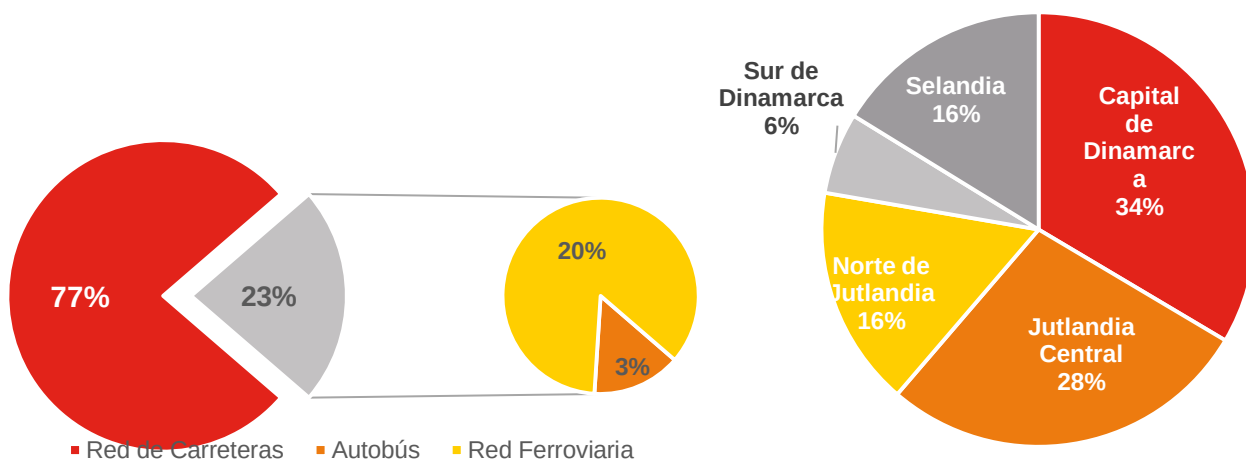
El plan de infraestructuras contempla un fondo de **1.700 millones de euros para la construcción de infraestructuras en la isla artificial de Lynetteholm**, en Copenhague. Dentro de este fondo<sup>3</sup>, se espera que se destine una reserva relevante a infraestructuras de 1.700 millones de euros, que permitirá el desarrollo urbano en Refshaleøen y Lynetteholm y, en concreto, para la ejecución de las líneas de metro M5 (lila) –2.800 millones de euros– o M5 West (naranja) –3.100 millones de euros– que conectarán Lynetteholm con Copenhague, así como la construcción de una carretera de circunvalación oriental que incluye un túnel sumergido portuario en Copenhague llamado Østlig Ringvej que recorrerá la costa este de Amager y conectará la autopista de Helsingør en el norte con la autopista de Øresund en el sur.

Respecto al metro, cabe destacar que la ampliación por la parte norte de la línea azul M4 de metro (distrito urbano de Nordhavn) se va a financiar a través de otros acuerdos políticos que no forman parte del Plan de Infraestructuras objeto de análisis en el presente informe.

<sup>3</sup> El reparto íntegro del fondo a fondos específicos aún no se ha llevado a cabo.

## PRESUPUESTO ADJUDICADO A PROYECTOS CONCRETOS

Distribución según los ámbitos de los proyectos y las regiones



Fuente: Ministerio de Transporte de Dinamarca (2021-a).

La Región **Capital de Dinamarca** (*Hovedstaden*) concentra el 34 % de la inversión ya asignada, que representa un total de 2.164 millones de euros. A esta región corresponden importantes proyectos, como la construcción de la tercera etapa de la autopista de Frederikssund (con un presupuesto de más de 389 millones de euros) o la simplificación de la Estación Central de Copenhague, cuya inversión se estima en 255 millones de euros.

La segunda región con mayor presupuesto asignado es la de **Jutlandia central** (*Midtjylland*) con 1.792 millones de euros, que representa el 28 % del total de la inversión ya determinada. En esta región se van a llevar a cabo importantes proyectos como, entre otros, la ampliación de la autopista E45 entre Vejla y Skanderborg, con un presupuesto estimado de casi 500 millones de euros. Asimismo, cabe indicar la construcción de un túnel que transcurrirá bajo Marselis Boulevard en Aarhus, con una inversión de más de 360 millones de euros.

En cuanto a la **Región Norte de Jutlandia** (*Nordjylland*) y pese a ser la que menos número de proyectos concretos tiene actualmente, cabe subrayar que tiene aprobados importantes proyectos como la construcción de una Tercera Conexión por carretera en Limfjord (cerca de la ciudad de Aalborg), con un presupuesto de casi 1.000 millones de euros. Dicha región, con tan sólo tres proyectos definidos, concentra el 16 % de la inversión ya adjudicada.

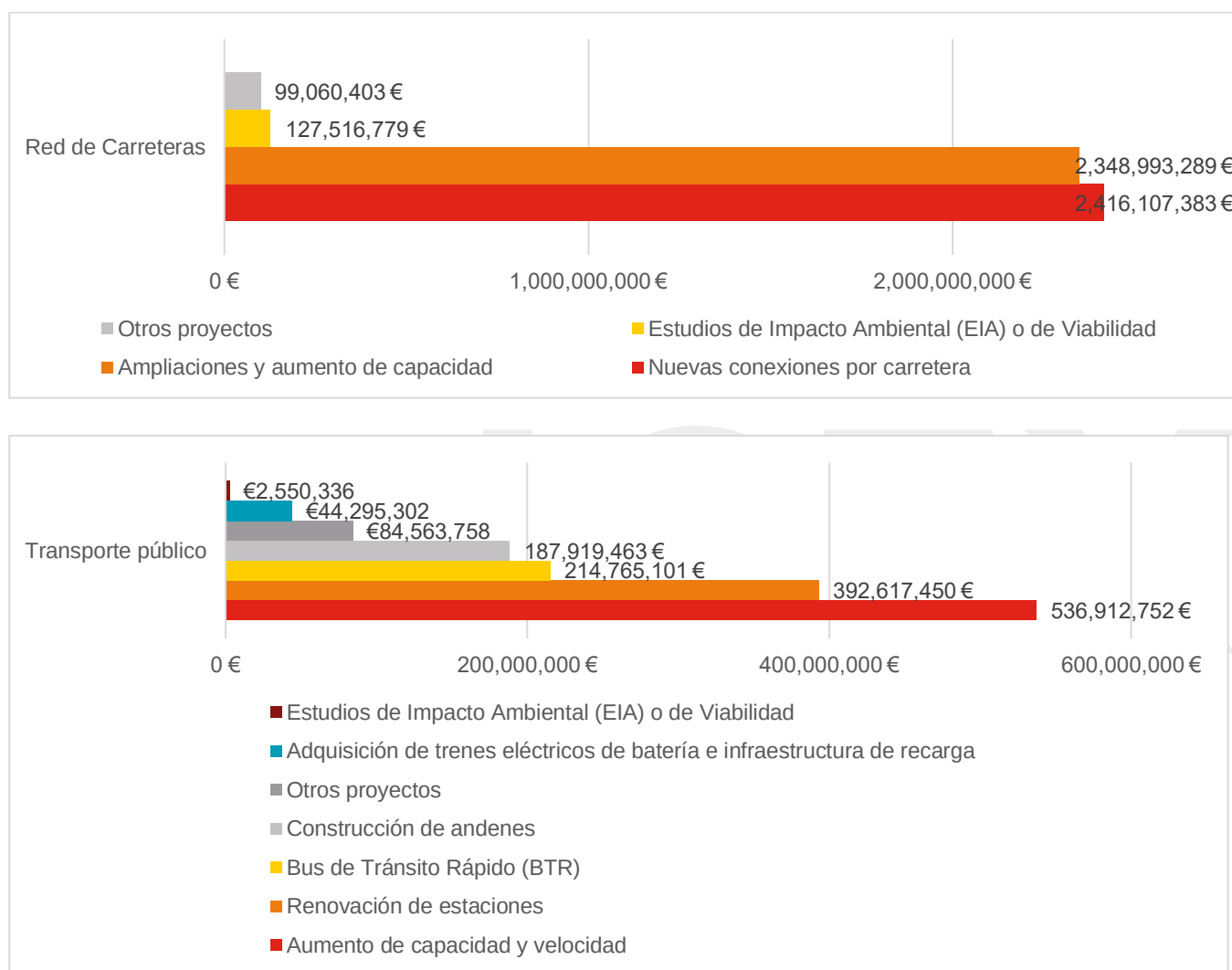
Respecto a la región de **Selandia** (*Sjælland*), con una inversión adjudicada de más de 1.000 millones de euros, que supone el 16 % del total adjudicado, tiene importantes proyectos como, por ejemplo, la construcción de la 3.ª etapa de la autopista de Kalundborg, cuyo presupuesto supera los 250 millones de euros.

Por último, la **Región Sur de Dinamarca** (*Syddanmark*) concentra el 6 % del total de la inversión ya adjudicada, es decir, un total de 391 millones de euros.



Los siguientes gráficos resumen la asignación presupuestaria según el tipo de proyecto respecto a las inversiones en la red de carreteras y en la red de transporte público.

### ASIGNACIÓN DE PRESUPUESTO SEGÚN LOS TIPOS DE PROYECTOS



Fuente: Ministerio de Transporte de Dinamarca (2021-a).

## 2.3. Financiación

Los proyectos que forman parte del Plan de Infraestructuras 2035 se financiarán a través de la dotación de inversión pública asignada hasta el año 2025, así como a través de otros fondos de financiación que se destinarán a los proyectos que se ejecutarán en los años posteriores a 2025.

A su vez, existen una serie de fondos aprobados antes del Plan de Infraestructuras 2035 que también serán fuente de financiación de este:

- [Togfonden DK](#): Acuerdo para la modernización del ferrocarril en Dinamarca donde se han reservado más de 1.700 millones de euros (13.000 millones de coronas danesas) para invertir en el sistema ferroviario hasta 2035.
- [Acuerdo por un transporte público mejor y más barato](#): este Acuerdo aprobado en 2012 reserva un fondo de inversión de 1.100 millones de euros (8.200 millones de coronas danesas) para la mejora del sistema de transporte público en Dinamarca.

Además, el Gobierno danés invertirá más de 7.300 millones de euros (55.000 millones de coronas danesas) en el período comprendido entre 2022 y 2035 para la finalización de proyectos ya iniciados, incluyendo aquí proyectos de renovación y mantenimiento de las infraestructuras de todo el país. Asimismo, se han reservado más de 1.700 millones de euros (12.700 millones de coronas danesas) para la construcción de infraestructuras para conectar el nuevo distrito de la isla artificial de Lynetteholm<sup>4</sup> con el centro de la capital, así como permitir el desarrollo urbano de Refshaleøen.

#### FUENTES DE FINANCIACIÓN DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2035

Millones de euros

| Inversiones                                                       | Red de carreteras | Transporte público | Otros        | Total         |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|--------------|---------------|
| Nuevas inversiones                                                | 6.949             | 6.035              | 1.236        | 14.220        |
| Proyectos ya iniciados (incl. renovación y mantenimiento)         | 1.626             | 5.538              | 202          | 7.365         |
| <b>Total</b>                                                      | <b>8.575</b>      | <b>11.573</b>      | <b>1.438</b> | <b>21.585</b> |
| Fondo para el desarrollo urbanístico de Refshaleøen y Lynetteholm |                   |                    |              | 1.707         |

Fuente: Ministerio de Transporte de Dinamarca (2021-b).

## 2.4. Principales actores

Dinamarca es un país significativamente descentralizado, caracterizado por tres niveles político-administrativos: estatal, regional y municipal. En el caso del Plan de Infraestructuras 2035, el Estado danés es el responsable de la regulación, supervisión, planificación y aprobación de los presupuestos para cada territorio. El responsable de la elaboración del Plan de Infraestructuras y de la regulación de la acción del Gobierno danés en materia de infraestructura de transporte es el [Ministerio de Transporte de Dinamarca](#) (*Transportministeriet*). También es el Ministerio de Transporte la autoridad encargada de realizar la evaluación ambiental de dicho Plan. El [Ministerio de Finanzas de Dinamarca](#) (*Finansministeriet*), por su parte, es el encargado de administrar y de

<sup>4</sup> Lynetteholm es un nuevo distrito sostenible en Copenhague consistente en una isla artificial de 2,8 km<sup>2</sup> que albergará 35.000 habitantes y 8.000 oficinas. Además, se está construyendo de forma que pueda proteger a la ciudad de la subida del nivel del mar, de inundaciones y de marejadas ciclónicas. Para más información sobre este proyecto, se puede consultar este enlace: <https://www.kk.dk/politik/politikker-og-indsatser/bolig-byggeri-og-byliv/lynetteholm>

planificar las finanzas del Estado, así como de la elaboración del presupuesto anual, donde se incluyen parte de las inversiones del Plan de Infraestructuras 2035.

Además, existe una serie de instituciones, agentes y asociaciones relacionados con los proyectos del Plan de Infraestructuras 2035 que se relacionan a continuación con sus respectivos enlaces de acceso:

- [Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Dinamarca \(Banedanmark\)](#): se trata del administrador de las infraestructuras ferroviarias danesas, adscrito al Ministerio de Transporte y encargado del mantenimiento y del control de tráfico ferroviario en Dinamarca. También se encarga del diseño, planificación y construcción de proyectos ferroviarios junto a la electrificación de la red ferroviaria.
- [Ferrocarriles estatales daneses \(Danske Statsbaner - DSB\)](#): es el principal operador ferroviario de transporte de pasajeros en Dinamarca.
- [Asociación Ferroviaria Danesa \(BaneBranchen\)](#): asociación ferroviaria de carácter privado que tiene como objetivos principales: velar por los intereses del sector ferroviario danés y fortalecerlo a través de actividades varias, eventos e información; formar a ingenieros especializados en tecnología ferroviaria mediante actividades educativa y de investigación relevantes e informar sobre los desafíos y oportunidades en el sector ferroviario.
- [Dirección de Carreteras danesa \(Vejdirektoratet\)](#): Dirección de Carreteras danesas adscrita al Ministerio de Transporte. Principalmente, se encarga de la operación y del mantenimiento de las carreteras estatales.
- [Asociación Danesa de Carreteras \(Dansk Vejforening\)](#): es una organización privada de empresas y organizaciones que tienen como objetivo mejorar las condiciones de la red de carreteras danesa y sus alrededores.
- [Metro de Copenhague \(Metroselskabet\)](#): es la empresa pública propietaria del metro de Copenhague y responsable de la construcción y gestión de este. Los servicios de operación y mantenimiento diarios están subcontratados a la empresa [Metro Service](#).
- [Autoridad danesa de la Construcción \(Bygningsstyrelsen\)](#): empresa pública inmobiliaria y promotora para el Estado danés (policía, tribunales y la administración central) y las universidades y se encarga de la construcción, de la preparación de propuestas de proyectos, la implementación de licitaciones; del alquiler de propiedades estatales y arrendamientos de propiedad privada y, por último, de la gestión de las instalaciones estatales.
- [Autoridad de Transporte de Dinamarca \(Trafikstyrelsen\)](#): agencia dependiente del Ministerio de Transporte cuyo objetivo es crear un transporte público seguro, sostenible y eficiente. Para ello, se encarga de la gestión de certificaciones, inspecciones y aprobaciones, así como del establecimiento de reglas generales en el ámbito del transporte.
- [Patronal empresarial de Dinamarca \(Dansk Industri\)](#): es la mayor asociación empresarial y de empleadores de Dinamarca. Su principal objetivo es proteger los intereses políticos y económicos de sus más de 19.000 empresas asociadas.

- **Asociación de empresas de la construcción (DI Byggeri)**: es la principal asociación de empresas pertenecientes a los sectores de la construcción, industrial y de ingeniería civil de Dinamarca. Forma parte de *Dansk Industri*. Los principales objetivos de *DI Byggeri* son la defensa de los intereses y condiciones de los miembros; proporcionar servicios específicos para la industria; favorecer la comunicación y cooperación entre sus miembros; así como promover la capacidad de la industria danesa para una construcción sostenible y eficiente.
- **Junta de Investigación de Accidentes en Aviación o Ferrocarril de Dinamarca (Havarikommissionen)**: autoridad independiente de investigación de seguridad especializada en aviación y ferrocarril. Su objetivo es prevenir los accidentes a través de la recolección y análisis de información, elaboración de informes que determinan las causas o factores contribuyentes de los accidentes y, por último, la preparación de recomendaciones para mejorar la seguridad.
- **Asociación Danesa de Ingenieros (IDA)**: IDA es la principal asociación y sindicato de ingenieros en Dinamarca y actualmente tiene más de 130.000 miembros. Es políticamente independiente y su principal objetivo es defender las condiciones económicas y laborales de sus miembros.
- **Asociación Profesional de Maquinaria de Construcción (Maskinleverandørerne)**: asociación de empresas dedicadas a la producción y venta de maquinaria para el sector de la construcción y contratistas. Su objetivo principal es la promoción de los intereses del colectivo y la prestación de servicios de asesoramiento e información. Además, busca definir los estándares de calidad y ética de la industria.
- **Autoridad danesa del Entorno Laboral (Arbejdstilsynet)**: es la autoridad encargada de promover un entorno de trabajo seguro y saludable, prevenir el desgaste de los trabajadores, las bajas por enfermedad, así como la exclusión del mercado laboral.
- **Autoridad Comercial danesa (Erhvervsstyrelsen)**: agencia que depende del Ministerio de Industria, Empresa y Asuntos Financieros (Erhvervsministeriet) y tiene como objetivo definir las condiciones para el desarrollo empresarial en Dinamarca.

### 3. Oportunidades del mercado

Los anuncios de licitaciones en el marco de la Unión Europea se publican en la versión *online* del Suplemento del *Diario Oficial de la Unión Europea*, [TED Tenders Electronic Daily](#). No obstante, a continuación, se señalan los proyectos considerados de relevancia para las empresas españolas del sector de las infraestructuras:

#### 3.1. Infraestructuras de la red de carreteras

| Proyecto                                                                     | Región               | Inicio | Inversión estimada |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------|--------------------|
| <a href="#">Tercera conexión Limfjord cerca de Aalborg</a>                   | Norte de Jutlandia   | 2025   | 941 MEUR           |
| <a href="#">Túnel subterráneo por debajo de Marselis Boulevard en Aarhus</a> | Jutlandia Central    | 2025   | 362 MEUR           |
| <a href="#">Carretera de circunvalación y túnel portuario Østlig Ringvej</a> | Capital de Dinamarca | -      | Pendiente          |

#### 3.2. Infraestructuras ferroviarias<sup>5</sup>

| Proyecto                                                                           | Región               | Inicio | Inversión estimada |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------|--------------------|
| <a href="#">Nueva línea ferroviaria de alta velocidad sobre Vestfyn</a>            | Sur de Dinamarca     | 2022   | 650 MEUR           |
| <a href="#">Nueva línea ferroviaria entre Aarhus y Silkeborg</a>                   | Jutlandia Central    | 2026   | 295 MEUR           |
| <a href="#">Simplificación de la Estación Central de Copenhague</a>                | Capital de Dinamarca | 2024   | 255 MEUR           |
| <a href="#">Aumento de la capacidad y la velocidad del ferrocarril en Ringsted</a> | Selandia             | 2024   | 214,7 MEUR         |
| <a href="#">Tren S (S-tog) última generación a Roskilde</a>                        | Selandia             | 2031   | 174,5 MEUR         |
| Ampliación a doble vía entre Tinglev y Padborg                                     | Sur de Dinamarca     | 2029   | 107,4 MEUR         |

<sup>5</sup> En referencia a las infraestructuras ferroviarias, cabe destacar que la automatización de la operación del tren de cercanías (S-tog) constituye un elemento esencial de la red ferroviaria de la Región Capital de Dinamarca. En los próximos 15 años, toda la red de S-tog debería estar automatizada y, dado que el actual contrato con el operador DSB expira en 2024, se espera que el Estado y DSB celebren un nuevo contrato para la conversión del S-tog a un tren con una operación automática y se acuerde la compra de trenes de última generación.

|                                                                                                             |                      |      |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------|-----------|
| <a href="#"><u>Ampliación de la estación del aeropuerto de Copenhague</u></a>                               | Capital de Dinamarca | 2022 | 80,5 MEUR |
| <a href="#"><u>Mejora de la estación de Hillerød</u></a>                                                    | Capital de Dinamarca | 2023 | 53,7 MEUR |
| <a href="#"><u>Construcción de andenes en la estación de Ny Ellebjerg de Øresund</u></a>                    | Capital de Dinamarca | 2022 | 53,7 MEUR |
| Construcción de andenes para trenes regionales y de larga distancia en la estación de Glostrup              | Capital de Dinamarca | 2026 | 53,7 MEUR |
| <a href="#"><u>Compra de cuatro trenes de baterías e infraestructura de carga para Holstebro-Skiern</u></a> | Jutlandia Central    | -    | 44,3 MEUR |
| Construcción de vías de giro en la estación del aeropuerto de Copenhague                                    | Capital de Dinamarca | 2027 | 40,3 MEUR |
| <a href="#"><u>Mejoras de velocidad en tren-S (S-tog)</u></a>                                               | Capital de Dinamarca | 2026 | 40,3 MEUR |
| <a href="#"><u>Renovación de la Estación Central de Aarhus</u></a>                                          | Jutlandia Central    | 2022 | 40,3 MEUR |
| Construcción de vías de adelantamiento para trenes de mercancías en Kalvebod                                | Capital de Dinamarca | 2026 | 40,3 MEUR |
| <a href="#"><u>Reubicación de la estación de Herlev</u></a>                                                 | Capital de Dinamarca | 2022 | 26,8 MEUR |
| <a href="#"><u>Construcción de vías de giro para trenes S (S-tog) en la estación de Carlsberg</u></a>       | Capital de Dinamarca | 2022 | 26,8 MEUR |

### 3.3. Otras inversiones en transporte público

| Proyecto*                                                                                   | Región               | Inicio | Inversión estimada       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------|--------------------------|
| <a href="#"><u>Nuevas líneas Metro a Lynetteholm:</u></a><br>- M5 lila<br>- M5 West naranja | Capital de Dinamarca | -      | 2.800 MEUR<br>3.100 MEUR |
| <a href="#"><u>Línea BRT en 400S en Ring 4 (Ishøj St. a Lyngby St.)</u></a>                 | Capital de Dinamarca | 2026   | 134,2 MEUR               |
| <a href="#"><u>Línea BRT en 200S (Gadsaxe Trafikplads a Avedøre Holme)</u></a>              | Capital de Dinamarca | 2026   | 80,5 MEUR                |
| <a href="#"><u>Segunda etapa del Tranvía de Odense (Odense Letbane)</u></a>                 | Capital de Dinamarca | 2026   | 78 MEUR                  |

\* Estos proyectos están financiados a través del fondo para el período 2022-2035 del Acuerdo por un transporte público mejor y más barato.

## 4. Claves de acceso al mercado

### 4.1. Licitaciones y barreras reglamentarias

#### 4.1.1. Licitaciones

En Dinamarca, como en el resto de los Estados pertenecientes a la Unión Europea (UE), los proyectos de construcción convocados por entidades públicas deben adjudicarse a través de concursos públicos. Dinamarca, como Estado miembro de la Unión desde el año 1973, debe cumplir con las [Normas de Licitación Pública de la UE](#) para todos los contratos públicos que superen los umbrales establecidos<sup>6</sup>, a saber:

- 431.000 euros para los sectores de agua, energía y transporte.
- 5.382.000 euros para construcción.

En el caso de los proyectos que forman parte del Plan de Infraestructuras 2035, cabe indicar que la mayoría superan el umbral mínimo establecido, por lo que la norma aplicable será la de la Unión Europea. En caso en el que la oferta pública sea por un importe inferior a los anteriores, la normativa aplicable será la nacional, es decir, la danesa.

La **Autoridad Danesa de Competencia y Consumo** ([Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen](#)) es el organismo encargado de la defensa de la competencia, defensa del consumidor, contratación pública y regulación del sector del agua en Dinamarca. Como responsable de la legislación relativa a la contratación pública, se encarga de aplicar la normativa de la Unión Europea y de la cooperación con esta a través, entre otros, de la Red de Contratación Pública (PPN, por sus siglas en inglés) y el Grupo de Expertos en Contratación Pública.

La principal normativa aplicable a la contratación pública en Dinamarca es la siguiente:

- [Ley de Contratación Pública](#): aplica la directiva de contratación y regula los contratos públicos por debajo del umbral de la UE.
- [Ley de Licitaciones](#): regula la adjudicación de contratos de obras públicas por debajo del umbral establecido por la UE.
- [Directiva de Servicios Públicos](#): regula la contratación de agua, energía, transporte y servicios postales.

<sup>6</sup> En el siguiente enlace, se pueden consultar en detalle los umbrales de contratación pública: [https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/legal-rules-and-implementation/thresholds\\_en](https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/legal-rules-and-implementation/thresholds_en)



- **Directiva de Concesiones**: regula la adjudicación de contratos de concesión; es decir, aquellos en los que un operador privado obtiene el derecho a realizar una tarea determinada y a recibir las ganancias generadas por esa actividad.
- **Ley de la Junta de Reclamaciones**: regula el derecho a reclamar en el proceso de adjudicación de contratos públicos.
- La **División de Contratación Pública** de la Autoridad danesa de Competencia y Consumo gestiona el portal danés para la contratación pública ([www.udbud.dk](http://www.udbud.dk)), que registra todos los concursos públicos en Dinamarca y que ofrece información periódica sobre las convocatorias. Además, en dicho portal se actualiza diariamente un listado de las licitaciones nacionales y regionales convocadas.

#### 4.1.2. Normativa fiscal

Un aspecto clave que tener en cuenta en el acceso al mercado danés es el de la **regulación fiscal**. La **Agencia Tributaria Danesa (SKAT)**<sup>7</sup> establece que si una empresa realiza una actividad económica en Dinamarca durante **un período superior a 6 meses (180 días)**, esta **debe registrarse<sup>8</sup> y constituir una sociedad**, obteniendo así el **CVR** –número de registro equivalente al NIF español–.

En este contexto dado, cabe destacar que, como regla general en el **ámbito de la construcción** –tanto para obras de construcción como para la participación en proyectos de construcción–, **desde el primer momento se debe constituir a efectos fiscales un establecimiento permanente** en Dinamarca. Con excepción de aquellos países que tengan firmado un convenio para evitar la doble imposición tributaria con Dinamarca, no siendo este el caso de España.

La constitución de un establecimiento permanente en Dinamarca requiere efectuar el registro fiscal correspondiente. Para ello, existen dos opciones:

1. Oficina de representación, sucursal o establecimiento permanente.
2. Sociedad mercantil (A/S o ApS).

Sobre esta base, se pueden identificar dos diferencias principales entre el establecimiento de una sucursal y de una sociedad mercantil. En primer lugar, el principio de **transparencia fiscal** provoca que una sucursal de una empresa española en Dinamarca se grave tanto en Dinamarca como en España, dando lugar a una **doble imposición** debido a la inexistencia de un convenio que evite la doble imposición tributaria entre ambos países. En consecuencia, la constitución de una sociedad danesa puede resultar más eficiente ya que esta sólo pagaría impuestos por los ingresos daneses. En segundo lugar, la **responsabilidad de las obligaciones** de una sucursal en Dinamarca de una empresa española recae en la oficina central del país de origen. Sin embargo, la responsabilidad

<sup>7</sup> Acceso a la Agencia Tributaria Danesa: <https://skat.dk/>

<sup>8</sup> El registro como empresa en Dinamarca se puede hacer *online* en el siguiente enlace: [https://businessindenmark.virk.dk/authorities/stat/ERST/self-service/Registration of Non-Danish Company Start - 40112/](https://businessindenmark.virk.dk/authorities/stat/ERST/self-service/Registration%20of%20Non-Danish%20Company%20Start%20-40112/)



de una sociedad mercantil danesa se limita al valor de las acciones suscritas, cuyo capital mínimo es de 40.000 DKK (5.370 EUR) para una ApS y 400.000 DKK (53.700 EUR) para una A/S<sup>9</sup>. Además, la constitución de una nueva sociedad mercantil danesa es un proceso mucho más rápido y sencillo que la de una sucursal.

La constitución tanto de un establecimiento permanente en Dinamarca como de una sociedad mercantil danesa obliga al pago del **Impuesto de Sociedades** cuyo tipo impositivo general es del **22 %**, pudiendo reducirse por desgravación de gastos profesionales o depreciación de activos. Además, el pago de los impuestos sobre los beneficios de proyectos de construcción puede posponerse hasta que dicho proyecto sea definitivo.

Las empresas también están obligadas a pagar la **cotización a la Seguridad Social** por sus empleados, pero en Dinamarca este importe asciende únicamente a alrededor de **1.000 euros al año por empleado**; representando un importe mucho menor que en la mayoría de los países europeos.

Dinamarca tiene un tipo impositivo de **IVA del 25 %** y todas las empresas que comercien con bienes o presten servicios en el país están sujetas al pago de este impuesto, cuenten o no con un establecimiento permanente<sup>10</sup>. No obstante, en el caso de las obras de construcción se aplica la inversión del **sujeto pasivo**, por lo que la empresa danesa y no la constructora extranjera es la que tiene que pagar el IVA, siempre y cuando la empresa extranjera no realice otras actividades en Dinamarca. Para hacer efectiva la inversión del sujeto pasivo, la factura emitida por la empresa extranjera a la danesa debe ser sin IVA e incluir el código de identificación fiscal de la empresa danesa, así como la declaración de que es el responsable del IVA.

### 4.1.3. Entorno laboral y seguridad

#### *Condiciones generales*

El entorno laboral danés se caracteriza por tener una alta movilidad laboral, gran flexibilidad en el despido, una alta competitividad y unas condiciones laborales de calidad. Los convenios colectivos (*overenskomst*) tienen un papel fundamental en la regulación del mercado laboral danés, donde existe una gran colaboración entre el Estado, las organizaciones de empleadores y los sindicatos.

En Dinamarca, las horas de trabajo y su remuneración están reguladas a través de convenios colectivos o contratos de trabajo individuales. No obstante, el Estado define unos requisitos mínimos legales con respecto a algunos aspectos como: el entorno laboral, la igualdad de trato, la maternidad, la remuneración o las vacaciones. No existe un salario mínimo legal, sino que este es

<sup>9</sup> ApS (*Anpartsselskab*) es similar a una Sociedad de Responsabilidad Limitada y A/S (*Aktieselskab*) a una Sociedad Anónima en España. Más información sobre la constitución y el registro de sociedades en Dinamarca de acuerdo con la Ley de Sociedades danesa en el siguiente enlace: <https://erhvervsstyrelsen.dk/stiftelse-og-registrering-af-selskaber>

<sup>10</sup> Por ello, todas las empresas deben registrarse en el siguiente enlace para realizar el pago del IVA: <https://skat.dk/data.aspx?oid=2244391>

regulado por los distintos convenios según el sector correspondiente. En 2020, el coste laboral por hora en Dinamarca fue de 45,8 euros, el mayor de la UE<sup>11</sup>. La jornada laboral estándar es de **37 horas semanales** y, como mínimo, los trabajadores tendrán **cinco semanas de vacaciones**, independientemente de que estén contratados a tiempo completo o parcial.

### *Condiciones específicas del sector de la construcción*

El sector de la construcción es uno de los sectores con mayor número de bajas y accidentes laborales. La empresa es la principal responsable de la seguridad y de la salud en el lugar de trabajo y la **Autoridad danesa del Entorno Laboral (Arbejstilsynet)**<sup>12</sup> suele realizar inspecciones en las obras de construcción para comprobar el cumplimiento de las medidas de seguridad. Entre las **obligaciones de la empresa** destacan:

- contribución a la formación de los empleados, así como facilitarles las instrucciones necesarias para garantizar la seguridad en el puesto de trabajo;
- supervisión de que las medidas de seguridad se cumplan;
- si la empresa tiene contratados a cinco o más empleados y el trabajo dura más de dos semanas naturales, se debe establecer un comité de seguridad y salud;
- junto con los empleados, se debe preparar por escrito un documento de evaluación de los riesgos (APV, por sus siglas en danés) en el lugar de trabajo<sup>13</sup>.

Asimismo, cabe señalar que hay una serie de **regulaciones relacionadas con la seguridad** en el sector de la construcción que son de gran importancia para la empresa española en Dinamarca:

- **Edificación y construcción:** Orden ejecutiva, 2010
- **Condiciones en los lugares de trabajo alternativos:** Orden ejecutiva, 1993
- **Cooperación en materia de seguridad y salud en los lugares de trabajo temporales o móviles:** Directriz de la Autoridad danesa del Entorno Laboral
- **Diseño de equipos técnicos:** Orden ejecutiva, 2008
- **Utilización de equipos técnicos de trabajo:** Orden ejecutiva, 1992
- **Instalaciones de bienestar para lugares de trabajo alternativos:** Directrices de la Autoridad danesa del Entorno Laboral, 1998

Sobre la base de lo hasta aquí indicado, si una empresa española constituye una sociedad en Dinamarca, los trabajadores estarán sujetos a la **Seguridad Social danesa**, lo que implica el pago por parte de la empresa española del seguro del mercado de trabajo, así como otras contribuciones

<sup>11</sup> Se espera una actualización de los datos el 28 de marzo de 2022 en: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Wages\\_and\\_labour\\_costs](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Wages_and_labour_costs)

<sup>12</sup> Acceso a la Autoridad danesa del Entorno Laboral: <https://at.dk/en>

<sup>13</sup> La Autoridad danesa del Entorno Laboral ofrece una guía sobre cómo preparar el documento de la evaluación de riesgos (APV) disponible en: <https://at.dk/en/tools/health-and-safety-risk-assessment/>

obligatorias<sup>14</sup>. Estos pagos se realizan a través de la [Samlet Betaling](#) que es la que posibilita el cálculo y la recaudación de las cotizaciones. Además, la empresa también tiene la obligación legal de contratar un seguro de accidentes laborales para sus empleados, cuyo importe dependerá de la actividad concreta que esta realice.

La Autoridad danesa del Entorno Laboral ha elaborado una lista de **obras y trabajos que requieren la emisión de un permiso especial**. Dichos permisos pueden obtenerse con la acreditación de la posición de formación o de al menos dos años de experiencia. Estos permisos se refieren a:

- Obras que requieran uso de amianto
- Montaje de andamios
- Instalación de ascensores
- Uso de carretillas elevadoras
- Manejo de grúas
- Obras que requieran refrigerantes
- Uso de sistemas de calderas
- Trabajos de soldadura

Antes de finalizar con las condiciones específicas del sector de la construcción, únicamente resta mencionar a la [Autoridad danesa de Seguridad Tecnológica \(Sikkerhedsstyrelsen\)](#)<sup>15</sup>, que es la encargada de emitir los permisos para la realización de trabajos eléctricos, sanitarios y de instalación de gas.

#### 4.1.4. Contratos de construcción

En lo referente a la **regulación de los contratos de construcción**, la mayoría de estos se rigen por las condiciones generales establecidas en [AB 92](#): Condiciones generales para la realización de obras y provisión de suministros en el sector de la construcción (*Almindelige betingelser for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomheder*) y [ABT 93](#): Condiciones generales de contratos llave en mano (*Almindelige Betingelser for Totalentreprise*).

Respecto a la **provisión de garantía**, salvo que se pacte lo contrario, el AB 92 establece que la empresa constructora debe garantizar el 15 % del total del contrato en un plazo de 8 días desde su formalización. Tras la aceptación formal, la garantía se reduce al 10 % y, una vez pasado un año de la aceptación, al 2 %. En un plazo de 5 años desde la aceptación formal, la garantía presentada por la constructora vence definitivamente. Por su parte, y a petición de la empresa constructora, el promotor debe garantizar como mínimo el 10 % de la suma del contrato en un plazo de 8 días desde la formalización de este.

<sup>14</sup> El detalle de estas contribuciones está disponible en el siguiente enlace: <https://businessindenmark.virk.dk/guidance/samlet-betaling-bid/sb-employer/#Contributions>

<sup>15</sup> Acceso a la Autoridad Danesa de Seguridad Tecnológica: <https://www.sik.dk/en/business>

En cuanto a los **pagos**, la regulación de los contratos de construcción establece que, salvo que se acuerde un calendario de pagos concreto, los pagos de las obras acometidas deben ser mensuales. Además, en un plazo de 25 días tras la aceptación formal debe emitirse una factura final, que deberá pagarse en un máximo de 15 días desde su recepción.

## 4.2. Barreras no reglamentarias

Una de las principales barreras para hacer negocios en Dinamarca es el **idioma**. Si bien es cierto que la mayoría de las personas hablan inglés, mucha documentación, procesos e información se hallan disponibles exclusivamente en danés (tal y como ocurre con el contenido del Plan de Infraestructuras 2035).

## 4.3. Ferias sectoriales

- **Building Network Construction Conference**: Copenhague, 15 de noviembre de 2022. Conferencia a la que asisten inversores, promotores, contratistas llave en mano y grandes contratistas, y otros especialistas con el objetivo de abordar próximos proyectos de construcción e infraestructuras en los países escandinavos. El principal objetivo de la conferencia, que se celebra anualmente, es crear una red internacional de empresas interesadas en hacer negocios en Escandinavia.
- **Día del Proveedor de la Dirección de Carreteras danesas (Vejdirektoratets leverandørdag)**: Copenhague, 29 de marzo de 2022. La Dirección de Carreteras de Dinamarca (*Vejdirektoratet*) celebra este evento con el fin de reunir a contratistas y proveedores interesados en los proyectos de construcción, ampliación y mantenimiento de la red de carreteras danesas y de las infraestructuras ferroviarias durante los próximos años. En concreto, en el evento se va a exponer en detalle el Plan de Infraestructuras 2035. Es una gran oportunidad para conocer más sobre próximas licitaciones y entrar en contacto con especialistas y posibles socios locales.
- **RailCPH**: Copenhague, 13 de julio de 2022. Encuentro empresarial organizado anualmente por la Asociación Danesa del Ferrocarril (*Banebrachen*) con múltiples conferencias sobre los proyectos actuales y a medio-largo plazo en el ámbito ferroviario.
- **E&H -Construction and Building**: Herning, 13-15 de junio de 2024. Se trata de la principal feria del sector de la construcción en Dinamarca. Se centra, principalmente, en maquinaria y tecnología aplicada al sector de la construcción. Feria organizada por MCH Messecenter Herning en colaboración con la Asociación danesa para Proveedores de Maquinaria Industrial (*Maskinleverandørerne*).

## 5. Información adicional

### 5.1. Publicaciones de interés

**Publicaciones del Ministerio de Transporte (*Transportministeriet*) relacionadas con el Plan de Infraestructuras 2035:**

- Plan de Infraestructuras 2035 – Dinamarca Adelante (*Danmark fremad - infrastrukturplan 2035*): <https://www.trm.dk/media/mihb43eg/danmark-fremad-infrastrukturplan-2035-lrn-final-a.pdf>
- Resumen de los proyectos para la región Capital de Dinamarca (*Projektoversigt til infrastrukturplan 2035 - Region Hovedstaden*): <https://www.trm.dk/media/4xsnedgj/projektoversigt-til-infrastrukturplan-2035-region-hovedstaden-final-a.pdf>
- Resumen de los proyectos para la Región de Jutlandia (*Projektoversigt til infrastrukturplan 2035 - Region Midtjylland*): <https://www.trm.dk/media/xhvfqblu/projektoversigt-til-infrastrukturplan-2035-region-midtjylland-final-a.pdf>
- Resumen de los proyectos para la Región Norte de Jutlandia (*Projektoversigt til infrastrukturplan 2035 - Region Nordjylland*): <https://www.trm.dk/media/yk3lrgve/projektoversigt-til-infrastrukturplan-2035-region-nordjylland-final-a.pdf>
- Resumen de los proyectos para la Región Selandia (*Projektoversigt til infrastrukturplan 2035 - Region Sjælland*): <https://www.trm.dk/media/ez0ntans/projektoversigt-til-infrastrukturplan-2035-region-sjaelland-final-a.pdf>
- Resumen de los proyectos para la Región Sur de Dinamarca (*Projektoversigt til infrastrukturplan 2035 - Region Syddanmark*): [Projektoversigt til infrastrukturplan 2035 - Region Syddanmark](https://www.trm.dk/media/zl4p5lqs/projektoversigt-til-infrastrukturplan-2035-region-syddanmark-final-a.pdf)
- Impacto climático y economía social del acuerdo sobre el Plan de Infraestructuras 2035 (*Klimaeffekt og samfundsøkonomi af aftale om Infrastrukturplan 2035*): <https://www.trm.dk/media/zl4p5lqs/klimaeffekt-og-samfundsoekonomi-af-aftale-om-infrastrukturplan-2035-final-a.pdf>
- Acuerdo sobre la modernización del ferrocarril en Dinamarca (*En moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK*): <https://www.trm.dk/media/oqfl2drz/aftale-om-togfonden-dk-enderligpdf.pdf>

**Publicación del Ministerio de Finanzas danés (*Finansministeriet*) relacionada con el Plan de Infraestructuras 2035:**

- Resumen financiero del Plan de Infraestructuras 235: [https://fm.dk/media/18808/faktaark\\_faktaark\\_danmark-fremad-infrastrukturplan-2035\\_oekonomioversigt\\_a.pdf](https://fm.dk/media/18808/faktaark_faktaark_danmark-fremad-infrastrukturplan-2035_oekonomioversigt_a.pdf)

### Publicaciones sobre los objetivos de transición ecológica del Ministerio del clima, Energía y Abastecimiento (*Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets*):

- Plan Nacional de Energía y Clima 2019: <https://kefm.dk/media/7095/denmarks-national-energy-and-climate-plan.pdf>
- Acuerdo energético 2018: <https://en.kefm.dk/Media/C/5/Energy%20Agreement%202018%20a-webtilg%C3%A6ngelig.pdf>

### Publicaciones sobre la electrificación de la red ferroviaria danesa (*Banedanmark*):

- Proyectos de electrificación del ferrocarril: <https://www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/Elektrificeringsprogrammet/Om-elektrificering>
- Listado de rutas ferroviarias para electrificar: <https://www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/Elektrificeringsprogrammet/Straekninger-vi-elektrificerer>
- Proyectos de conservación de la naturaleza a lo largo de la red ferroviaria: <https://www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/Den-groenne-bane>
- Digitalización del sistema de señalización para los trenes de larga distancia y cercanías: <https://www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/Signalprogrammet>

## 5.2. Fuentes

Denmark. (2022). *Infrastructure in Denmark*. Disponible en: <https://denmark.dk/innovation-and-design/infrastructure> Último acceso: 28-01-2022.

Ministerio de Transporte de Dinamarca. (2021). *Bred aftale om infrastruktur for mere end 160 mia. kroner vil samle Danmark frem mod 2035*. Disponible en: <https://www.trm.dk/nyheder/2021/bred-aftale-om-infrastruktur-for-mere-end-160-mia-kroner-vil-samle-danmark-frem-mod-2035/> Último acceso: 17-02-2022

Ministerio de Transporte de Dinamarca. (2021-a). *Projektoversigt til infrastrukturplan 2035*. Disponible en: <https://www.trm.dk/media/pvqlrbdj/projektoversigt-til-infrastrukturplan-2035-final-a.pdf> Último acceso: 03-03-2022

Ministerio de Transporte de Dinamarca. (2021-b). *Danmark fremad - infrastrukturplan 2035*. Disponible en: <https://www.trm.dk/media/mihb43eg/danmark-fremad-infrastrukturplan-2035-lrn-final-a.pdf> Último acceso: 04-03-2022

Statistics Denmark. (2022). *Road network by part of the country, time and type of road (VEJ11)*. Datos del año 2021. Último acceso: 28-01-2022.



Statistics Denmark. (2022). *Railway network 1st January by railway system and unit (BANE41)*. Datos del año 2021. Último acceso: 28-01-2022.

Statistics Denmark. (2022). *Call of vessels, passengers and throughput of goods in traffic ports by time, seaport and unit (SKIB101)*. Datos del año 2020. Último acceso: 28-01-2022.

Statistics Denmark. (2022). *Air transport of goods via manned Danish airports by airport and type of transport (FL YV 41)*. Datos del año 2020. Último acceso: 28-01-2022.

Statistics Denmark. (2022). *Departing passengers from bigger, public, manned airports by flight, type of transport, airport and time (FL YV32)*. Datos del año 2019. Último acceso: 28-01-2022.

icex



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)

[informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

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

[www.icex.es](http://www.icex.es)

