



---

2024



# El sector portuario en Dinamarca

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.

icex



OTROS  
DOCUMENTOS

28 de noviembre de 2024  
Copenhague

Este estudio ha sido realizado por  
Jesús Rodríguez-Nogueras Candau

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

<http://Dinamarca.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224240096



# Índice

1. Introducción	4
2. Características del sector portuario danés	5
2.1. Introducción	5
2.2. Tamaño del mercado	6
3. La oferta española	10
4. Oportunidades del mercado	11
5. Claves de acceso al mercado	16
5.1. Organización administrativa	16
5.2. Procedimiento de expansión portuaria	17
5.3. Asociaciones sectoriales, instituciones y actores relevantes	19
5.3.1. Asociaciones del sector portuario	19
5.3.2. Instituciones públicas y otros actores relevantes	19
5.4. Ferias y eventos sectoriales	21





# 1. Presentación

El vínculo ancestral entre Dinamarca y el mar se materializa hoy en una red de 120 puertos comerciales que sostienen la columna vertebral de su economía. Estos centros logísticos procesan anualmente más de 23,4 millones de toneladas de granel líquido y 30,3 millones de granel sólido, mientras que los contenedores y el tráfico de ferris alcanzan 8,2 y 25,2 millones de toneladas, respectivamente. La creciente inversión en sectores como la defensa y las energías renovables está catapultando la expansión portuaria, consolidando así su posición como activo estratégico para el desarrollo del país.

## CIFRAS CLAVE DEL SECTOR PORTUARIO DANÉS, 2023

Indicadores	Datos
Numero de puertos comerciales	120
Toneladas de granel líquido	23,4 (millones)
Toneladas de granel sólido	30,3 (millones)
Toneladas de mercancía en contenedores	8,2 (millones)
Toneladas de mercancía en ferris	25,2 (millones)
Toneladas Ro-Ro	2,5 (millones)
Mercancía general	8,5 (millones)

## 2. Características del sector portuario danés

### 2.1. Introducción

Dinamarca cuenta con una sólida infraestructura portuaria que facilita el comercio marítimo y el transporte de mercancías. Los puertos comerciales daneses se componen de diversas áreas especializadas: la *Vandsiden* o área de navegación para los barcos; el *Havnareal* donde se realizan las actividades portuarias; y la *Baglandsinfrastruktur* que conecta los puertos con el resto del país a través de redes de carreteras, ferrocarriles y tuberías.

Los puertos daneses funcionan como centros logísticos integrales que ofrecen servicios especializados en múltiples áreas. Sus operaciones abarcan desde la gestión completa de mercancías —incluyendo carga, descarga, almacenamiento y distribución— hasta el transporte de pasajeros mediante una moderna flota de ferris y cruceros. El sector pesquero encuentra en estas instalaciones un apoyo fundamental para sus operaciones de desembarque y procesamiento. Además, estos complejos portuarios han evolucionado para convertirse en núcleos industriales que albergan empresas estratégicas, particularmente en los sectores *offshore* y eólico, que requieren acceso marítimo directo.

Para su clasificación, Dinamarca emplea un sistema basado en umbrales de actividad específicos: los puertos principales deben gestionar anualmente más de 10.000 pasajeros, 100.000 toneladas de carga general o 1.000 toneladas de pescado.

Los complejos portuarios de Dinamarca cuentan con infraestructura de última generación para el manejo especializado de diversos tipos de carga. Sus instalaciones están optimizadas para el procesamiento de graneles líquidos, incluyendo hidrocarburos y productos químicos, así como graneles sólidos de construcción y agrícolas. Complementan estas capacidades con terminales dedicadas a contenedores<sup>1</sup>, servicios de ferri, sistemas *Roll-on/Roll-off* para transporte vehicular y zonas específicas para mercancía general manufacturada.

<sup>1</sup> En este punto, cabe señalar que la empresa danesa A.P. Møller-Mærsk es una de las compañías de transporte y logística más grandes del mundo, especialmente conocida por su liderazgo en el transporte marítimo de contenedores: <https://maersk.com>

## 2.2. Tamaño del mercado

El sistema portuario de Dinamarca opera a través de una red de 100 puertos comerciales, donde los 25 principales gestionan el 90 % del movimiento total de mercancías. Kalundborg Fjord lidera el sector como principal puerto petrolero y mayor centro por volumen de carga, mientras que Aarhus destaca en el manejo de contenedores y Rødby en el tráfico de ferris. Los puertos de Fredericia y Copenhague completan los cinco primeros puestos, destacando por su versatilidad en operaciones que incluyen transporte de pasajeros, logística, almacenamiento y servicios energéticos e industriales. Esbjerg complementa esta red como centro estratégico para el manejo de carbón, madera y logística de energías renovables.

Desde la crisis financiera de 2008, el sector ha mantenido un rendimiento estable, procesando entre 90 y 95 millones de toneladas de mercancías anualmente.

TABLA 1. PRINCIPALES PUERTOS POR VOLUMEN DE CARGA

Puertos	Carga (miles de toneladas)	Porcentaje del total	Porcentaje acumulado
Kalundborg	10.498	11,1 %	11,1 %
Aarhus Havn	9.260	9,8 %	20,9 %
Rødby Havn	8.568	9,1 %	29,9 %
Fredericia Havn	6.507	6,9 %	36,8 %
Københavns Havn	6.077	6,4 %	43,2 %
Helsingør Havn	5.277	5,6 %	48,8 %
Aalborg Havn	4.952	5,2 %	54,0 %
Aabenraa Havn	4.308	4,6 %	58,6 %
Esbjerg Havn	4.277	4,5 %	63,1 %
Stignæs Havn	2.880	3,0 %	66,2 %
Frederikshavn Havn	2.467	2,6 %	68,8 %



<b>Odense Havn</b>	2.215	2,3 %	71,1 %
<b>Gedser Havn</b>	2.091	2,2 %	73,3 %
<b>Hirtshals Havn</b>	1.967	2,1 %	75,4 %
<b>Køge Havn</b>	1.759	1,9 %	77,3 %
<b>Thyborøn Havn</b>	1.729	1,8 %	79,1 %
<b>Grenaa Havn</b>	1.406	1,5 %	80,6 %
<b>Rønne Havn</b>	1.385	1,5 %	82,0 %
<b>Randers Havn</b>	1.270	1,3 %	83,4 %
<b>Kolding Havn</b>	1.222	1,3 %	84,7 %

Fuente: *HavneAtlas*<sup>2</sup>

Tal y como se ha indicado previamente, 25 puertos comerciales daneses representan el 90 % de las llegadas de buques de carga a Dinamarca. Aarhus es el puerto con más llegadas de buques de carga, seguido de cerca por Copenhague y Esbjerg.

Entre 2018 y 2022, el 26 % de la carga total en los puertos daneses fue de **granel líquido**, que incluye gas líquido, crudo, productos de petróleo mineral, químicos líquidos y otros líquidos a granel. Esta carga se transporta en grandes buques cisterna y requiere de instalaciones especiales y gran profundidad en los puertos. La mayor parte de esta carga es crudo y productos de petróleo mineral, gestionados por unos pocos puertos. Alrededor del 60 % del granel líquido se gestiona en los puertos de Kalundborg y Fredericia, donde se ubican las dos refinerías del país. La mayoría de las terminales de petróleo, como Prøvestenen en Copenhague, se especializan en la importación de combustibles fósiles esenciales para diversas industrias, incluyendo el aeropuerto de Copenhague. Puertos como Kalundborg y Stignæs, ubicados junto al Stor Belt, así como Aabenraa y Fredericia, situados en el LilleBelt y el Fiordo de Aabenraa, cuentan con el calado necesario para recibir grandes buques cisterna.

El **granel sólido** se posicionó como la categoría predominante durante el mismo período, representando el 30 % de la carga total en los puertos daneses. Esta clasificación engloba una amplia gama de materiales, desde piedras, arena y grava, hasta cal, cemento, yeso, carbón, alimentos para animales, productos agrícolas, minerales, chatarra metálica, fertilizantes y químicos

<sup>2</sup> Vid. *HavneAtlas* elaborado por el TransportMinisteriet danés en el siguiente enlace: <https://www.trm.dk/publikationer/2024/havneatlas>

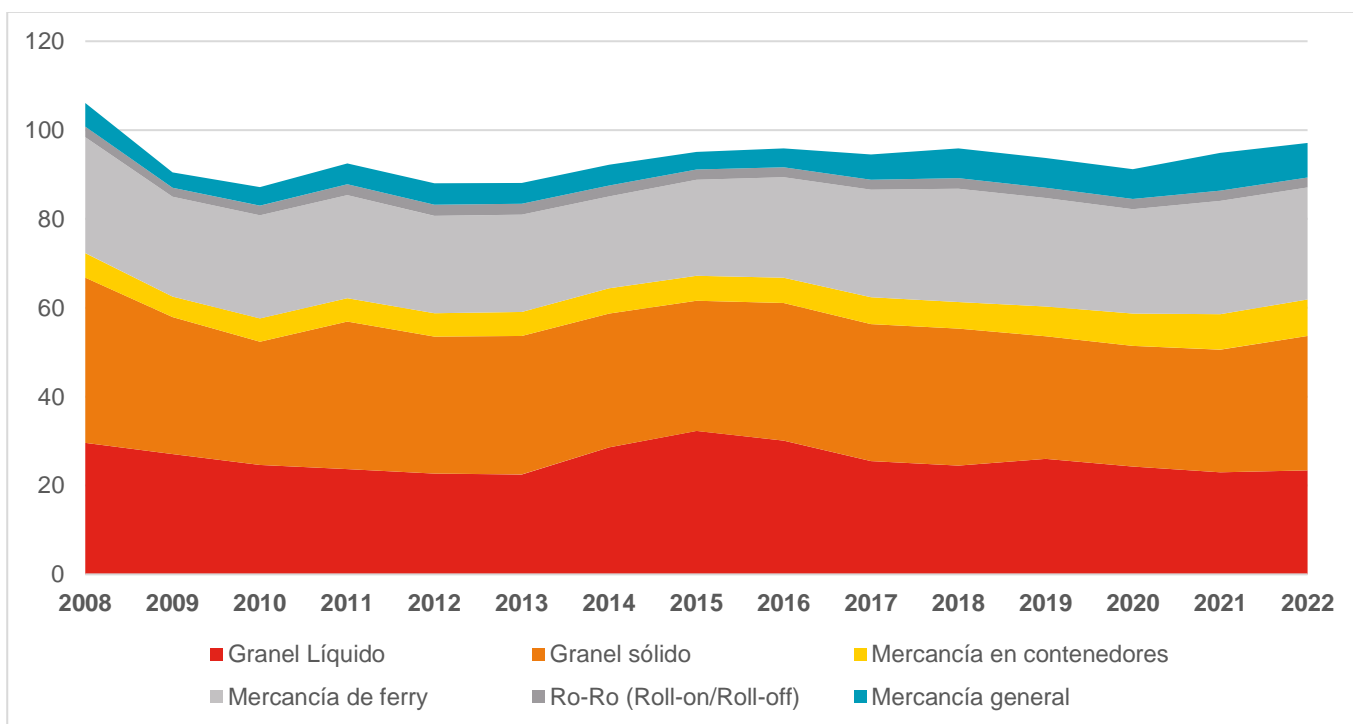
sólidos, entre otros. En este segmento, los puertos de Aalborg, Aarhus y Aabenraa destacan como los más relevantes, gestionando cada uno aproximadamente el 10 % del volumen total.

La gestión descentralizada del granel sólido responde directamente a las necesidades de consumo local en sectores como la agricultura, la construcción y la industria manufacturera. A diferencia del granel líquido, estas mercancías no precisan instalaciones especialmente complejas, siendo suficiente la disponibilidad de grúas y espacios de almacenamiento adecuados. Si bien la transición energética ha provocado una disminución en la importación de carbón, la crisis energética de 2022 generó un repunte temporal en su importación en determinados puertos.

En el ámbito de los contenedores, este segmento representó el 7 % de la carga total entre 2018 y 2022. Este tipo de transporte se distingue de las cargas a granel por utilizar contenedores estandarizados en buques específicamente diseñados para largas distancias. Los puertos daneses se integran en una red de rutas establecidas que los conectan con los principales centros logísticos europeos, como Amberes, Hamburgo y Róterdam. Mientras que los puertos de mayor envergadura pueden recibir los buques portacontenedores más grandes, instalaciones como las de Aarhus suelen operar con embarcaciones parcialmente descargadas. La mayoría del tráfico de contenedores en los puertos daneses opera bajo el sistema *feeder*, que implica la transferencia de carga a embarcaciones de menor tamaño.

**GRÁFICO 1. MERCANCÍAS TRASPORTADAS POR TIPOS, 2008-2022**

*En millones de toneladas métricas*



Fuente: *HavneAtlas*.





La manipulación de contenedores demanda instalaciones específicas para su transferencia al transporte terrestre o ferroviario, concentrándose esta actividad en un número limitado de puertos. En este contexto, Aarhus se ha consolidado como el puerto dominante, gestionando aproximadamente el 60 % del volumen total de mercancías contenedores en Dinamarca.

El transporte marítimo por ferri representó el 26 % del volumen total de carga portuaria durante el período 2018-2022, movilizándolo un promedio anual de 32 millones de toneladas. Si bien la red portuaria danesa cuenta con 73 puertos activos en operaciones de ferri, dos terminales dominan este sector: Rødby, que procesa 8,9 millones de toneladas anuales, y Helsingør, que maneja 7,1 millones de toneladas, constituyendo en conjunto el 50 % del tráfico nacional.

icex



### 3. La oferta española

A pesar de la ausencia actual de empresas españolas en el sector portuario danés, existe un potencial considerable para su participación futura en proyectos de modernización y expansión. Las compañías españolas, con su trayectoria comprobada en el desarrollo de infraestructuras marítimas internacionales, están posicionadas estratégicamente para aportar valor en dos vertientes principales: infraestructura y tecnología portuaria.

En el ámbito de infraestructuras, las empresas españolas han ejecutado proyectos similares en puertos europeos y globales, acumulando experiencia valiosa en la construcción de muelles, terminales y obras marítimas. Esta experiencia resulta particularmente relevante para Dinamarca, donde varios puertos planean ampliaciones para aumentar su capacidad de carga y mejorar su eficiencia operativa.



## 4. Oportunidades del mercado

En los próximos años, se esperan ampliaciones importantes en algunos puertos clave del país. A continuación, se describen algunos de los más relevantes para las empresas españolas:

### Puerto de Odense<sup>3</sup>

El puerto de Odense, estratégicamente ubicado entre el mar del Norte y el mar Báltico, se ha convertido en un **centro neurálgico para la industria eólica marina en Europa**. Sus instalaciones especializadas ofrecen condiciones óptimas para la producción, almacenamiento y envío de grandes componentes industriales, destacándose por su flexibilidad y soluciones personalizadas. En este puerto se producen y ensamblan componentes esenciales, como góndolas y monopiles, para abastecer mercados en Europa, América y Asia. Además, el puerto cuenta con un acceso directo a rutas marítimas clave, lo que facilita la logística y el transporte de estas estructuras hacia proyectos en desarrollo en todo el mundo.

La expansión<sup>4</sup> del puerto de Odense es fundamental para satisfacer la creciente demanda de producción de aerogeneradores, con la previsión de construir más de 20.000 aerogeneradores marinos en la región para 2050. Los **proyectos clave de expansión** incluyen la ampliación del canal de navegación, la expansión de las áreas del muelle y la creación del primer centro de robótica del mundo para la producción automatizada de grandes componentes eólicos. Estas mejoras permitirán al puerto consolidarse como un centro integral de producción y exportación de tecnología eólica.

Paralelamente, se desarrollará el **Odense Dry Port**, que se convertirá en el **centro logístico más grande de Dinamarca**. Este proyecto, que cuenta con una inversión estimada de entre **650 y 550 millones de euros**, contará con una superficie de hasta 500.000 m<sup>2</sup> y se centrará en asegurar las cadenas de suministro para la industria de turbinas eólicas y marinas. En definitiva, se perfila como un centro logístico sostenible y de alta tecnología, equipado con robots y drones de última tecnología.

La expansión del puerto está programada para **comenzar en 2026**, con una inversión estimada entre 200 y 250 MEUR. El proyecto está sujeto a la finalización de los procesos de audiencias públicas y evaluaciones de expertos. Este ambicioso desarrollo no sólo reforzará la posición del puerto de Odense como un *hub* logístico crucial en Dinamarca, sino que también impulsará significativamente su capacidad para apoyar el crecimiento de la industria eólica marina en Europa.

<sup>3</sup> Vid. <https://odensehavn.dk/>

<sup>4</sup> Vid. <https://odensehavn.dk/havneudvidelse-2/>

### Puerto de Aarhus (ampliación suspendida)

El puerto de Aarhus, el puerto comercial más grande de Dinamarca, solicitó una ampliación de 84 hectáreas de áreas cercanas al muelle en el año 2018:

- El ayuntamiento de Aarhus alcanzó un acuerdo político<sup>5</sup> para expandir su puerto el 8 de enero de 2023, pero la ampliación ha sido finalmente suspendida a mediados de este año por la Junta de Apelaciones de Planificación debido a quejas presentadas por asociaciones ambientales y ciudadanos. La Junta determinó que la evaluación ambiental del proyecto era insuficiente e incumplía los requisitos mínimos previstos en la Ley de Evaluación Ambiental. Sobre esta base, el pasado 28 de mayo, la Junta canceló el plan de expansión del puerto.
- Los partidos políticos locales han decidido posponer la ampliación por varios años y no prepararán un plan alternativo a corto plazo. En su lugar, el municipio se centrará en construir una moderna planta de tratamiento de aguas residuales llamada *Aarhus ReWater* para reemplazar las instalaciones existentes en Marselisborg, Viby y Åby.

### Puerto de Aalborg

- La ampliación del puerto de Aalborg, con una inversión de aproximadamente 53 MEUR, se llevará a cabo en un área de 150.000 m<sup>2</sup> hacia el este y estará completada en tres años. Este proyecto incluye la construcción de 90.000 m<sup>2</sup> adicionales de capacidad de almacenamiento y nuevas áreas terminales, así como la instalación de nuevas infraestructuras ferroviarias con vías de hasta 800 metros y una nueva área de estacionamiento para remolques. Además, la expansión abarca la producción de estaciones transformadoras de 880 MW para proyectos de energía eólica marina por parte de Bladt Industries y Semco Maritime, utilizando 110.000 m<sup>2</sup> adicionales para producción y almacenamiento.<sup>6</sup>
- La expansión busca atender la creciente demanda de capacidad de almacenamiento y soluciones de transporte ecológicas en la región, anticipando un aumento en el transporte ferroviario de mercancías. Empresas como Danske Fragtmænd ya han firmado contratos para nuevas instalaciones y se están negociando más acuerdos. Este proyecto no sólo generará nuevos empleos y promoverá el crecimiento económico en la región, sino que también posicionará a Aalborg como un centro clave en la industria de las energías renovables, al tiempo que incorpora medidas de mitigación ambiental y se adapta a los cambios en la planificación urbana necesarios para su realización.

<sup>5</sup> Vid. <https://aarhus.dk/demokrati/projekter-og-samarbejder/trafik-og-infrastruktur/udvidelse-af-aarhus-havn>

<sup>6</sup> Vid. [http://www.aalborgkommuneplan.dk/planredegoerelse/ost\\_aalborg/r\\_4036.aspx](http://www.aalborgkommuneplan.dk/planredegoerelse/ost_aalborg/r_4036.aspx)

### **Puerto de Rønne<sup>7</sup>**

El Puerto de Roenne, el puerto de aguas profundas central del mar Báltico, es un motor de crecimiento para la isla de Bornholm (ubicada en la parte oriental de Dinamarca, en el mar Báltico). Este puerto es el más oriental de Dinamarca en términos comerciales y está especializado en el transporte de componentes para parques eólicos marinos. Se ha consolidado como un centro estratégico tanto para el abastecimiento de Bornholm como para las crecientes industrias de energía renovable en la región. La ubicación estratégica de Bornholm convierte al puerto en un punto clave para el lanzamiento de proyectos de energía eólica, como los parques Kriegers Flak, Arcadis Ost, Baltic Eagle y Baltic Power, además del futuro proyecto de la Isla Energética de Bornholm, que busca generar más de tres gigavatios de energía eólica marina.

- El puerto de Rønne está llevando a cabo una importante expansión<sup>8</sup> con el objetivo de reforzar su papel como la principal infraestructura comercial y de suministro de Bornholm. Esta ampliación busca consolidar el puerto como un centro clave para la energía verde en el mar Báltico.
- La ampliación incluye la demolición de estructuras antiguas, la creación de nuevas áreas portuarias y la construcción de nuevas rampas y muelles, incluido un muelle multifuncional que optimizará tanto la manipulación de carga a granel como el atraque de cruceros.
- El proyecto abarca una nueva área de 100.000 m<sup>2</sup>, una nueva rampa Ro-Ro y mejoras en las condiciones de maniobra del puerto, lo que lo hará más eficiente y capaz de gestionar el aumento esperado en el tráfico marítimo y comercial en los próximos años.

### **Puerto de Hirtshals<sup>9</sup>**

El puerto de Hirtshals, ubicado al norte de la península de Jutlandia y parte de la red Transeuropea de Transporte TEN-T de la UE, tiene prevista una ampliación<sup>10</sup> que incluirá un nuevo acceso, un muelle exterior y áreas adicionales de atraque y estacionamiento, mejorando la capacidad de recibir embarcaciones grandes y, a su vez, optimizando la logística. Además, se instalarán aerogeneradores de hasta 200 metros de altura como parte de su estrategia para convertirse en el puerto más ecológico de Europa, suministrando energía verde para actividades portuarias y producción de combustibles sostenibles para modernizar sus instalaciones y adaptarse a la creciente demanda de transporte marítimo.

<sup>7</sup> Vid. <https://roennehavn.dk/>

<sup>8</sup> Vid. <https://roennehavn.dk/fremtidssikring/>

<sup>9</sup> Vid. <https://portofhirtshals.dk/>

<sup>10</sup> Vid. <https://portofhirtshals.dk/en/currently/news/economic-responsibility-port-of-hirtshals-continues-port-expansion-with-new-hirtshals-model/>



El puerto ha decidido dividir su expansión en fases, enfocándose en mejorar las condiciones de navegación. Esta reestructuración busca una gestión económica más responsable debido a los elevados costes de los materiales y la incertidumbre económica, manteniendo un enfoque gradual sin comprometer otros proyectos. Aunque el presupuesto inicial fue de 1.000 millones de DKK (aprox. 134 MEUR), las ofertas fueron considerablemente superiores, lo que llevó al puerto a ajustar el ritmo de la expansión para alinearlo con su capacidad financiera y las necesidades de sus clientes.

A noviembre de 2024, el puerto ha decidido suspender la licitación abierta y se espera que emita una nueva convocatoria con ajustes en los términos en los próximos meses.

### **Puerto de Hanstholm<sup>11</sup>**

El puerto de Hanstholm se ubica en el noroeste de Dinamarca, en la península de Jutlandia, en la costa del mar del Norte. Su ubicación lo convierte en un punto estratégico para el comercio marítimo y las actividades pesqueras, ya que se encuentra cerca de importantes rutas de navegación y zonas pesqueras en el Atlántico Norte. Debido a su proximidad a áreas ricas en recursos pesqueros, Hanstholm se ha consolidado como uno de los principales puertos pesqueros de Dinamarca y está muy centrado en la pesca comercial, además de ser una plataforma para proyectos de energía renovable, como el que se está licitando en la actualidad. Su posición en la costa del mar del Norte lo convierte en un puerto ideal para aprovechar los fuertes vientos de la región, lo que explica el interés en el desarrollo de aerogeneradores en el puerto. El puerto también se ubica relativamente cerca de otros grandes centros de comercio y energía en Europa, lo que aumenta su relevancia en términos logísticos y comerciales.

Entre 2017 y 2020, el puerto ya experimentó una importante ampliación con nuevas estructuras como diques, mayor calado, 350 metros de nuevo muelle y un área terrestre adicional de 130.000 m<sup>2</sup> destinada a nuevas actividades comerciales y almacenar mercancías, incluidas turbinas eólicas. El puerto actúa continuamente como puerto de recepción y descarga de grandes componentes de turbinas hacia y desde el Centro Nacional de Pruebas para grandes turbinas eólicas en Østerild, a sólo 20 km. del puerto. En los últimos tres años, el puerto ha manejado componentes de turbinas eólicas por una cantidad total de 12.500 toneladas.

En el otoño de 2023 y al tratarse de un puerto municipal, el municipio de Thisted designó un área cerca de Hanstholm como posible zona energética que puede aprovechar el potencial del puerto como "puerto verde". El objetivo de crear zonas de energía en el municipio es el de crear espacio para las tecnologías energéticas verdes del futuro y la industria asociada, para que la transición ecológica pueda establecerse en la región situada al noreste de Jutlandia: Thy. Actualmente, está en marcha un proyecto para desarrollar una instalación de energía eólica en el puerto. El proyecto

<sup>11</sup> Vid. <https://ted.europa.eu/da/notice/-/detail/641105-2024>

contempla el desarrollo, la construcción, propiedad y operación de turbinas eólicas dentro del puerto bajo un contrato de concesión, además de actividades complementarias. Actualmente, el puerto ha convocado un diálogo de mercado para recabar información y comentarios del mercado sobre la propuesta de licitación y los documentos preliminares antes de lanzar la licitación oficial, prestando especial atención a la delimitación de la zona de concesión y a las condiciones contractuales. Se espera que la convocatoria de licitación se publique a finales de 2024, en la semana 49<sup>12</sup>.

### Taulov Dry Port<sup>13</sup>

Taulov Dry Port (TDP), el mayor centro logístico de Dinamarca, ampliará sus instalaciones con una inversión<sup>14</sup> en 600.000 metros cuadrados adicionales, asegurando un área total de 1,5 millones de metros cuadrados para la logística del puerto de Fredericia. Con esta expansión, TDP contará con un nuevo espacio, llamado *Hertugens Kvarter*, que añadirá 200.000 metros cuadrados de almacenes y centros logísticos hacia 2035. La ubicación estratégica del puerto seco, que conecta con la red ferroviaria, las autopistas E45 y E20, y el aeropuerto de Billund, ofrece flexibilidad y opciones de transporte optimizadas para el sector logístico, apoyando además la creación de 600 empleos adicionales en la zona.

La expansión está liderada por la *joint venture* formada por ADP A/S<sup>15</sup> y PFA Pension<sup>16</sup>, que supone el primer modelo de asociación público-privada en el sector portuario danés. La colaboración con los propietarios de tierras y la municipalidad promete asegurar un desarrollo planificado en armonía con la construcción prevista para comenzar en 2026, impulsando al puerto como un núcleo clave para el comercio, logística y la sostenibilidad en Dinamarca.

---

<sup>12</sup> Así pues, el puerto de Hanstholm aún no ha elegido a un contratista principal. Aunque la empresa danesa Thy-Mors Energi había firmado un acuerdo para un proyecto de turbinas eólicas, el municipio de Thisted decidió convocar una nueva licitación para el proyecto con el fin de obtener un precio de mercado. Thy Mors-Energi había presentado planes para invertir 350 millones de DKK (aprox. 47 MEUR) en la instalación de turbinas, pero ahora su participación depende del resultado de esta nueva licitación.

<sup>13</sup> Vid. <https://www.adp-as.dk/taulov-dry-port>

<sup>14</sup> Vid. [Taulov Dry Port udvider: Danmarks største logistikcentrum](#)

<sup>15</sup> ADP A/S (*Associated Danish Ports*) es una empresa danesa de gestión portuaria que opera varios puertos estratégicos en Dinamarca, incluyendo los de Fredericia, Nyborg y Middelfart. Su objetivo principal es impulsar el desarrollo y la expansión de infraestructuras portuarias para facilitar el comercio y la logística en el mar del Norte y el mar Báltico. ADP A/S trabaja en estrecha colaboración con sectores de transporte y energía sostenible, posicionándose como un actor clave en la transición hacia una logística verde y eficiente en el norte de Europa. Para más información, véase: <https://www.adp-as.dk>

<sup>16</sup> PFA Pension, fundada en 1917, es la compañía de seguros de vida más grande de Dinamarca y un actor clave en el ámbito de los seguros grupales y los planes de pensiones corporativos: <https://pfa.dk>

## 5. Claves de acceso al mercado

### 5.1. Organización administrativa

Los puertos daneses se organizan, fundamentalmente, de tres formas diferentes según la Ley de puertos (*Havneloven*)<sup>17</sup>:

Los **Puertos Municipales Autónomos** gozan de una notable independencia operativa y financiera, aunque limitada por la legislación portuaria. **La propiedad recae en el municipio** que se encarga de supervisar su gestión, pero el puerto mantiene un presupuesto independiente. Entre sus ventajas destacan la posibilidad de obtener **préstamos en condiciones favorables** a través de instituciones como *Kommunekredit*<sup>18</sup>. La ley de puertos exige que la administración diaria esté separada de la municipal, otorgando al puerto autonomía en cuanto a la adopción de decisiones cotidianas. Sin embargo, persiste cierta ambigüedad en la distinción entre gestión diaria y decisiones estratégicas, cuya delimitación depende de cómo el municipio define la autonomía y de la gestión histórica del puerto. **El municipio mantiene la responsabilidad subsidiaria** sobre las deudas del puerto.

Los **puertos municipales**, por contraste, operan con una autonomía más restringida y están **gestionados directamente por el municipio**. Estos puertos son de propiedad íntegramente municipal y están bajo su control total, lo que constituye su principal ventaja al permitir un **uso más flexible de los fondos municipales**. No obstante, este modelo también conlleva una menor flexibilidad en la toma de decisiones y mayores limitaciones tanto financieras como operativas en sus interacciones con terceros. La estrecha vinculación con la administración municipal puede dar lugar a procesos más lentos y burocráticos, aunque garantiza una alineación directa con las políticas y objetivos del gobierno local.

Los **Puertos de Propiedad Privada** (100 % municipales) disfrutan de una **independencia total** en su operación y gestión, y están sujetos únicamente a las leyes y regulaciones generales aplicables a empresas privadas. En Dinamarca, estos puertos son **propiedad exclusiva del municipio** donde se ubican, operando como entidades privadas sobre terrenos municipales. Esta estructura les confiere una **gran flexibilidad operativa** y capacidad para diversificar actividades e inversiones. Sin embargo, también conlleva una responsabilidad completa en cuanto a todos los aspectos financieros, operativas y regulatorias. La peculiaridad del modelo danés radica en que, pese a ser

<sup>17</sup> Puede consultarse la Ley de puertos daneses en: <https://danskelove.dk/havneloven>

<sup>18</sup> Se trata de una institución financiera danesa especializada en proporcionar financiamiento a los municipios y otras entidades públicas de Dinamarca. Fundada en 1898, su principal objetivo es facilitar el acceso a recursos financieros a los gobiernos locales para proyectos de infraestructura y servicios públicos, como educación, salud, transporte y medio ambiente. Para más información, puede consultarse: <https://www.kommunekredit.dk/>



de propiedad municipal, estos puertos mantienen una autonomía total en sus decisiones y actividades, aunque el consejo de administración es designado por el municipio propietario.

## 5.2. Procedimiento de expansión portuaria

Cualquier proyecto de expansión portuaria requiere la realización de una Evaluación de Impacto ambiental de conformidad con un reglamento interno danés de 2021<sup>19</sup>. El proceso se estructura de la siguiente manera:

1. El promotor del proyecto presentará la evaluación a [Trafikstyrelsen](#), que es la autoridad encargada de regular la expansión de los puertos daneses desde la tierra hacia el mar.
2. En cuanto al uso del suelo, la *Kommune* (municipio) tiene la potestad de decisión. Esta entidad: (1) realiza consultas públicas con todas las partes potencialmente afectadas; (2) una vez recibidas las respuestas, emite un dictamen favorable o desfavorable, basándose también en la Ley danesa de Protección Costera (*Kystbeskyttelsesloven*)<sup>20</sup>.
3. En caso de ser favorable, se iniciará el proceso de licitación.

Este proceso de consultas públicas generalmente constituye la fase más larga y compleja tanto desde el punto de vista administrativo como legal. En determinados casos, se requiere la autorización de dos entidades gubernamentales clave. Si el proyecto de expansión implica algún tipo de excavación submarina, es imprescindible obtener la aprobación de [Kystdirektorat](#) (Dirección General de Costas) y, adicionalmente, de [Miljøstyrelsen](#) (Dirección General de Medio Ambiente) para el manejo y disposición adecuados de los residuos generados durante dicha excavación.

Las entidades portuarias, tal y como se ha mencionado previamente en este informe, se clasifican en tres categorías principales que se consideran entidades de derecho público: puertos municipales, puertos autónomos y sociedades anónimas controladas íntegramente por organismos públicos (que en la actualidad abarcan la mayoría de estos casos). En consecuencia, todas estas entidades están sujetas a la normativa de contratación pública, debiendo adherirse estrictamente a los procedimientos establecidos en dicha legislación para sus procesos de adquisición de bienes y servicios.

<sup>19</sup> Vid. Reglamento sobre la Evaluación de Impacto Ambiental (VVM), BEK nr 517 af 24/03/2021 en: <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2021/517> Este reglamento establece los procedimientos y requisitos específicos para la evaluación de impacto ambiental en Dinamarca, en línea con las directivas de la Unión Europea (UE), como la Directiva 2011/92/UE y su modificación, la Directiva 2014/52/UE.

<sup>20</sup> La Ley danesa de Protección Costera de 1994 puede consultarse en: <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2020/705>

Las licitaciones en Dinamarca se realizan de conformidad con el marco establecido por las directivas comunitarias sobre licitación<sup>21</sup> y las leyes internas danesas, principalmente la Ley de Licitaciones<sup>22</sup>, la Ley de Ofertas<sup>23</sup> y la Ley de Junta de Quejas<sup>24</sup>, que regula las reclamaciones pertinentes a los procesos de licitación.

En lo que respecta al proceso de autorización, existe una diferencia fundamental entre los puertos privados y los de carácter autónomo o público. Esta distinción radica principalmente en la aprobación municipal. Los puertos públicos, al contar con un consejo de administración designado por el propio gobierno local, suelen enfrentarse con menos obstáculos en la obtención de permisos municipales. En contraste, los puertos privados, dada su naturaleza completamente independiente, se encuentran con frecuencia con una oposición más dura por parte de las autoridades municipales durante el proceso de autorización.

En general, las obras de ingeniería y ampliación de puertos están sujetas a los siguientes umbrales de licitación<sup>25</sup>:

- Por debajo de 300.000 DKK no es necesaria licitación.
- Por debajo de 3.000.000 DKK, las obras se rigen por la Ley de Ofertas anteriormente citada. Si no hay interés transfronterizo, se puede usar la oferta privada.
- Superior a 3.000.000 DKK pero inferior a 41.000.000 DKK, las obras se someterán a la Ley de Ofertas. Sólo se puede usar la oferta privada en algunas excepciones.
- Superior a 41.000.000 DKK, las obras estarán sujetas a la legislación de la UE y con la obligación de publicar la licitación en el Diario Oficial de la UE.

<sup>21</sup> Directivas europeas sobre licitación: Directiva de Licitación de Suministros (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0024), Directiva de Concesiones (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0025), Directiva de Defensa y Seguridad (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0023), Directiva de Defensa y Seguridad (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0081).

<sup>22</sup> Vid. Udbudsloven de 2015: <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2015/1564>

<sup>23</sup> Vid. Tilbudsloven de 2007: <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2005/338>

<sup>24</sup> Vid. Klagenævnsloven de 2016: <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2016/593>

<sup>25</sup> Vid. <https://ted.europa.eu/es/simap/european-public-procurement>

## 5.3. Asociaciones sectoriales, instituciones y actores relevantes

### 5.3.1. Asociaciones del sector portuario

#### DANSKE HAVNE

- [Danske Havne](#), la Asociación de Puertos Comerciales de Dinamarca, es la voz del sector portuario en el país nórdico. Su misión principal es triple: ejercer influencia en las políticas económicas, participar activamente en el debate público y, fundamentalmente, brindar asesoramiento especializado a sus miembros. Todo ello con el objetivo de crear un entorno propicio para que los puertos daneses desarrollen su actividad de manera óptima, impulsando así el empleo y la competitividad nacional.
- La asociación trabaja incansablemente para potenciar la posición competitiva, el crecimiento empresarial y la imagen pública tanto del conjunto de puertos daneses como de cada instalación en particular. Para lograrlo, Danske Havne se centra en tres ejes estratégicos: identificar y promover oportunidades de negocio, mantener un diálogo constante con las autoridades para garantizar condiciones favorables al sector y, por último, proyectar una imagen clara y sólida con objetivos bien definidos. La asociación cuenta con 48 miembros que abarcan desde puertos municipales hasta privados, y se financia principalmente a través de cuotas, complementadas con ingresos por servicios de consultoría y formación. De esta manera, Danske Havne se consolida como un actor clave en el desarrollo marítimo y económico de Dinamarca.

#### DANISH TRANSPORT AND LOGISTICS ([DTL](#))

Esta Organización incluye la representación de los intereses del transporte marítimo y la logística, que es crucial para la operación de los puertos.

### 5.3.2. Instituciones públicas y otros actores relevantes

#### Trafikstyrelsen

- La Autoridad de Transporte de Dinamarca, conocida como [Trafikstyrelsen](#), es una agencia gubernamental dependiente del Ministerio de Transporte danés. Su misión principal es regular y supervisar diversos aspectos del transporte en el país, abarcando desde el transporte aéreo y ferroviario hasta el marítimo y el transporte público colectivo.



- En el ámbito portuario, Trafikstyrelsen desempeña un papel crucial. Sus responsabilidades incluyen garantizar la seguridad marítima, establecer y supervisar los reglamentos portuarios y gestionar fondos destinados a la modernización y transformación ecológica de los puertos. Además, la agencia se encarga de supervisar las evaluaciones de impacto ambiental para nuevos proyectos portuarios, aplicar sanciones relacionadas con el acceso a puertos de la Unión Europea, y coordinar paneles sectoriales para el desarrollo portuario. Trafikstyrelsen también gestiona un sistema de atención a quejas sobre asuntos portuarios y derechos de los pasajeros marítimos, y juega un papel importante en la implementación de las regulaciones portuarias de la UE en territorio danés.

### Kystdirektorat

- El [Kystdirektoratet](#) (Dirección General de Costas), es el organismo estatal danés responsable de la gestión costera. Como parte de la Agencia de la Naturaleza, adscrita al Ministerio de Medio Ambiente danés, esta entidad tiene su sede en la ciudad de Lemvig y se encarga de supervisar los más de 7.300 kilómetros de litoral que posee Dinamarca. Para cumplir con esta extensa tarea, el Kystdirektoratet cuenta con un equipo de aproximadamente 100 profesionales y mantiene una estrecha colaboración con diversas instituciones a lo largo del país.
- Las funciones de este organismo son variadas y de gran importancia. Entre ellas destacan el asesoramiento a municipios en materia de protección costera, la implementación de directivas europeas sobre inundaciones, la consultoría al ministro de medio ambiente, y la regulación de playas y dunas. Además, se ocupa de tareas técnicas como mediciones y dragados, gestión de puertos y esclusas, así como la coordinación de servicios de emergencia en las costas de Jutlandia.

## 5.4. Ferias y eventos sectoriales

Evento	Fecha	Lugar	Web
<b>Danske Havnekonference</b>	15 al 16 de abril de 2024 (edición 2025 por determinar)	Aarhus (Centro de convenciones / <i>Centralværkstedet</i> )	<a href="https://tinyurl.com/c939e5te">https://tinyurl.com/c939e5te</a>
<b>Scandinavian Maritime Fair</b>	14-15 de mayo de 2024 (edición 2025 pendiente)	Øksnehallen, Copenhague	<a href="https://www.scandinavianmaritimefair.com/">https://www.scandinavianmaritimefair.com/</a>
<b>Building Network</b>	29 de octubre de 2024	Copenhagen Marriot Hotel	<a href="https://bncc.buildingnetwork.dk/">https://bncc.buildingnetwork.dk/</a>

ICEX

# 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)



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones