



La fundamentación de la Eurorregión desde el ámbito de las infraestructuras

Jornadas sobre la Eurorregión Pirineos-Mediterráneo

CES Illes Balears

Palma, 9 y 10 de junio del 2005



¿Es una macrorregión activa?

- **Crecimiento económico:**

- Según el profesor Boira “el eje mediterráneo integrado por Cataluña, Valencia e Illes Balears ha sido la **macrorregión más dinámica**”, en cuanto a crecimiento de PIB desde 1995 hasta 2000, de toda la Mediterránea Occidental (regiones de España, Francia e Italia) alcanzando una tasa del 5,1%, seguida por la región griega de Creta y las islas del Mar Egeo, con un 3,4%.
- El eje mediterráneo tiene uno de los **PIB per cápita, con datos de 2002, más elevados** de las regiones mediterráneas, seguida por las regiones francesas de Languedoc-Rossellón, Provenza y Córcega.



¿Es una macrorregión activa?

Estado Miembro	NUTS 1	NUTS 2	PIB per cápita 2002 pps (UE25=100)
Italia	Noroeste	Piamonte, Valle de Aosta, Liguria, Lombardia	134,6
Italia	Centro	Toscana, Umbria, Marche, Laci	119,5
España	Este	Cataluña, Valencia, Illes Balears	104,7
Francia	Mediterráneo	Languedoc-Rosellón, Provenza, Córcega	97,8
Grecia	Atica	Atica	82,3
Italia	Sur	Abrusos, Molise, Campaña, Pulla, Basilicata, Calabria	
Italia	Islas	Sicilia, Cerdeña	74,0
Grecia	Islas del Egeo, Creta	Egeo Septentrional, Egeo Meridional, Creta	80,2
Grecia	Grecia Septentrional	Macedonia Oriental, Tracia, Macedonia Central, Macedonia Occidental, Tesalia	72,7
España	Sur	Andalucía, Murcia, Ceuta, Melilla	72,6
Grecia	Central	Epir, Islas Jónicas, Grecia Occidental, Grecia Continental, Peloponeso	75,9

Fuente: Eurostat. Datos actualizados 7 de abril de 2005

3



¿Es una macrorregión activa?

- **Flujo comercial:**

- Relaciones **entre regiones españolas**: el eje de la costa mediterránea representa el **62%** de las exportaciones españolas.
 - El 23% de las mercaderías transportadas por carretera que se exportan de Cataluña tienen su destino en Valencia
 - El 21% de las mercaderías transportadas por carretera desde Valencia van a Cataluña.
- Relaciones con las **regiones francesas fronterizas**:
 - La relación entre Cataluña y el Languedoc (con 3.368 miles de toneladas de mercaderías anuales)
 - La relación entre Cataluña y el Midi-Pirineo (con 2.894 miles de toneladas)

4



La movilidad necesita de infraestructuras

- La **movilidad** es un concepto clave en este mundo global, pero donde son necesarias las infraestructuras, el transporte, la formación y la innovación para conseguirla.
- El **problema** al carecer de estas características es el **aislamiento** y la sensación de **insularidad**.
- Si las infraestructuras se entienden como uno de los mecanismos para mejorar la insularidad, la cooperación y la competitividad, y así lo entiende la Unión Europea. Y, además, se entienden como el **mecanismo imprescindible para el desarrollo regional**.

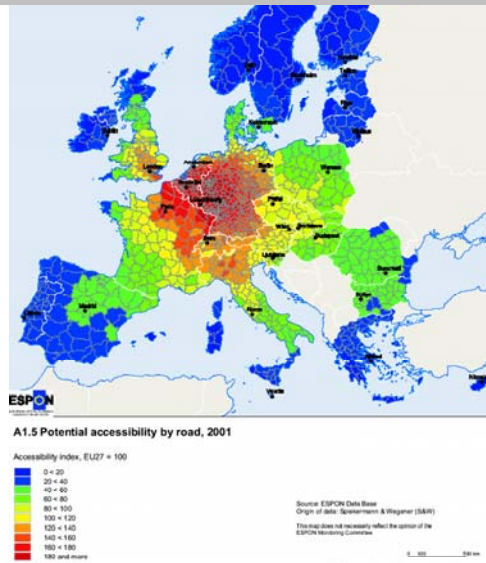
Entonces, ¿veamos si la Eurorregión Pirineos-Mediterráneo dispone de las infraestructuras adecuadas?

5



Infraestructuras: Redes Transeuropeas de Transportes (RTE) de carreteras

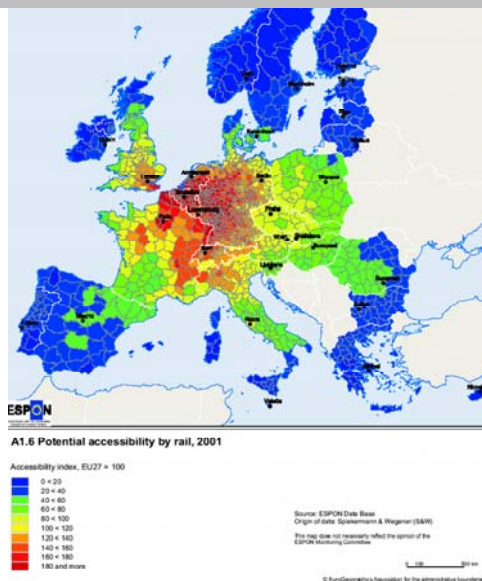
- En el mapa se puede ver una red de carreteras muy **densa en el centro de Europa**, que se va diluyendo hacia el sur.
- Durante este último decenio, el transporte terrestre de mercancías **ha aumentado un 32%**, debido al incremento en el transporte por carretera, que aumentó un 38%. Actualmente, el **75% del total del transporte de mercaderías se realiza por carretera**.





Infraestructuras: Redes Transeuropeas de Transportes (RTE) de vías férreas

- Se compone de la red de trenes de alta velocidad, de algunos tramos de ferrocarriles convencionales y de conexiones con ferrocarriles destinados al transporte combinado.
- Se puede observar, de nuevo, la **concentración de vías férreas en el corazón de Europa**. Mientras que yendo hacia el sur de Europa se pierde densidad en infraestructuras.



Infraestructuras: Redes Transeuropeas de Transportes (RTE) de vía marítima

- **Tiende a aumentar**, debido al crecimiento previsto por tráfico de carretera y al aumento de la congestión por carretera. El 28% del comercio interior se realiza vía marítima.
 - Aumento del tráfico total de mercancías en puertos españoles que ha superado porcentajes del 20%
 - Se han duplicado el número de contenedores
- Además, la **apertura comercial** de los nuevos países miembros de los cuales siete de ellos (Estonia, Letonia, Lituania, Eslovenia, Malta y Chipre) tienen acceso al mar, incentivarán el transporte marítimo.
- Actualmente, en Europa, un total de **1.600 millones de toneladas** se transportan por vía marítima de cabotaje, de las cuales **490 millones se operan en puertos mediterráneos**.
- Si se mejorara la red de transporte marítima, un 20% de los tráficos europeos de los próximos años podrían ser tratados por el Mediterráneo, con la consiguiente cuota de mejora y de nacionalización.



Infraestructuras: Redes Transeuropeas de Transportes (RTE) de vía marítima

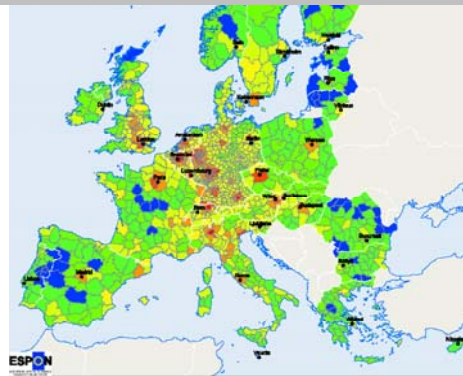
- La **insularidad** suele ser uno de los problemas comunes que padecen las islas.
- Esto supone **dificultades de acceso y lejanía a los grandes mercados**, que repercute en los costes, los cuales tienden a incrementar tanto por desplazamiento como por transporte y se limita, así, el crecimiento económico de dichas regiones.
- Consecuentemente, y dada la dependencia de las regiones insulares al transporte marítimo, una red de transportes marítima adecuada resulta más necesaria en las regiones insulares que para el resto de regiones continentales.
- Lo que da pie a proponer, desde la Eurorregión Pirineos-Mediterráneo, el proyecto Autopistas del Mar que se comenta más adelante.

9



Infraestructuras: Redes Transeuropeas de Transportes (RTE) de aeropuertos

- La Eurorregión Pirineos-Mediterráneo cuenta con **22 aeropuertos** que transportan a más de 70 millones de viajeros, y cerca del 60% tiene destinos extranjeros.
- Este tránsito internacional se ha triplicado a lo largo de estos últimos diez años.



A1.7 Potential accessibility by air, 2001

Accessibility index, EU27 + 100



Source: ESPON Data Base
 Origin of data: Spämann & Wiegand (2001)
 This map does not necessarily reflect the opinion of the
 ESPON Monitoring Committee


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



Las redes de transporte actuales en la Eurorregión son insuficientes

- Las redes de transporte actuales en la Eurorregión Pirineos-Mediterráneo son **insuficientes** para responder al **crecimiento demográfico** de nuestras regiones y al **aumento de sus intercambios** entre ellos y el resto del mundo.
- La Eurorregión Pirineos-Mediterráneo tiene que convertirse en un **eje de plataformas logísticas multimodal** de primer orden, a fin de asegurar la conectividad internacional de nuestros territorios en una Europa ampliada al Este y abierta al Mediterráneo.
- La Eurorregión Pirineos-Mediterráneo tiene que articularse con unas **redes de transportes modernas y funcionales**, y unas **redes de energía y de comunicaciones** que correspondan a las necesidades de la población y de los sectores económicos.

11



Ejemplos de cooperación transfronteriza
eurorregionales en materia de
infraestructuras

12



Eurorregión POMERANIA (Alemania - Polonia)

- Se trata de un **programa Interreg II A**
- Abarca la parte alemana y polaca de la zona de la Eurorregión POMERANIA
- Tiene como objetivos:
 - superar la situación periférica y sus desventajas competitivas
 - aprovechar su potencial y aumentar su poder económico
- **Conexiones internacionales** de las infraestructuras (este-oeste, norte-sur) y de la **construcción de pasos fronterizos y de puentes**.

13



Eurorregión Ems-Dollart (Holanda - Alemania)

- Se trata de un programa **Interreg II A**
- La región Ems-Dollart se define como un espacio de la periferia nacional, con baja densidad de población, poca actividad industrial y con infraestructuras deficientes.
- Tiene como objetivo: optimizar las infraestructuras
- **Planificación externa de desarrollo y la interconexión a la red internacional de transportes** a través de la habilitación interna de transportes.

14



Euroregión de Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein (Austria - Alemania)

- Se trata de un programa **Interreg II A**
- Fomenta el transporte sin fronteras entre los dos países (Austria y Alemania) a través de un sistema de zonas tarifadas.
- A partir de un convenio de cooperación entre regiones, se unificaron los dos distintos sistemas de transporte público, así como, también, se tuvieron en cuenta los cambios de moneda (anteriores al euro), los sistemas fiscales y las condiciones legales propios de cada país.

15



Euroregión Elbe-Labe (República Checa-Alemania)

- La Euroregión Elbe-Labe es un popular destino turístico, con un creciente potencial, resultado de la apertura de las fronteras entre la República Checa y Alemania, pero con un único paso fronterizo que lo convertía en un “cuello de botella”.
- Con el programa **Interreg II A**, se habilitó una nueva conexión por ferry
- Reduciendo los atascos y las esperas y contribuyó al desarrollo económico, ambiental y turístico de la zona.

16



Autopistas del Mar

17



Autopistas del mar

- Líneas marítimas transnacionales de alta calidad que:
 - favorezcan el **transporte intermodal**
 - y supongan un **cambio estructural** en la organización del transporte, en detrimento del transporte por carretera.
- Deben asegurar la **interconexión entre regiones** y las regiones con las regiones periféricas, evitar los **cuellos de botella** y garantizar la accesibilidad de la Unión Europea y de los mercados mundiales.
- Informe Van Miert (27 de junio de 2003), “la función de una verdadera autopista del mar consiste en **reemplazar a las autopistas terrestres**”. Este concepto es válido para el transporte no sólo de mercaderías sino también de pasajeros en cuatro zonas marítimas europeas (Atlántico, Báltico, Mediterráneo Occidental y Mediterráneo Oriental).

18

Autopistas del mar

Medidas paralelas para su éxito:

- Concentración cargamento
- Apoyo de los transportistas por carretera
- Supresión de los controles aduaneros y administrativos
- Desarrollo de la declaración electrónica para las autoridades portuarias
- Instalaciones adecuadas

Tiene que ser un **sistema multimodal integrador: transporte terrestre y marítimo**



Eje Ferrmed (Eje ferroviario para mercancías Rhin-Ródano-Mediterráneo Occidental)



Eje Ferrmed

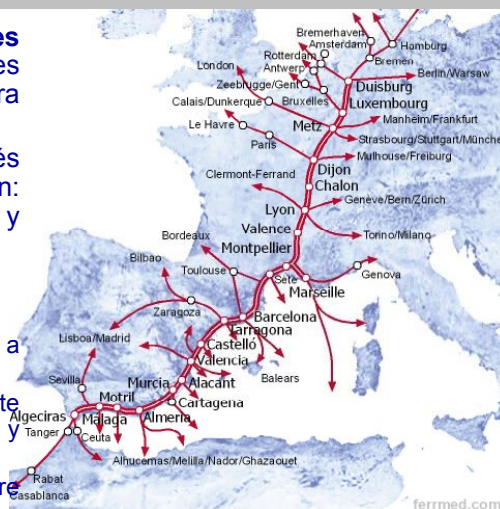
- Es el proyecto ferroviario más importante entre el **suroeste y el centro de Europa**.
- Es un eje fundamental para el encaminamiento del comercio por vía terrestre:
 - De las comunidades autónomas españolas de Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña e Illes Balears.
 - De las regiones francesas de Languedoc-Rossellón, Provenza, Alpes, Borgoña, Ardenas y Lorraine
 - Asimismo, es clave para las relaciones económicas y comerciales entre Alemania, Benelux, Francia Suiza y el Mediterráneo más occidental.
- En referencia al comercio marítimo, se trata de un corredor crítico para el **desarrollo de los puertos de la fachada mediterránea** y para la interconexión de los frentes portuarios del norte y del sur de Europa.

21



Eje Ferrmed

- Las **grandes limitaciones existentes** en las líneas actuales del eje de transporte por carretera entre Duisburg y Algeciras.
- Además, en el recorrido francés existen **cuellos de botella** en: Narbona-Montpellier-Nîmes y zonas de Lyon, Dijon y Metz.
- En el recorrido español:
 - Problema del ancho de vía
 - Saturaciones existentes entorno a Barcelona y Valencia
 - Trazado de línea excesivamente largo entre Valencia y Alicante/Murcia
 - Falta de conexión directa entre Murcia y Almería/Granada.



fermed.com

22



Eje Ferrmed

Las **principales ventajas**:

- **Descongestión** de autopistas y carreteras y mayor seguridad en el transporte
- **Mayor tráfico en los puertos**
- **Ahorro de coste y de tiempo**
- **Ahorro energético** y alineación con las **directrices medioambientales** de la Comunidad Europea
- Incremento del **volumen de negocio** de los centros logísticos
- **Mejora de la competitividad** en los procesos de aprovisionamiento y de distribución en las empresas
- **Incremento del desarrollo económico**
- **Mejor conectividad** entre la red básica de transporte Centroeuropea, la Cuenca Mediterránea y el Norte de Africa
- **Desarrollo intermodal** equilibrado entre la red terrestre y la línea marítima en la cuenca mediterránea occidental