

Estrategias sobre infraestructuras en la Euroregión del Arco Mediterráneo

Andreu Ulled (Mcrit, Barcelona)

Oriol Biosca (Mcrit, Barcelona)

Pau Caparrós (Instituto Ignasi Villalonga de Economía y Empresa, Valencia)

En este documento se presenta una síntesis de las conclusiones del proceso de debate estratégico desarrollado entre 2007-2010 en las regiones españolas y francesas que actualmente componen la denominada Euroregión del Arco Mediterráneo, que comprende la Comunidad Valenciana, Baleares, Cataluña, Rosellón y Andorra.

El proceso de debate, abierto a todos los agentes económicos y sociales de los territorios integrantes de la Euroregión, ha requerido la realización de más de treinta debates, en todas las regiones, en más de veinte ciudades, con la participación de más de quinientos empresarios y dirigentes de empresa, así como expertos, sindicalistas y agentes sociales. El proceso finalmente ha conducido a la elaboración del Libro Blanco de las Infraestructuras de la Euroregión del Arco Mediterráneo.

Si bien no se han podido incluir explícitamente en el proceso de debate al resto de regiones del litoral mediterráneo español (Murcia, Andalucía) y francés (Languedoc, PACA), ni las regiones interiores de ambos países limítrofes al corredor mediterráneo, si se han considerado implícitamente ya que, por su misma naturaleza, las infraestructuras deben analizarse integradas en corredores y redes.

Por otro lado, aunque se tratan todas las infraestructuras estratégicas, se ha profundizado especialmente en las infraestructuras de transporte.

El Instituto Ignasi Villalonga de Economía y Empresa fue la institución que impulsó el proceso del Libro Blanco de Infraestructuras de la Euroregión del Arco Mediterráneo, con el apoyo técnico de Mcrit, empresa especialista en la planificación estratégica y de infraestructuras. El Libro ha contado también con el asesoramiento del Profesor Mateu Turró, director del Banco Europeo de Inversiones hasta el 2010, y Catedrático de Transportes y Territorio de la Universidad Politécnica de Cataluña.

El Libro Blanco de Infraestructuras de la Euroregión del Arco Mediterráneo

El Libro Blanco aporta una visión compartida por un gran número de agentes económicos y sociales de la Euroregión del Arco Mediterráneo sobre el futuro del Arco Mediterráneo, sobre el modelo económico que se debe promover y sobre las infraestructuras que le son necesarias. Más que analizar en detalle proyectos o políticas en concreto, pretende ofrecer una síntesis socioeconómica y sobre necesidades infraestructurales como consecuencia de un proceso de debate fundamentalmente con las empresas y expertos de cada territorio.

El Libro Blanco reúne igualmente el conjunto de todas las actuaciones previstas o planteadas en todos los territorios del Arco Mediterráneo en materia de infraestructuras, a nivel regional. Se han discutido las actuaciones previstas en los planeamientos vigentes, pero también aquellas que sin estar programadas son propuestas por agentes del mismo. Pero el Libro Blanco no es un documento de reivindicación de más infraestructuras, sino una reflexión

estratégica de una parte significativa del litoral mediterráneo español, y del sur de Francia, que se plantea en primer lugar como una aportación al proceso de debate del Libro Blanco de Transporte 2010-2020 de la UE.

Por otro lado, y sin pretenderlo inicialmente, el Libro Blanco ha acabado siendo testigo del cambio de signo económico experimentado en el mundo entre 2007 y 2009, y del impacto que ha tenido en el estado de opinión del empresariado y los agentes económicos y sociales de del Arco Mediterráneo en estos tiempos. Aunque el verano de 2006 aparecieron los primeros indicios de la recesión económica, el crecimiento económico en España se mantuvo por encima del 3% hasta el 1º trimestre de 2008, y la confianza en la economía era todavía elevada cuando se iniciaron los debates del Libro Blanco. El paso de los meses fue dando lugar al período de crisis internacional actual, del que ya se dan signos de recuperación en países europeos.

Los trabajos del Libro Blanco se iniciaron el año 2004 con la elaboración de documentos preliminares, reuniones y actos, pero fue en 2007, con la redacción del artículo: "¿Qué infraestructuras de transporte necesita el Euram?" (Turró, Ulied, 2007) y los primeros debates territoriales en Andorra y Perpiñán que se inició el proceso de reflexión propiamente dicho. A finales de 2008 se inició la tarea de síntesis de todos los materiales y de todas las aportaciones realizadas por los participantes, constituyendo un primer documento de conclusiones que fue validado posteriormente a un acto con expertos celebrado en Barcelona a principios del 2009 con cerca de cien participantes entre expertos en economía, transportes e infraestructuras, representantes de la Comisión Europea, del territorio, los sindicatos, y ratificado posteriormente en un acto de la Cámara de Comercio de Palma de Mallorca la primavera del 2009.

El marco referencial: el Libro Blanco de Transporte de la Unión Europea

El Libro Blanco de la Euroregión del Arco Mediterráneo trata de todas las infraestructuras, pero especialmente de las de transporte. En este sentido, el Libro Blanco de Transportes de la Unión Europea, en su revisión de 2006, proporciona un marco de referencia estratégica, junto con los documentos de planificación estratégica nacional y regional también existentes, para situar el debate sobre la necesidad de infraestructuras en el seno de la Euroregión del Arco Mediterráneo.

La política de transportes siempre ha sido un componente esencial del proyecto político de la Unión Europea. Sin embargo, la Política Común de Transporte, como tal, únicamente ha experimentado un progreso real en los últimos quince años. El Libro Blanco del transporte de la Unión Europea es el documento de reflexión estratégica que enmarca el conjunto de las políticas europeas de transportes, a diez años vista. Así, las sucesivas versiones de este documento han tenido una influencia considerable, tanto a nivel comunitario como nacional y regional en la formulación de las políticas de transporte. Mientras el primer Libro Blanco de 1992 se planteó de liberalizar los mercados de los servicios de transportes, objetivo en buena parte alcanzado excepto en el caso del ferrocarril, el Libro Blanco de 2001 planteó la revitalización de los ferrocarriles y la impulsión del cambio modal de la carretera hacia otras formas de menor impacto ambiental. Finalmente, la revisión del Libro Blanco de 2001, efectuada en junio del 2006, ha significado un cambio en el que ha sido la filosofía que ha impregnado la política de transporte en Europa, y marca en cierto modo un cambio de rumbo en lo que han sido hasta ahora las estrategias políticamente correctas en materia de transportes.

El Instituto Ignasi Villalonga ha presentado las conclusiones del Libro Blanco de las infraestructuras del Euram como contribución al proceso de reflexión que conducirá al Libro Blanco de los Transportes de la Comisión Europea.

A continuación se presentan dichas conclusiones, temáticamente.

Sobre la organización territorial

La Euroregión del Arco Mediterráneo se encuentra dividida entre tres estados (España, Francia y Andorra), varias comunidades autónomas, una decena de provincias y departamentos, un centenar de comarcas, cerca de 2.000 municipios. La fragmentación territorial, institucional y administrativa dificulta la ejecución de políticas estratégicas y políticas coordinadas de infraestructuras en todas las escalas (entre municipios, entre comarcas, entre comunidades autónomas, entre estados).

La organización actual del territorio, en términos de la distribución de competencias y recursos entre las administraciones, es un elemento de rigidez y de ineficiencia en el sector público, ya que dificulta el logro de economías de escala en la prestación de servicios públicos y dificulta el impulso de grandes proyectos estratégicos. Estas rigideces deben resolverse a corto plazo.

Sobre la gobernanza

Las inversiones en infraestructuras se encuentran en estos momentos en un máximo histórico en España y en la Euroregión del Arco Mediterráneo (más del 50% en ferrocarriles de alta velocidad para pasajeros). Es difícil que este nivel se mantenga en el futuro. El aumento del coste de las pensiones públicas y, en general, de los gastos en salud, desempleo o dependencia pueden limitar a medio y largo plazo la capacidad de las administraciones de invertir en infraestructuras productivas o en investigación y desarrollo, a menos que se producen reformas estructurales. Por otro lado, la dificultad de ejecutar infraestructuras en las áreas más fuertemente pobladas de la Euroregión del Arco Mediterráneo, por la magnitud de la afectación sobre la ciudadanía, los movimientos de oposición, los costes en materia de expropiaciones, compensaciones y medidas paliativas, y la necesidad de un esfuerzo de negociación con instituciones y particulares pueden verter las administraciones a invertir en proyectos que tienen rentabilidades relativamente bajas para la sociedad, pero que son viables técnicamente y políticamente. Cuando los recursos públicos son escasos y no se puede aumentar el endeudamiento, es fundamental que los recursos se destinen a las inversiones que tengan una rentabilidad socioeconómica bastante elevada y unos menores costes ambientales.

Las administraciones públicas deben aplicar criterios objetivos y transparentes a la hora de planificar y gestionar infraestructuras, en base a evaluaciones sociales, económicas y ambientales que representen un punto de partida razonable para la negociación y para la decisión política. Es previsible que aumente la participación privada en la financiación y explotación de infraestructuras, y que este hecho suponga que deban realizar procesos de evaluación sistemáticos de las inversiones públicas.

Conclusiones sobre dinámicas demográficas

El crecimiento económico en la Euroregión del Arco Mediterráneo durante los últimos años se ha debido más a incrementos de población ocupada en sectores de bajo valor añadido que a mejoras de la productividad. Entre 1998 y 2008, la población de la Euroregión del Arco Mediterráneo ha aumentado en 2.400.000 habitantes (incremento del 22%), y el número de puestos de trabajo en 2,1 millones (50%). Mientras que en Alcoy, Tortosa o Manresa, el aumento de la población se considera conveniente para el desarrollo económico, a otros territorios como Menorca o Andorra podría empezar a generar deseconomías como consecuencia del modelo de desarrollo adoptado y las restricciones del suelo disponible. El fenómeno migratorio genera crecimiento económico, sobre todo cuando conlleva la incorporación de personas con talento y capacidad emprendedora, pero también el proceso de integración social es incierto. España es el segundo país de la Unión Europea en número de residentes de nacionalidad extranjera (cerca de 4.600.000 personas, un 10% de la población),

por detrás de Alemania. Sobre el 13% de la población de la Euroregión del Arco Mediterráneo es de nacionalidad extranjera, la mayor parte de la cual atraída para cubrir puestos de trabajo generados durante el periodo de fuerte crecimiento 1997-2007 (ritmos superiores al 3,5% anuales) en sectores de productividad media y baja, pero una parte significativa atraída también por cuestiones climatológicas y de calidad de vida: cerca de uno de cada cinco inmigrantes en la Euroregión del Arco Mediterráneo proviene de alguno de los países de la UE-25, y en algunos territorios la proporción aumenta hasta a uno de cada tres, similar al "Sunbelt" americano. Por estas razones, si bien España, en su conjunto, o Europa pueden mantener poblaciones estables, la Euroregión del Arco Mediterráneo seguirá creciendo.

Las regiones de la Euroregión del Arco Mediterráneo son muy atractivas desde el punto de vista residencial, especialmente las zonas costeras, y muchas seguirán creciendo demográficamente. Aumentará la llegada de población de rentas medias y altas, que tendrá una mayor flexibilidad laboral, y se moderará la demanda de empleos poco cualificados. La planificación territorial y la creación de un entorno abierto y favorable para atraer talento son una estrategia clave para el desarrollo económico futuro de la Euroregión del Arco Mediterráneo.

Conclusiones sobre la industria

El sector industrial representa el 20,7% de la economía y el 19,2% de los ocupados de la Euroregión del Arco Mediterráneo. El sector tiene un peso más importante en Cataluña y la Comunidad Valenciana (22% y 18%, respectivamente) y más reducido en las Islas (7%). Está caracterizado por la presencia de empresas multinacionales atraídas durante la década de los ochenta y noventa y por un amplio tejido de pequeñas y medianas empresas de origen familiar en sectores maduros. Ciertos puntos del territorio conservan organizaciones en cluster, como Castellón (cerámica), el Valle del Vinalopó (zapato), Ibi y Onil (juguete), la Sénia (mueble), Osona (agroalimentario), Anoia (curtidos), Maresme y Alcoi (textil). Parte de las empresas atraídas a la Euroregión del Arco Mediterráneo desde los ochenta por la mano de obra barata están deslocalizando su actividad hacia otros países donde los costes salariales y extrasalariales son más bajos. El sector público intenta facilitar las condiciones necesarias para que se desarrollen nuevas actividades industriales de alto valor añadido, especialmente en dominios como la biotecnología, las energías renovables y otras vinculadas a los servicios a las empresas.

La deslocalización de algunas grandes empresas industriales multinacionales es inevitable, pero hay que evitar la desindustrialización del territorio: la base industrial en sectores tecnológicamente maduros, de pequeña y mediana empresa, ha de proseguir el proceso de innovación e internacionalización, pero también debe aumentar la producción de bienes de consumo final y el acceso a mercados locales.

Conclusiones sobre actividades agrarias

La agricultura aporta un 1,9% del PIB de la Euroregión del Arco Mediterráneo (1,4% en Cataluña, 2% en la Comunidad Valenciana, 1% en Baleares) y ocupa un 2,1% de la población trabajadora. La implantación de la reforma de la política agraria común (PAC) podría suponer la desaparición de 400.000 agricultores españoles, según una valoración hecha por los sindicatos de agricultores. Sin embargo, la industria agroalimentaria asociada al sector primario tiene un peso importante en la Euroregión del Arco Mediterráneo, ya que concentra el 15% de las exportaciones al extranjero y agrupa a algunas de las empresas más grandes del territorio, ya sea en la producción, la transformación o la distribución (por ejemplo, Corporación de Guissona, Tarradellas, Mercadona ...). La superficie destinada a usos agrarios se ha mantenido casi sin cambios los últimos treinta años alrededor de 1, 5 millones de hectáreas. Mientras que

en las franjas litorales desde Tortosa hacia el sur y Lleida son el frutal Horta los cultivos dominantes, la tríada mediterránea (frutos secos, aceite y vino) juega un papel importante en el interior, al norte de la Euroregión del Arco Mediterráneo ya las Islas, ligado generalmente a denominaciones de origen reconocidas. La ganadería es especialmente importante en el interior de Cataluña, con una industria muy desarrollada en Osona, la Garrotxa y la Segarra. El mercado al por mayor de Saint-Charles en Perpiñán es el principal centro distribuidor de frutas y verduras de Europa. El incremento de rentabilidad del sector pasa en general por el incremento de la SAU irrigada, la especialización de las explotaciones en productos ecológicos, la adopción de certificados de calidad DO, la mejora de los canales de comercialización o la intensificación de los procesos de transformación. Si bien la agricultura crecerá en las regiones de fuerte tradición como Lleida o Osona, en otros como Castellón o Tarragona, donde es sometida a presiones urbanizadoras, se mantendrá sólo subvencionada por criterios paisajísticos.

El suelo agrícola se reducirá y se mantendrá sólo subvencionado por razones paisajísticas y turísticas, y allí donde sea competitivo. Los productos con denominación de origen y los mercados de proximidad vinculados a la agroindustria deben mejorar el proceso de comercialización y consolidarse como un sector económico importante.

Conclusiones sobre turismo

Con sesenta millones de visitantes cada año, España es el segundo país turístico del mundo, por detrás de Francia. La mitad de los turistas, en el Estado, tienen como destino algún punto de la Euroregión del Arco Mediterráneo (quince millones de visitantes en Cataluña, diez millones en Baleares y cinco en la Comunidad Valenciana). Las capitales como Barcelona, Valencia o Palma impulsan con éxito un modelo turístico basado en el ocio, pero también en los negocios, la educación o la salud. Las áreas que tradicionalmente concentraban el turismo de sol y playa como Alicante, Tarragona o Mallorca diversifican su oferta y modernizan la infraestructura turística. El puerto de Barcelona es el primer puerto de cruceros del Mediterráneo; transporta 2,8 millones de pasajeros anualmente (2007), el 57% de los cuales son cruceristas, y el tráfico crece a ritmos superiores al 10% cada año. Los puertos de la Euroregión del Arco Mediterráneo acogen más de tres millones de cruceristas cada temporada. Desde los 90 hasta el 2008, el turismo ha sido el sector económico que ha tenido mayor crecimiento de la economía: Europa podría incrementar el número de visitantes, más allá de la presente coyuntura económica, de 400 a 700 M anuales en el año 2020, de acuerdo con la Organización Mundial del Turismo. La Euroregión del Arco Mediterráneo tiene grandes operadores hoteleros de capital local, como Sol Meliá, Barceló, NH o Tryp, que han intensificado sus procesos de internacionalización. El sector turístico es un motor importante de la terciarización de la economía, ya que en su proceso de diversificación hacia sectores económicos más amplios como la salud, la educación o los negocios, pide servicios más avanzados, utiliza nuevas tecnologías y facilita la aparición de pequeñas y medianas empresas muy vinculadas al territorio.

El turismo seguirá siendo uno de los principales motores de la terciarización de la economía de la Euroregión del Arco Mediterráneo: evolucionará hacia servicios avanzados a las personas, de tipo formativo o educativo, salud y bienestar, deporte u ocio, cultura y negocios, y deberá ofrecer servicios a empresas más internacionalizadas y en sectores emergentes.

Conclusiones sobre el sector de la construcción

La construcción ocupaba a finales del 2008 el 12% de la población trabajadora (15% en Baleares, 13% en la Comunidad Valenciana y 11% en Cataluña). La contribución de la construcción al PIB en 2007 se encontraba alrededor del 10,6%. El paro del sector ha

incrementado la tasa de paro del sector del 5% al 15%. La crisis se hace notar especialmente en la edificación y en menor medida sobre la obra pública. Las seis principales empresas constructoras españolas (ACS, Ferrovial, FCC, Acciona, Sacyr, OHL) facturaban el año 2004 conjuntamente unos 35.000 millones de euros (del orden de tres veces más que en 1999), con un proceso de diversificación empresarial hacia otros sectores de ciclos económicos diferentes al de la construcción, como son las concesiones o la gestión de infraestructuras (en 2004 la construcción representaba entre el 50 o 60% del total de la cifra de negocio de las principales empresas, el 1999 era, en muchos casos, del orden del 70 o 80%). Las empresas constructoras han estado inmersas en un proceso de internacionalización creciente, pero todavía inferior al de otras grandes empresas europeas (del orden del 15% de su facturación en el extranjero en 2004).

La construcción reanudará su actividad a un ritmo menor y las empresas del sector proseguirán el proceso de diversificación e internacionalización de actividad.

Conclusiones sobre la localización en el territorio de las actividades y las personas

Las relaciones económicas entre los territorios de la Euroregión del Arco Mediterráneo son muy intensas: Cataluña y la Comunidad Valenciana son primeros clientes y primeros proveedores comerciales una de la otra, respectivamente, el primer cliente comercial de las Baleares es Cataluña, y el primer y segundo proveedores de Baleares son Cataluña y la Comunidad Valenciana, respectivamente, el primer cliente y proveedor de Murcia es la Comunidad Valenciana. Sin embargo, el mercado de trabajo de la Euroregión del Arco Mediterráneo se encuentra relativamente fragmentado y los profesionales de la Euroregión del Arco Mediterráneo son poco proclives a relocarse dentro del territorio de la Euroregión del Arco Mediterráneo o de su propia región en función de nuevas oportunidades de empleo. Los jóvenes se emancipan diez años más tarde aquí que en el resto de países europeos. La presencia de centros universitarios de carácter generalista en todas las provincias no favorece la movilidad estudiantil. Hay poco carácter emprendedor, incluso entre los estudiantes de las mejores escuelas de negocios de Barcelona (IESE, ESADE...). Los programas Erasmus y Séneca están haciendo cambiar a los jóvenes la forma de percibir la movilidad personal y el arraigo territorial, pero muy lentamente. La llegada del tren de alta velocidad en Perpiñán permitirá nuevas relaciones entre el Languedoc y Cataluña, que ahora se dan sólo parcialmente.

Se debe fomentar que la movilidad de las personas y de las empresas en la Euroregión del Arco Mediterráneo aumente de forma sustancial los próximos años, para aprovechar las ventajas comparativas de cada territorio y dar un mayor dinamismo a la economía del corredor.

Sobre la movilidad de personas y mercancías

La movilidad de personas y mercancías seguirá creciendo los próximos años al ritmo de la economía, pero lo hará con ritmos diferentes para pasajeros y mercancías, para desplazamientos locales o regionales o internacionales. El impacto de las tecnologías de información y comunicación reduce algún tipo de viajes, pero el efecto global es la creación de mayores relaciones sociales y económicas y la generación de más demanda de transporte de pasajeros y mercancías. En el Área Metropolitana de Barcelona, en 1981, veinte y ocho de cada cien personas trabajaban fuera de su municipio; en 2001, este porcentaje era del 47% y se prevé una estabilización sobre el 60% en 2026. Si bien los viajes urbanos por razón de trabajo también pueden estabilizarse, los viajes por otros motivos y los de media y larga distancia crecerán y se harán más variables a lo largo del día y del territorio, mientras que los viajes internacionales e intercontinentales pueden crecer exponencialmente. La movilidad de mercancías crecerá también siguiendo el ritmo del crecimiento de la economía, aunque el

proceso de desindustrialización y la progresiva orientación hacia los servicios. Los tráficos intercontinentales desde y hacia el exterior de Europa, en particular los procedentes de Asia y otras economías emergentes, seguirán aumentando a ritmos muy elevados. Siendo previsible que el aumento de inversión en infraestructuras se mantenga sobre los volúmenes actuales o incluso disminuya ligeramente, es previsible que la congestión aumente, particularmente en la carretera, los puertos y aeropuertos, y que incentive formas de explotación optimizada y nuevos modelos de tarificación que induzcan la autoorganización de la demanda, además de la mejora selectiva de la capacidad de las infraestructuras.

La movilidad de pasajeros y mercancías seguirá creciendo globalmente al ritmo de la economía. Crecerán los tráficos de mercancías de largo recorrido por carretera y los tráficos en puertos y aeropuertos, con los ferrocarriles capturando tráficos crecientes en algunos segmentos de mercado, pero poco significativos globalmente. Pese a las mejoras de explotación y gestión de la oferta y la demanda de movilidad, y la posible revitalización del ferrocarril, serán necesarios incrementos de la capacidad de las infraestructuras viarias para evitar la congestión de algunos tramos de la red.

Sobre los aeropuertos

La aparición de las compañías de bajo coste ha comportado un aumento muy fuerte de los tráficos aéreos, vinculado sobre todo al aumento del turismo, y ha llevado a la aparición de tráficos importantes en algunos aeropuertos regionales. El tráfico aéreo de la Euroregión del Arco Mediterráneo ha pasado de 56 Mpax el año 2000 a 87 Mpax el año 2007 (40% del tráfico nacional). Barcelona gestionaba en 2007 cerca de 33 Mpax, Palma 23 Mpax y Alicante 9 Mpax. El aeropuerto de Girona es el que más ha crecido desde el año 2000 (+ 644%), seguido de Valencia (+ 162%). Las previsiones de Boeing y Airbus coinciden en que el crecimiento sostenido de los tráficos aéreos internacionales se mantendrá, una vez superada la crisis, sobre un 5% anual durante los próximos veinte años. El acuerdo de cielos abiertos entre Estados Unidos y Europa liberaliza el marco regulador que se aplica a los tráficos aéreos transoceánicos, y se prevé que incrementará la intensidad de los enlaces entre aeropuertos americanos y europeos, especialmente de las conexiones punto a punto. La ampliación del aeropuerto de Barcelona (T-sur y T-Satélite • luna) dará una capacidad global de 70 Mpax anuales. Spanair ha pasado de estar en manos de la aerolínea escandinava SAS en un grupo inversor de la Euroregión del Arco Mediterráneo, y este hecho puede incrementar los vuelos intercontinentales en Palma o Barcelona. La gestión aeroportuaria española se encuentra en manos de la Entidad Pública Aena, que actúa con lógica nacional. Si bien Barcelona pierde competitividad por razón de una gestión centralizada que dificulta la posibilidad de captar vuelos intercontinentales en competencia con Madrid, el resto de aeropuertos de la Euroregión del Arco Mediterráneo valoran positivamente un modelo que redistribuye los recursos generados entre el conjunto de aeropuertos. Al margen de Aena, la diputación de Castellón impulsa un nuevo aeropuerto de carácter turístico en Benicàssim y la Generalitat de Cataluña otro en Lleida (Alguaire). Si hay acuerdo con Andorra, se prevé la recuperación del aeropuerto de la Seu d'Urgell. La Generalitat de Cataluña prevé extender una red de aeródromos y helipuertos para prestación de servicios de interés general (emergencias, sanidad, protección civil...) y aviación general.

La capacidad actual del sistema aeroportuario de la Euroregión del Arco Mediterráneo, con las ampliaciones previstas, es globalmente suficiente a corto y medio plazo. Es necesario reformar el modelo de gestión actual de los aeropuertos españoles para permitir la participación de administraciones locales y regionales en aspectos reguladores, y de empresas privadas en la gestión comercial y la explotación. Esto permitiría dar una mejor oferta de destinos y frecuencias en los aeropuertos de la Euroregión del Arco Mediterráneo.

Sobre logística

Los grandes puertos mediterráneos se encuentran todos en fase de ampliación con el objetivo de aumentar su cuota de participación sobre los tráficos asiáticos de entrada a Europa, siendo las infraestructuras de movilidad hacia el norte y las plataformas logísticas condiciones necesarias para este desarrollo. Por otro lado, la logística es un sector clave de la economía, tanto como generador de nuevas actividades vinculadas a la distribución como para la competitividad del tejido industrial de la Euroregión del Arco Mediterráneo (por ejemplo, los costes logísticos del sector agroalimentario comportan cerca del 60% del precio de venta al detalle de los productos que comercializa). En esta dirección, la Comunidad Valenciana impulsa una red de seis plataformas logísticas intermodales de entre 100 y 200 ha y zonas logísticas vinculadas a los puertos de Valencia, Sagunto y Castellón. Por otra parte, Cimalsa impulsa ocho instalaciones logísticas en Cataluña a través de los CIM y Logis en torno a las 100 ha, de las cuales cuatro se encuentran en servicio (la Selva, Vallès, Bages y Lleida) y dos más en construcción. En los Pirineos Orientales, la Plataforma Multimodal Pirineos-Mediterráneo coordina la gestión conjunta de mercancías a Port-Vendres, en el aeropuerto de Perpiñán, en el centro de distribución de fruta y verdura de Saint-Charles (400 ha) y en las estaciones logísticas del Boulou (vial) y Cerbère (ferroviaria). Con todo, la Euroregión del Arco Mediterráneo es un territorio densamente poblado en una franja relativamente estrecha de territorio a lo largo de la costa, la disponibilidad de suelo altamente accesible y costes moderados está más baja que en otras localizaciones del Estado español o el sur de Francia, lo que dificulta implantaciones extensivas, si no es en los territorios del *hinterland*. Zaragoza impulsa Plaza, que con cerca de 1.300 ha es el recinto logístico más grande de Europa.

La logística se ha de desarrollar en la Euroregión del Arco Mediterráneo como sector emergente que genera valor añadido vinculado a las actividades de distribución, ensamblaje, acabado de productos, y para servir las necesidades del tejido industrial y de los puertos. La dificultad para disponer de más suelo logístico hace necesario que se establezcan estructuras de gestión en red entre los centros logísticos. El trabajo eficiente y en red de las plataformas de la Euroregión del Arco Mediterráneo (incluida Plaza en Zaragoza) es lo que puede dar competitividad internacional Arco Mediterráneo. Es conveniente consolidar fórmulas de partenariado público-privadas para la construcción y gestión de centros logísticos.

Sobre los puertos

ValenciaPort (Puerto de Valencia, Sagunto y Gandía) es líder en el tráfico de contenedores del Mediterráneo Occidental, con 3,3 MTEU transportados entre enero y noviembre de 2008 (+ 18% respecto al 2007, con un tráfico de transbordo en alza) y 55, 3 Mt de mercancías, y prevé llegar a 4 MTEU y 68 Mt en 2015. El puerto de Barcelona ha gestionado hasta noviembre del 2008 2.4 MTEU (+ 0,32% respecto al 2007) y 48,3 Mt, y prevé llegar a 4,5 MTEU y 85 Mt en 2015. Algeciras perdía durante el 2008 un 3,2% del tráfico de contenedores y transportaba un total de 3 MTEU y 68,6 Mt. Tarragona y Castellón han gestionado 30,3 Mt (- 9,4%) y 12,5 Mt (+ 3,3%), respectivamente, básicamente en productos energéticos vinculados a los respectivos complejos petroquímicos, pero con una tendencia a diversificar la actividad de apoyo a la industria regional (exportaciones de productos alimentarios, cerámica...). El puerto de Alicante ha gestionado 2,65 Mt (- 23%). El resto de puertos comerciales de la Euroregión del Arco Mediterráneo (Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita, Gandia) tienen una actividad muy reducida, aunque algunas propuestas de implantar rutas de *short sea shipping*, a corto plazo no parece que puedan desarrollar un rol destacado. Los grandes puertos del Mediterráneo se encuentran todos en fase de ampliación, esperando ampliar sus *hinterlands* a corto plazo, con el objetivo de aumentar su cuota de participación sobre los tráficos asiáticos de entrada a Europa, que actualmente entran en más de un 75% por los puertos del norte de Europa. Para poder exportar eficientemente mercancías hacia el resto de Europa son necesarias actuaciones viarias, ferroviarias y logísticas complementarias. Con todo, la situación excéntrica de Barcelona y Valencia respecto de la ruta de Suez-Gibraltar en limitará la capacidad de atracción, especialmente de los barcos de mayor capacidad que hacen pocas escalas.

Si bien puertos como Algeciras-TangerMed tienen una mejor localización geográfica en la ruta Suez-Gibraltar, los puertos de Barcelona-Tarragona y de Valencia-Sagunto deben convertirse en puertas logísticas del sur de Europa ampliando sus *hinterlands*; Barcelona y Tarragona deben gestionarse coordinadamente.

Sobre el ferrocarril de mercancías

El tráfico de mercancías importadas de fuera de Europa crecerá mucho los próximos años, en parte por la desindustrialización creciente del continente. El crecimiento del volumen de mercancías importadas a través de los grandes puertos comportará la necesidad de definir corredores donde los servicios de transporte de mercancías de larga distancia sean preferentes, como por ejemplo la Betuwe Line del puerto de Rotterdam hacia su *hinterland* centroeuropeo. Si la Euroregión del Arco Mediterráneo debe convertirse en la puerta logística del Mediterráneo, habrá que pasar mucha más mercancía por el corredor mediterráneo hacia Centroeuropa, y el ferrocarril puede contribuir a reducir la presión sobre las autopistas. El proyecto Ferrmed propone un corredor de ferrocarril para servicios preferentes de transporte de mercancías entre los principales puertos del Arco Mediterráneo y la Europa Central y del Norte, desde Algeciras hasta Estocolmo (3.500 Km.) pasando por los puertos españoles, la valle del Ródano, Hamburgo, Copenhague y Malmö. Con todo, a pesar del apoyo público, el ferrocarril tiene un peso modesto en el transporte de mercancías. Para aumentarlo, hay que mejorar su competitividad y por eso, entre otras cosas, es imprescindible la liberalización y reorganización del sector ferroviario en Europa.

La mejora del servicio ferroviario, que incluye inversiones en infraestructura, podría conseguir aumentar la parte de mercado del ferrocarril en el corredor que une los puertos del Mediterráneo con Europa Central

Sobre el ferrocarril de alta velocidad

La red de alta velocidad española será en pocos años de las más desarrolladas del mundo, junto con las de Francia y Japón. En Cataluña, las cuatro capitales provinciales estarán conectadas en 2012 con Zaragoza y Madrid y con Perpiñán, aunque el tramo de Perpiñán a Montpellier posiblemente no sea de alta velocidad hasta después del 2020. En el País Valenciano, las tres capitales provinciales estarán conectadas entre ellas y con Madrid en AVE previsiblemente antes del 2015. La continuidad del corredor mediterráneo en alta velocidad no está prevista a corto plazo, aunque el Ministerio de Fomento ha iniciado estudios informativos. Los retrasos se deben principalmente a cuestiones políticas e institucionales, y la relativa dificultad de insertar una nueva línea en este corredor ya densamente urbanizado. De momento, cuando el nuevo enlace ferroviario entre L'Hospitalet de l'Infant y La Secuita ponga fin al último tramo en vía única del recorrido, los trenes, adaptados al cambio de ancho mientras no se construya una nueva línea, permitirán ya de reducir el tiempo de viaje en unos 50 min. Si la demanda de viajes por ferrocarril en el corredor Mediterráneo acondicionado progresara como en los de Madrid en Andalucía y de Madrid en Cataluña, el tráfico podría aumentar sensiblemente y facilitar las relaciones entre las ciudades de la Euroregión del Arco Mediterráneo. La buena conexión por ferrocarril de alta velocidad de los aeropuertos puede permitir igualmente una gestión más eficiente del tráfico aeroportuario de la Euroregión del Arco Mediterráneo.

Los servicios ferroviarios de alta velocidad en el corredor mediterráneo son más competitivos que otros corredores de España dada la alta densidad demográfica y las fuertes relaciones económicas, y también pueden jugar un papel importante en la integración de los aeropuertos de la Euroregión del Arco Mediterráneo.

Sobre la gestión de la red de autovías y autopistas

Los corredores viarios de larga distancia de la Euroregión del Arco Mediterráneo se encuentran constituidos básicamente por el Eje Mediterráneo (desdoblado AP-7 // A-7), el Eje del Ebro (desdoblado a medio plazo AP-2 // A-2), el eje de Valencia a Zaragoza (A-23) y el eje de la Comunidad Valenciana en Madrid (A-3 // A-31). Faltan tramos de autopista para atender la demanda de una región que, debido al turismo, tiene además unas descompensaciones estacionales de demanda muy fuertes que generan niveles de congestión inadmisibles. Las alternativas ferroviarias sólo podrán paliar ligeramente la situación. Los problemas ambientales y de financiación son los principales frenos a la expansión de la red. Los primeros requieren actuaciones muy estudiadas y consensuadas. La financiación está necesariamente vinculada con la inversión privada y el pago por el uso de la infraestructura. El peaje sólo se aplica sobre una parte de la red viaria de vías desdobladas, aunque los parámetros de diseño son similares en toda la red. Las concesiones sobre las autopistas de peaje casi siempre se han ido prorrogando a cambio de rebajas en las tarifas o actuaciones infraestructurales (por ejemplo, la construcción de carriles adicionales). Actualmente, las tarifas unitarias difieren mucho de una vía a otra y responden esencialmente a las situaciones particulares de cada concesión. No existe racionalidad en el sistema y esto conlleva una mala utilización de su capacidad. La lógica económica llevaría a la implantación de un sistema de peajes para gestionar el tráfico de manera más eficiente. En algunas ciudades, se están aplicando tarifas inteligentes fijadas en función del tipo de vía, momento del viaje y tipo de vehículo para regular la movilidad cotidiana (Londres, Estocolmo...). Hay también algunas experiencias de tarifas variables para autopistas interurbanas para distribuir mejor el tráfico los días de punta, pero los problemas se plantean sobre todo en la aplicabilidad global del peaje en la red y en la utilización de los ingresos generados. A pesar de las resistencias de los territorios a aceptar la implantación o perpetuación de un sistema generalizado de peaje, sobre todo aquellos que tienen mayor concentración de vías de pago como Sabadell y Terrassa o que han sufrido déficits de accesibilidad más severos como Alcoy, a otros sitios, como Castellón, Gandia, Tarragona, Girona, Barcelona o Valencia, esta iniciativa es necesaria para mejorar la gestión del tráfico.

La red básica de autopistas de la Euroregión del Arco Mediterráneo debe completarse para que pueda responder a las necesidades crecientes de movilidad. El sistema de peajes en la red de autopistas se debe reformular para convertirlo en un instrumento de gestión más eficiente del tráfico. A medio plazo, es necesario evolucionar hacia una tarificación en tiempo real de los vehículos (en función del itinerario, número de ocupantes...)

Sobre la adecuación a la red básica de carreteras

La red básica de carreteras de la Euroregión del Arco Mediterráneo es relativamente densa, pero tiene características técnicas muy heterogéneas (incluidos tramos de autovía con acceso a colindantes, carreteras desdobladas con intersecciones a nivel, carreteras totalmente urbanizadas, travesías urbanas con intensidades de tráfico muy elevadas). Anualmente, se producen gran número de accidentes.

La red de vías básicas deberá reacondicionarse y mejorar para suprimir todos los accesos de colindantes, las intersecciones a nivel en vías de tráfico elevado, las travesías urbanas, y tender a segregar los tráficos de larga y media distancia de los locales, por razones de seguridad y fluidez del tráfico.

Sobre las redes comarcales y locales

La red local y comarcal de carreteras de la Euroregión del Arco Mediterráneo sufre un déficit de inversión muy importante y no existen planes específicos para esta red. La red viaria local en las zonas más altamente pobladas está haciendo funciones que, por su intensidad de tráfico, corresponden a vías comarcales o de la red básica, y no permite dar cabida a usos compartidos con peatones y ciclistas, dar prioridad al transporte público en accesos a grandes núcleos de población para aumentar la velocidad comercial de los servicios de autobús. En Alicante y Valencia, la implantación de vías parque contribuye a la mejora de la seguridad vial metropolitana y hace compatible el uso de las carreteras por parte de las diferentes formas de transporte motorizado y no motorizado. Los planes territoriales insulares de Menorca y Mallorca reconocen el concepto de vía de paisaje o vía turística, que se traduce en el acondicionamiento de algunas vías de interés paisajístico de la red local y comarcal para potenciar una integración respetuosa con el paisaje. La Ley de protección, gestión y ordenación del paisaje de la Generalitat de Cataluña (2005) establece la necesidad de la mejora del paisaje de los accesos viarios a núcleos urbanos. La Diputación de Barcelona lleva a cabo actuaciones tendentes a dotar de urbanidad las vías locales.

La vialidad intermedia, carreteras locales y comarcales entre las calles de las poblaciones y las vías de la red básica, ha sufrido un déficit de inversión y planeamiento durante décadas y actualmente requiere una atención preferente y un tipo de actuación específico, que permita integrar los requerimientos de los diferentes tipos de usuarios (vehículos, transporte público, ciclistas, peatones...) en sus diferentes tramos de la red.

Sobre transporte público y movilidad metropolitana

En Barcelona, Valencia y Palma están en curso la modernización y la ampliación de las redes de cercanías, al tiempo que invierten en la extensión de líneas de metro y de tranvía. La línea 9 de Barcelona tendrá un coste del orden de tamaño del AVE entre Madrid y Barcelona. Alicante y Tarragona buscan articular la movilidad de sus áreas metropolitanas con fórmulas ferroviarias híbridas de tren y tranvía. Castellón y Andorra exploran las posibilidades de medios de transporte público colectivo de capacidad intermedia a medio camino entre el tranvía y autobús (BRT) y de la implantación de plataformas reservadas para transporte público en entornos interurbanos (bus exprés). El autobús interurbano es una solución económica y flexible para dar respuesta a zonas metropolitanas con demandas medias-bajas, pero son necesarios horarios regulares y conocidos, y coordinación horaria con el resto de medios de transporte. Es necesaria la implantación de nuevas técnicas de gestión de la movilidad urbana, en particular de integración tarifaria y, dadas las condiciones climáticas particulares de algunas áreas metropolitanas de la región, en la introducción de vehículos (públicos y privados) más limpios.

Las políticas de movilidad urbana deben ir en favor de la integración tarifaria, el transporte público y las formas no motorizadas en el ámbito urbano, y en ámbitos metropolitanos en favor de carriles bus o plataformas reservadas de transporte público o formas de mayor capacidad en función de la demanda, para evitar déficits de explotación crecientes. En los centros urbanos, se ha de tender a regular el aparcamiento gratuito en superficie para ganar más espacio urbano, ampliar zonas peatonales e incentivar el uso de vehículos limpios. Hay que propiciar que se haga un uso más racional del vehículo privado.

Sobre las redes de abastecimiento de agua

El Programa Agua del Ministerio de Medio Ambiente prevé la construcción de desalinizadoras para aumentar la capacidad de abastecimiento de agua, en Cataluña en 70 hm³/año en la

Comunidad Valenciana en 200 hm³/año. En las Islas, ya funcionan instalaciones en Palma, Ibiza y Ciutadella. La Agencia Catalana del Agua prevé actuaciones complementarias. Los grandes trasvases son muy difíciles de ejecutar por la oposición mediática y social. Las tarifas del agua no cubren todavía los costes reales del ciclo completo del agua. La demanda de agua de boca tiende a estabilizarse (150 l/hab•día), mientras que mejoran las necesidades unitarias en materia de riego a la agricultura ya la industria.

La solución a corto plazo al problema de abastecimiento de agua en la Euroregión del Arco Mediterráneo pasa por la construcción de plantas desalinizadoras y la interconexión de cuencas hídricas simultáneamente al establecimiento de tarifas y otras políticas que estimulen el ahorro. A medio y largo plazo, pueden ser todavía necesarios nuevos trasvases.

Sobre el suministro de energía

El PIE 2004-2010 de la Generalitat Valenciana prevé llegar a la autosuficiencia energética mediante la construcción de nuevas centrales de ciclo combinado y el fomento de las energías renovables (65 parques eólicos, biomasa, solar...). Las Islas Baleares prevén poner fin a los problemas de suministro eléctrico mediante la construcción de interconexiones con las redes peninsulares. El Plan de la Energía de la Generalitat de Cataluña prevé el progresivo cierre de las centrales nucleares catalanas cuando lleguen al final del periodo de vida útil. Para compensar la pérdida de capacidad productiva, se estima que habrá que construir un mínimo de diez nuevas centrales de ciclo combinado. Se prevé multiplicar por dos y medio la actual potencia energética de las renovables de cara al 2015, hasta alcanzar una cuota del 8%. En mayo de 2008, los estados francés y español acordaron finalmente la construcción de la MAT parcialmente enterrada por los Pirineos Orientales, después de meses de debate político y social.

Para disminuir rápidamente la dependencia del petróleo, habrá que mantener la producción actual de energía nuclear y desarrollar las energías renovables, especialmente la eólica y, en parte, la fotovoltaica. La mejora e interconexión de redes eléctricas es imprescindible para equilibrar la oferta con una demanda y una producción variables.

Sobre las telecomunicaciones

La red de fibra óptica de la Euroregión del Arco Mediterráneo llega a grandes áreas metropolitanas y en algunos centros de actividad económica, pero no a los polígonos industriales ni en la mayoría del territorio por cuestiones de estrategia empresarial de los operadores y / o por falta de rentabilidad económica de las inversiones necesarias para ramificar la red troncal. Las administraciones no pueden constituirse como proveedores de servicios de Internet, ni siquiera allí donde los operadores privados no muestran interés, porque el mercado de las telecomunicaciones está liberalizado. La competencia del mercado español es poco eficiente por las particularidades que tuvo el proceso de privatización en España (por ejemplo, no tuvo en cuenta la separación estructural de prestamistas de servicios y explotadores de infraestructura), lo que revierte en tarifas más altas y servicios de menor calidad que en otros países de la UE. Las administraciones están estudiando fórmulas de colaboración • colaboración público-privada para desarrollar las infraestructuras tecnológicas donde la iniciativa privada no llega, a través de la construcción y cesión de infraestructura a terceros (operador neutro). Este es un aspecto clave de la competitividad de las empresas. El futuro de los servicios informáticos a las empresas y usuarios pasa por la completa externalización de la gestión remota de sistemas, lo que requerirá infraestructuras de transmisión y almacenamiento de datos de gran capacidad.

El despliegue de las redes de telecomunicaciones en el territorio podrá realizarse de forma progresiva en el tiempo, agrupando potenciales usuarios en paquetes conjuntos de dimensión suficiente para garantizar la rentabilidad económica de la prestación de servicios a un operador, y construyendo infraestructura pública donde la iniciativa privada no lo haga.

Relación de los debates del *Libro Blanco de las Infraestructuras*, por orden cronológico

- Cámara de Comercio de Andorra, 26 de junio de 2007.
- Cámara de Comercio de Perpiñán, 28 de junio de 2007.
- Cámara de Comercio de Mallorca, 19 de julio de 2007.
- Cámara de Comercio de Castellón, 27 de septiembre de 2007.
- Cámara de Comercio de Girona, 9 de octubre de 2007.
- Cámara de Comercio de Alcoi, 8 de noviembre de 2007.
- Cámara de Comercio de Alicante, 22 de noviembre de 2007.
- Cámara de Comercio de Ibiza y Formentera, 28 de noviembre de 2007.
- Cámara de Comercio de Manresa, 19 de febrero de 2008.
- Cámara de Comercio de Reus, 20 de febrero de 2008.
- Cámara de Comercio de Tarragona, 20 de febrero de 2008.
- Cámara de Comercio de Valls, 20 de febrero de 2008.
- Cámara de Comercio de Castellón, 7 de marzo de 2008.
- Cámara de Comercio de Sant Feliu de Guíxols, 7 de marzo de 2008.
- Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña, 31 de marzo de 2008.
- Debate en Gandia, 17 de abril de 2008.
- Cámara de Comercio de Menorca, 22 de abril de 2008.
- Cámara de Comercio de Barcelona, 29 de abril de 2008.
- Cámara de Comercio de Terrassa, 5 de mayo de 2008.
- Cámara de Comercio de Sabadell, 3 de junio de 2008.
- Colegio de Ingenieros Industriales de la Comunidad Valenciana, 26 de junio 2008.
- Cámara de Comercio de Tortosa, 7 de octubre de 2008.
- Cámara de Comercio de Lleida, 14 de octubre de 2008.
- Debate en la Cámara de Comercio de Barcelona en Osona, 13 de noviembre de 2008.
- Debate Sectorial de Telecomunicaciones, 18 de noviembre de 2008.
- Debate en Sagunto, 21 de noviembre de 2008.
- Colegio Oficial de Economistas de Valencia, 24 de noviembre de 2008.

- Cámara de Comercio de Tarrega, 2 de diciembre de 2008.
- Colegio Oficial de Economistas de Cataluña, 16 de diciembre de 2008.
- Debate con los sindicatos de la Euram, 21 de enero de 2009.
- Debate con asociaciones de pequeña y mediana empresa de la Euram, 22 de octubre de 2009.
- Presentación final en Valencia, mayo de 2010.