

JORNADAS SOBRE LA EUROREGION



JORNADAS SOBRE LA EUROREGION

Palma, 9-10 de junio de 2005

© del text: els/les autors/res, 2005

© de l'edició: Consell Econòmic i Social de les Illes Balears, 2005

Il·lustració de la coberta: Josep Boira

Primera edició: desembre 2005

Edició: Universitat de les Illes Balears. Servei de Publicacions i Intercanvi Científic. Cas Jai. Campus universitari. Cra. de Valldemossa, km 7.5. 07122 Palma (Illes Balears)

Impressió: Gráficas Planisi, SA

ISBN: 84-7632-970-9

DL: PM 2934-2005

No es permet la reproducció total o parcial d'aquest llibre ni de la coberta, ni el recull en un sistema informàtic, ni la transmissió en qualsevol forma o per qualsevol mitjà, ja sigui electrònic, mecànic, per fotocòpia, per registre o per altres mètodes, sense el permís dels titulars del copyright.

SUMARIO

1. Presentación	7
2. Introducción	9
3. Presentación y apertura de las Jornadas	15
Hble. Sr. Francesc Obrador i Moratinos, Presidente del Consejo Económico y Social de las Islas Baleares	15
Hble. Sr. Lluís Àngel Ramis de Ayreflor Cardell, Consejero d Economía, Hacienda e Innovación del Govern de les Illes Balears	17
4. Presentación de la Euroregión por parte de los representantes regionales	19
Intervención del Sr. Joan Gual de Torrella i Guasp, Comisionado del Govern de les Illes Balears para la Euroregión Pirineos-Mediterráneo	19
Intervención del Sr. Antoni Fernández Pérez, Secretario General del Departamento de Trabajo e Industria. Generalitat de Catalunya	21
Intervención del Ilmo. Sr. Juan Carlos Martín Mallén, Representante regional del Gobierno de Aragón para la Euroregión Pirineos-Mediterráneo y Director General de Asuntos Europeos y Acción Exterior del Gobierno de Aragón	25
5. La realidad jurídica y social de la Euroregión: la figura de las agrupaciones europeas de cooperación transfronteriza y análisis del futuro Reglamento	29
Intervención del Sr. Lluís Garau Juaneda, Catedrático de Derecho Internacional Privado. Universitat de les Illes Balears	29
Intervención del Sr. Fernando Llanos Aramburu, Director de la Delegación en Bruselas del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación	34
Intervención del Sr. José María Zufiaur Narvaiza, Consejero del Comité Económico y Social Europeo	46
6. La gobernanza de la Euroregión: el papel de los agentes económicos y sociales	51
Intervención del Sr. Joan Pujol Segarra, Secretario General del Foment del Treball Nacional	51

Intervención del Sr. Jorge Arasanz Mallo, Vicepresidente del Consejo Económico y Social de Aragón	54
Intervención de la Sra. Laura Pelay i Bargalló, Secretaria de Políticas por la Igualdad de la UGT Catalunya	58
7. La fundamentación de la Euroregión desde el análisis economicoregional.....	61
Intervención del Dr. Martí Parellada i Sabata, Catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Barcelona	61
Intervención del Sr. Miquel Alenyà Fuster, Consejero del CES de las Islas Baleares en representación del Govern de les Illes Balears	67
Intervención del Dr. Jérôme Ferret, Catedrático de Sociología. LEREPS-CIRESS. Universidad de Toulouse 1	70
8. La fundamentación de la Euroregión desde el ámbito de las infraestructuras	75
Intervención de la Dra. Joana M ^a Seguí Pons, Catedrática de Geografía Humana de la Universidad de las Islas Baleares.....	75
Intervención del Dr. Josep Vicent Boira Maiques, Profesor Titular de Geografía Urbana de la Universidad de Valencia y miembro del Comité Académico de la Cátedra Ignasi Villalonga	80
Intervención del Sr. Jesús Álvarez Fernández, Delegado de Transmediterránea en las Islas Baleares.....	84
Intervención del Dr. José Luis Calvo Palacios, Catedrático de Geografía Humana. Universidad de Zaragoza	92
9. Clausura	97
Intervención del Sr. Joan Canals Oliva, Vicepresidente del CTESC de Catalunya.....	97
Intervención de la Ilma. Sra. Ángela López Jiménez, Presidenta del CES d'Aragón	99
Intervención del Sr. Jean-Louis Chauzy, Presidente del CES de Midi-Pyrénées	101

1. PRESENTACIÓN

Los efectos de la globalización y la última ampliación europea son dos de los retos más importantes a los que la UE habrá de dar respuesta en los próximos días. La estrategia de Lisboa (2000), primero y el Informe Sapir (2003), luego, han sido las piezas claves para forjar los cimientos de una sólida respuesta a los retos planteados, sin que ninguno haga referencia de forma significativa al papel que en las nuevas estrategias de competitividad puedan jugar las regiones europeas.

En este sentido es importante destacar el informe de la *Asociación de Regiones Europeas Frontereras* (AEBR, 2003) que promueve justamente una estrategia competitiva del tipo *bottom-up approach* basado en las regiones, dado que este es el nivel más adecuado para incorporar las nuevas políticas de competitividad. No obstante, el informe *Kok* (2004) ha confirmado la necesidad de reforzar la política regional, ya que la ampliación puede incrementar los problemas de desigualdad regional.

Igual de importantes son los enfoques competitivos basados en los conceptos *de redes regionales o policentrismo* (Camagni, 2005), que es el resorte teórico en el que se sustenta la aparición de las Euroregiones. De esta manera, ante un modelo europeo de desarrollo jerárquico y centralizado en las grandes áreas urbanas de París, Londres, Hamburgo, Munich y Milán, se puede contraponer un modelo de *redes regionales de cooperación*, que son las Euroregiones.

No se puede olvidar tampoco que las nuevas perspectivas financieras (2007-2013) priorizan especialmente las propuestas de inversión regional en infraestructuras y políticas de investigación e innovación, que probablemente habrán de tener en cuenta aquellas propuestas que vengan avaladas por acuerdos europeos de cooperación regional transfronterizas, ya que generan economías de escala, sinergias de todo tipo y una mayor capacidad de gestión por parte de los órganos encargados de poner en práctica las nuevas políticas europeas de cohesión.

De hecho las agrupaciones regionales europeas de cooperación ya existen en Europa desde hace muchos años con resultados muy positivos. Tal es el caso de la Euroregión de Alemania y Países Bajos creada el 1958, que dio paso, posteriormente, a la formalización de las Euroregiones de Rhein-Waal (1973), Maas-Rhein (1976), Ems-Dollart (1976) y Rhein-Maas-Nord (1977). Posteriormente se han formalizado más de

treinta y tres euroregiones, la última de las cuáles, ha sido la *Euroregión Pirineos-Mediterráneo* (2004).

Existe una amplia fundamentación analítica que demuestra las ventajas competitivas de los acuerdos de cooperación regional, tal como afirman Aranda y Montolio (2004). Estos trabajos muestran la importancia de los efectos externos positivos que se generan en las regiones menos competitivas, si éstas adoptan una estrategia cooperativa con regiones vecinas que tienen una mayor capacidad de atracción como centro de desarrollo. Por tanto, no es tan importante *pensar donde estoy situado en Europa, sino pensar mejor al lado de quién estoy*. Las ventajas son evidentes por la vía de la demanda (extensión del mercado), oferta (compartir factores productivos), intangibles (investigación, desarrollo e innovación), promoción internacional, etc... Se ha demostrado que las externalidades positivas se difunden eficientemente en una escala entre 250 y 500 km. Son especialmente importantes los efectos beneficiosos en materia de colaboración de materias como la ciencia, las universidades, los parques científicos, las administraciones y las empresas, hecho destacado por la *European Research Area* (2005).

Es por todo esto que el CES, juntamente con el Comisionado para la Euroregión, se planteó la organización de estas Jornadas sobre la Euroregión Pirineos-Mediterráneo en Palma, para profundizar en el conocimiento mutuo con los diferentes *partenaires* de la Euroregión, con tal de posibilitar unas óptimas bases de colaboración económica y social, que se han visto alentadas sin ningún tipo de dudas, por el espíritu emprendedor de la sociedad civil.

Se ha de reconocer que la propuesta de la Euroregión de incentivar la competitividad, el crecimiento económico y el bienestar social, no es una propuesta a corto plazo. Se trata de una propuesta ambiciosa de largo alcance, compleja, pero enormemente tentadora si se sabe aprovechar las ventajas, sinergias y potencialidades que integra.

Como toda propuesta ambiciosa plantea problemas que se tendrán que resolver, de los que no son menores los que hacen referencia a las cuestiones culturales, políticas o de contraposición de intereses. Creemos que para superar estos imprevistos se hace necesario fomentar este tipo de encuentros que permitan difundir el proyecto de la Euroregión, porque su mejor conocimiento actúe como un animador, o sea, como un encantamiento para la propia sociedad civil, que en el fondo, será la verdadera protagonista para su realización y logro. Este, y no otro, ha sido el auténtico sentido de estas Jornadas que presentamos.

Francesc Obrador Moratinos

Joan Gual de Torrella Guasp

Comisionado para la Euroregión del Govern de les Illes Balears

2. INTRODUCCIÓN¹

1. El contexto internacional de la Euroregión

1.1. Cambio tecnológico, globalización de los mercados e ideopolis

Una de las principales preocupaciones de los gobiernos, empresas y organizaciones empresariales, trabajadores y organizaciones sindicales, organizaciones cívicas y sociales de los países occidentales es la de encontrar respuestas eficientes a los retos que plantea la actual revolución tecnológica basada en las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC's), que están en la base de los procesos de deslocalización de las inversiones y de globalización de los mercados.

La actual fase de globalización de la economía mundial se caracteriza por el incremento de la competencia internacional², la aceleración del cambio técnico a través de la introducción de las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC's) y el aumento de las deslocalizaciones empresariales desde los países centrales a las nuevas economías en desarrollo. Este fenómeno puede provocar, en los países centrales, pérdida de inversiones, lentitud del crecimiento económico y de la ocupación y disminución progresiva del bienestar económico y social.

En el caso de la Unión Europea, la respuesta a los retos que plantea la revolución tecnológica de las TIC's y la globalización se concreta en la Estrategia de Lisboa por el crecimiento y la ocupación³ y en la reanimación y puesta a punto de esta estrategia que se ha hecho en el reciente Informe Kok⁴.

¹ Ferran Navinés. Asesor económico del CES.

² Factores explicativos importantes son: la ampliación de la UE-15 a la UE-25, la emergencia de nuevas potencias económicas de alcance mundial, caso de China e India, y la liberalización del comercio mundial aprobado por la OMC en Doha, cuyos acuerdos tendrá que ampliarse en Hong Kong a finales de este año

³ El objetivo establecido por la Estrategia de Lisboa es que la UE se convierta en "la economía basada en el conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer económicamente de manera sostenible con más y mejores puestos de trabajo y con mayor cohesión social".

⁴ "Facing the Challenge: The Lisbon strategy for growth and employment". Report from the High Level Group chaired by Wim Kok, november, 2004.

El Informe Kok constata que en el actual contexto globalizador con la irrupción de producciones masivas a bajo coste salarial, la Unión Europea no puede competir vía precios, bajos costes laborales y aumento de la precariedad laboral. La respuesta pasa por la necesidad de aumentar la calidad de los productos y la competitividad de la economía europea, mediante la mejora de la productividad vía el incremento del gasto privado y público en I+D+i, mejorar la transferencia tecnológica, la dotación de capital humano y la formación en nuevas tecnologías. En relación con el mundo empresarial, se plantea la mejora de su financiamiento y la simplificación del marco administrativo para la creación de empresas. Debe también aumentarse el stock de capital público en infraestructuras, asegurar la sostenibilidad y garantizar la cohesión social y el modelo social europeo⁵.

Conviene recordar algunos de los principales rasgos que caracterizan la actual situación de cambio permanente que vivimos. Como afirma D. Landes, en el corazón de todo el proceso de crecimiento económico, hoy más que nunca, encontramos el conocimiento intelectual. Hemos pasado de la economía industrial basada en la transformación de materias primas a la economía del conocimiento y de los servicios avanzados. Si la primera podía dar lugar a localizaciones rurales, de cuencas mineras y/o de ciudades industriales, la segunda, la economía del conocimiento, sólo fructifica en economías urbanas muy especiales, aquellas que se denominan *ideopolis* o ciudades que basan su fortaleza competitiva en el conocimiento y la creatividad, porque tienen una elevada capacidad de atracción de los mejores científicos, técnicos, profesionales y artistas. Así, su base competitiva es su capacidad de *attractiveness*⁶.

Se puede decir, por tanto, que las TIC's y la globalización han permitido redistribuir de nuevo las cartas del juego de las inversiones internacionales al revelar nuevas oportunidades de negocio y favorecer nuevas localizaciones de las inversiones, o lo que es lo mismo, identificar nuevos territorios urbanos que presentan características de *ideopolis*.

1.2. Competitividad y cambios territoriales

Josef Konvitz, Jefe de la Estrategia para el Desarrollo Económico Local de la OCDE, recuerda que la capacidad competitiva de las ciudades mejora si éstas son capaces de articular redes o *clusters* de ciudades ancladas y coordinadas por una estrategia de desarrollo regional. Si, además, este *cluster* de ciudades está formado por *ideopolis*, es el conjunto del área territorial regional la que inicia un proceso virtuoso al convertirse en un polo de *attractiveness* para la reasignación de las inversiones internacionales. En este caso, es el conjunto del territorio regional el que es identificado como un *polo ganador* por parte de las empresas multinacionales.

Así, la globalización está provocando una redefinición drástica de los elementos competitivos circunscritos a determinados ámbitos territoriales. Se observa una

⁵ Para el caso de Baleares y en relación con toda esta problemática se puede consultar como un primer documento de reflexión elaborado por el CES el libro: *Comportament de la productivitat i la competitivitat a les Illes Balears*. Documents 1. Palma: Consell Econòmic i Social de les Illes Balears, 2004.

⁶ Véase el Informe Kok, páginas 20, 21 y 30.

creciente inadecuación de los ámbitos territoriales estándares, caso de la Unión Europea, los estados o las regiones, con el fin de dar respuestas flexibles y ágiles a los retos presentes. Surge, en cambio, la redefinición de nuevos ámbitos territoriales de cooperación más eficientes y competitivos: son las euroregiones.

2. Fundamentación de la Euroregión

2.1. El principio de subsidiariedad

Las euroregiones responden a la necesidad de gestionar el territorio de forma participativa por parte de los agentes económicos y sociales más representativos del entorno local. El norte que debe orientar las políticas y actuaciones es el principio de subsidiariedad, según el cual, los problemas deben tratarse en los niveles de decisión más eficientes y próximos a los ciudadanos. Las euroregiones pueden dar a la Unión Europea una verdadera dimensión territorial del desarrollo económico y social, dimensión que hasta ahora le ha faltado.

2.2. Las sinergias

En un mundo cada vez más globalizado, la captación de inversiones directas extranjeras es un reto ineludible para sostener el crecimiento económico. Hay que tener en cuenta que, con una actuación concertada de cooperación europea interregional, las posibilidades de expansión económica, de competitividad, de mejora de las infraestructuras, de tratamiento fiscal para las empresas, de políticas específicas adecuadas para el tejido productivo de PIMES, de potenciar nuevos acuerdos de cooperación a todos los niveles (privado, público y mixto), etc... podrían generar un efecto multiplicador de sinergias que, hoy por hoy, son el germen de los nuevos procesos de desarrollo económico y social.

2.3. Los ejes de crecimiento y de liderato económico

En el ámbito del sur de Europa, la Euroregión Pirineos-Mediterráneo se configura como uno de los polos regionales más dinámicos de crecimiento. De hecho, la nueva política regional de la Unión Europea (UE) trata de desarrollar diferentes ejes de crecimiento. En estos momentos, el centro económico y geográfico de la UE tiene el 14% del territorio, el 33% de la población y el 50% de la riqueza. En los Estados Unidos existen 4 o 5 núcleos de liderato económico. Siguiendo el ejemplo de los Estados Unidos, de lo que se trata es que la UE también cree 4 o 5 núcleos de liderato económico y, sin ninguna duda, uno de estos núcleos tendrá que ser el constituido por la Euroregión, ya que será un polo de atracción económica de primera magnitud en el sur de Europa⁷. De las 20 nuevas posibles *ideopolis* en Europa, sólo tres recaen en el sur, de las cuales dos, Barcelona (como una ideopolis claramente reconocida por la Urban

⁷ Véase el prólogo a la *Memòria del CES sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears 2002*.

Summit de 31 de octubre de 2002) y Valencia (en fase de convertirse en una nueva ideopolis potencial) formarían parte del núcleo duro de la Euroregión del Arco Mediterráneo.

3. La Euroregión Pirineos-Mediterráneo

3.1. La constitución

El pasado 29 de octubre se constituye en Barcelona la firma de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo, formada por las Illes Balears, Catalunya, Aragón, Midi-Pyrénées y Languedoc-Rosselló, como un espacio europeo de cooperación interregional y con la voluntad de abrirse, a corto plazo, a otros territorios próximos y, a más largo plazo, al Arco Mediterráneo y a las islas mediterráneas occidentales.

3.2. Los objetivos

Uno de los objetivos que se propone la nueva Euroregión es convertirse en un grupo de presión (“lobby”) frente a Bruselas, para ello tienen que conseguirse economías de escala, musculatura institucional y *attractiveness* de nuevo capital humano, que permita mejorar la base de la competitividad y abrir la Euroregión a la economía mediterránea, europea y mundial⁸.

3.3. Las prioridades

Las prioridades de la cooperación entre los socios de la Euroregión son las siguientes: En materia de **infraestructura** de transporte de mercancías y pasajeros con el fin de mejorar la red ferroviaria, carreteras, mar y aire. Esta red de transporte debe quedar interconectada con las grandes redes transeuropeas, con especial cuidado para los recorridos de alta velocidad, transmediterráneos y mundiales. Tampoco se puede olvidar la necesidad de conformar al sur de Europa uno de los principales polos logísticos de la Unión Europea, por lo que deberá mejorar la red de telecomunicaciones y de energía.

Investigación+desarrollo+Innovación (I+D+i), para asegurar un papel relevante de la Euroregión dentro del Espacio Europeo de Investigación. El objetivo es que la Euroregión se identifique por los capitales multinacionales como un territorio estructurado por ideopolis, que conformen entornos creativos e innovadores, con polos de liderato mundial como es el caso de la industria aeronáutica y la biomedicina.

⁸ Esta idea se recoge en el **Acord estratègic por a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana**: “En el nuevo contexto de una UE ampliada y un entorno cada vez más globalizado, hay que disponer de la dimensió adecuada para competir. Se deben poder aprovechar las economías de escala, las sinergias y las complementariedades que puedan surgir entre los territorios que, además, tienen intereses estratégicos compartidos. En este sentido, la Euroregión aparece como el marco natural de una plataforma internacional (...) [que] ha de convertirse en un potente núcleo que recoja una realidad histórica de amplias relaciones económicas y comerciales” (p. 5).

Cultura y turismo son elementos claves para un territorio estructurado por ideopolis. Así, la diversidad cultural es concebida como un activo competitivo, que facilita implementar procesos de integración y multiculturalismo, que motiva el espíritu artístico y creativo, que atrae nuevos talentos y nuevas experiencias culturales⁹. A la vez, el impulso de la cultura y las artes puede potenciar un nuevo modelo turístico más sostenible a la vez que se pueden explorar la creación de nuevas rutas y marcas turísticas.

4. Los activos de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo

Dentro del Estado español, el núcleo duro de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo lo configuran Zaragoza, Palma y Barcelona. De acuerdo con los catorce indicadores estructurales sugeridos por el Informe Kok de noviembre de 2004, los índices de dinamicidad demográficos, económicos y laborales de la Euroregión son de los más elevados del Estado. La actividad turística se destaca como un de los sectores clave de la competitividad de la Euroregión. Dispone de la principal estructura productiva manufacturera exportadora española. La Euroregión es también uno de los polos más dinámicos de España en la introducción de las nuevas tecnologías de la información y comunicación. Incluye Barcelona y Palma, que son dos de los aeropuertos internacionales más importantes del sur de Europa juntamente con el frente marítimo del eje mediterráneo como una de las plataformas logísticas más importantes del sur de Europa.

También conforma una de las redes universitarias de excelencia del Estado, con una aportación muy importante de conocimientos politécnicos (muy reforzado si se le añade el polo politécnico de Toulouse) además, de contar con una excelente dotación de las mejores *Business School* de Europa. Es justamente la *Higher Education* la principal base sobre la que se sustenta la competitividad de los territorios y la que está en el origen de los principales procesos innovadores.

5. Los principales retos de futuro de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo

Es un factor clave para estimular el crecimiento económico y el bienestar social disfrutar de intensos procesos migratorios con el fin de iniciar un proceso de rejuvenecimiento poblacional. Y ello para hacer frente al envejecimiento de las poblaciones, hecho destacado por el Informe Kok como uno de los principales retos de futuro que tendrá que afrontar la sociedad europea¹⁰. Estos procesos se están dando con una especial intensidad en las principales aglomeraciones urbanas de la Euroregión.

⁹ Véase el Document n. 1 del Comissionat per al Consell de la Cultura i de las Arts de la Generalitat de Catalunya.

¹⁰ Aspecto también destacado por el Informe *Inmigración y cooperación entre los países de la región euromediterránea. Reequilibrar Sevilla con Tampere*. Presentado por el Consejo Económico y Social de España como ponente del Informe en la IX Cumbre Euromediterránea de Consejos Económicos y Sociales e

Contrapartida obligada para favorecer y asimilar las contradicciones que comportan los intensos flujos demográficos es dotar a las sociedades abiertas de unos fuertes valores basados en la tolerancia y la inclusividad. Estos valores requieren de un determinado caldo de cultivo que sólo se da en sociedades con una elevada riqueza de capital social, cultural y de ocio, *Higher Education*, defensa del medio ambiente, buenas dotaciones de capital público y de servicios públicos de calidad. Todos estos son factores clave de *attractiveness* y de elevada cohesión social. Por todos ellos tendría que apostar decididamente la Euroregión.

6. El papel del CES

El CES opina y emite su voluntad mediante los dictámenes, pero también puede contribuir, a través de estudios, seminarios, promoción de debates, etc.... a abrir nuevos horizontes de reflexión sobre temas y cuestiones que, por su importancia, son capitales para mejorar el bienestar de los ciudadanos de las Illes Balears. Además, puede cubrir una tarea de información y documentación especializada y dirigida a los agentes económicos y sociales que están presentes.

En ocasiones, por su transcendencia y por su alcance territorial, los debates pueden ser impulsados por la red de CES autonómicos, como es el debate organizado por el CES de Catalunya sobre la Euroregión, realizado durante los pasados 25 y 26 de noviembre de 2004 en Barcelona, en el que participó el CES de las Illes Balears juntamente con el resto de CES de la Euroregión.

La Comisión Permanente del CES de las Illes Balears aprobó por consenso, el pasado 19 de enero de 2005, organizar un encuentro en Baleares sobre la Euroregión con el resto de CES que forman parte con la intención de acercar a la sociedad civil el debate sobre qué es la Euroregión y porqué las Illes Balears pueden estar interesadas en formar parte, considerando el desconocimiento sobre los fundamentos jurídicos y económicos que se encuentran en la base de su formulación institucional. Es por ello que el CES propone este debate sobre la Euroregión, con el objetivo de facilitar y acercar a la sociedad civil, los fundamentos jurídicos, económicos y políticos que se encuentran en la base de su justificación.

Instituciones Similares. Valencia, 18-19 de noviembre de 2004. El Informe alerta, no obstante, sobre el importante crecimiento experimentado en los últimos años por la inmigración clandestina e irregular que puede ser causa de tensiones y conflictos sociales, y que se ve alimentado por la actuación de redes delictivas cada vez más potentes y organizadas (véase pág. 7). El Informe señala que la presión migratoria de los países mediterráneos tenderá a disminuir a partir del 2010 debido a que estos países también experimentarán un progresivo envejecimiento demográfico (véase pág. 25).

3. PRESENTACIÓN Y APERTURA DE LAS JORNADAS

[Intervención del Sr. Francesc Obrador Moratinos, Presidente del Consejo Económico y Social de las Islas Baleares]

Bona tarda, buenas tardes, bon soir.

En primer lugar, quiero agradecerles a todos su presencia en nombre del Consejo Económico y Social, así como agradecer la presencia del Consejero de Economía, Hacienda e Innovación.

Antes de nada, querría comentarles, a modo de apertura de las jornadas y de saludo de bienvenida, que este Consejo Económico y Social de las Baleares se ha planteado las jornadas como unas jornadas de reflexión, de pensar un poco sobre lo que alguien ha convenido en llamar, extraña cosa, la Euroregión; debatir entre nosotros lo que debería ser o creemos que debería ser una Euroregión, un lugar de encuentro de diferentes comunidades autónomas, de diferentes regiones que giran en torno a objetivos comunes que nosotros, desde el Consejo Económico y Social, hemos definido como objetivos fundamentalmente de carácter económico y social, que deberían ligar y trabar esta Euroregión.

Para ello hemos invitado, y están con nosotros, ponentes de Cataluña, de las Baleares, del País Valenciano; también hay alguno de Aragón y de Midi-Pyrénées con la idea de que desde los ámbitos políticos y, por tanto, de las instituciones políticas, del gobierno, de las instituciones, desde el ámbito universitario y de estudio y desde el ámbito económico y social, se aporte lo posible para conseguir que, como alguien definía, ese enamoramiento por la Euroregión nos permita encontrar los elementos que nos puedan motivar a creer en ella, a trabajar en ella y a conseguir objetivos concretos.

Estas jornadas se desarrollan precisamente en un momento en que parece que el tema de Europa vuelve a ponerse en entredicho. Son ya muchas las veces que el tema de Europa se ha puesto entre interrogantes y, recientemente, una vez más, con el "no" a la Constitución de Francia y Holanda. Por tanto, creo que es el momento propicio para hablar de esta Euroregión, porque es el momento también de demostrar nuestra fe en superar esas fronteras que siempre han dividido nuestros pueblos y ponerlas por fin en común.

Y, desde esta realidad, lo que pretenden estas jornadas es esa reflexión común, esa aportación de todos y cada uno de nosotros; se trata de una tarea abierta, y no de algo rígido y preestablecido. Como yo mismo comentaba a los medios de comunicación “no se trata de hacer otro nivel de gobierno, sino de consolidar un nivel de encuentro de las sociedades para crear intereses comunes, para romper fronteras, para romper moldes y para trabajar en común en objetivos que a todos nos interesen y que todos podamos aportar a esos objetivos aquello que nos une y aquello que nosotros creemos que nos puede favorecer para crear un producto común, un eje nuevo en esta Europa que estamos construyendo”.

De hecho, la Unión Europea no se había planteado el tema de las agrupaciones regionales transfronterizas; sin embargo, se está ya planteando un reglamento para ellas, suscitando un debate dentro de las instituciones de la Unión Europea. Y yo creo que este debate que entre hoy y mañana vamos a tener nos ayudará a conocer esos lazos, esos objetivos que la Euroregión puede representar para nosotros.

Entre todos los objetivos que nos hemos marcado, el objetivo del CES no es ni más ni menos que éste: cumplir su deber estatutario y normativo de erigirse en tanto que órgano de pensamiento, de discusión, de análisis y de debate. Evidentemente, si en nuestras comunidades autónomas, en nuestras regiones, se está planteando el tema de Euroregión, el CES no podía quedar al margen; tenía que abrir también ese debate en su interior y abrirlo también a la sociedad de las Islas Baleares.

Es, yo diría, el segundo encuentro del CES, puesto que hubo un primer encuentro en Barcelona en noviembre del año pasado, con los diferentes CES de las diferentes comunidades autónomas y regiones de la Euroregión donde se analizaron ya algunos de estos temas. Tienen en sus manos un libro que viene a ser el resumen de ese debate.

Y esa es la misma idea que tenemos: continuar el debate en las Baleares y aportar nuestro trabajo a la Euroregión.

Y no quiero olvidar el trabajo en común que hemos hecho y el agradecimiento también, sobre todo al Comisionado del Gobierno Balear para la Euroregión, el sr. Joan Gual, que, junto con el Centre de Balears Europa, han trabajado en equipo para preparar estas jornadas.

Y, por mi parte, no me resta más que ceder la palabra al honorable señor Consejero, Sr. Ramis, agradeciéndole su presencia y dándole paso para la inauguración de nuestras jornadas.

[Intervención del Sr. Lluís Àngel Ramis de Ayreflor Cardell, Consejero de Economía, Hacienda e Innovación del Govern de les Illes Balears]

Gracias, presidente. Muy buenas tardes a todos.

En primer lugar, deseo excusar la presencia, tal y como estaba anunciada, del presidente de la comunidad autónoma, el cual está realizando en estas fechas reuniones de objetivos con los distintos miembros del gobierno balear, por lo que le ha resultado imposible estar hoy aquí, según tenía previsto.

Querría simplemente decir unas palabras para dejar clara la voluntad de la apuesta por la Euroregión del gobierno balear; esa Euroregión que, en sus inicios, tuvo que vencer ciertas dudas.

El gobierno balear decidió en sus inicios no integrarse en ella. Sin embargo, tras varias reuniones celebradas especialmente entre el presidente Maragall y el presidente Matas, y tras concretar mucho más en el ámbito de la Euroregión, Baleares decidió finalmente pasar a forma parte de la Euroregión con todas sus consecuencias.

Por tanto, después de esa primera duda, de esas primeras aclaraciones, la apuesta que hace el gobierno balear por la Euroregión es neta y clara.

Consideramos que, tras una primera fase, pueden recogerse ya muchísimos beneficios y que, sin ninguna duda, las inercias en el campo económico nos permiten mantener un desarrollo sostenible dentro de toda la Euroregión.

En una segunda fase deberemos proceder a un acercamiento en muchos otros aspectos particulares.

El encuentro de hoy es especialmente propicio a la organización del consejo Económico y Social para debatir estos temas, ya que en su acta fundacional figuran como objetivos muy claros la participación de los agentes económicos, patronales, sindicales y de la sociedad civil en general en el tema de la Euroregión.

El tema de la Euroregión, como decía el presidente del CES, no puede limitarse a ser un tema únicamente de gobierno y no puede ser en ningún caso una nueva estructura de gobierno para burocratizar más los temas. En este sentido, la participación de la sociedad civil y, muy especialmente, de los agentes económicos y sociales, es fundamental, y así consta en el acta fundacional. Por lo tanto, mi felicitación al CES por ayudar a introducir el concepto y a debatir el tema de la Euroregión, puesto que está claro que la Euroregión y sus objetivos los hemos de definir entre todos.

Ya por último, decir que desde las Baleares hacemos una apuesta clara por intentar liderar, dentro de la Euroregión, todos los temas de turismo y ocio, ya que creemos que en estos temas, así como en los de innovación, tenemos algo más que decir. En este sentido va nuestra propuesta y las negociaciones del momento para la creación en Baleares del CITUR, el Centro de Investigación de Turismo y Ocio, no sólo en el sentido de ser una apuesta más hacia el turismo sino de convertir Baleares en el centro

de excelencia en turismo, tema éste que propusimos desde el principio en el comisionado. Sé que es un tema que se ha ido tratando en todas las reuniones y, en este sentido, debe concretar una experiencia y una aportación de *know-how* que sirva al resto de regiones, puesto que el campo del turismo y el campo del ocio son, dentro de la economía, campos crecientes. En nuestra opinión, el turismo no está agotado ni muchísimo menos, bien al contrario, pensamos que el turismo tiene cada día un mayor peso a nivel mundial.

En este sentido, pues, quisiera resaltar el peso que tiene dentro de Europa, y muy especialmente en España y Francia, el conjunto del PIB y la población de la Euroregión. El conjunto de nuestra renta per capita está por debajo de la media de la Unión Europea; si bien algunas regiones estamos por encima, en conjunto quedamos aún por debajo. Yo creo que esta puesta en común nos puede ayudar a todos a mejorar.

Y por último, comentar que, en mi opinión, la apuesta por la Euroregión dará sus frutos en el ámbito de las nuevas perspectivas financieras 2007-2013, una vez superemos el *impasse* actual en el tema de la Constitución Europea, al que también se refería el presidente del CES. El tema de las perspectivas financieras es de los más importantes que tiene hoy en día entre manos la Unión Europea. Evidentemente, aquí el protagonismo y el poder de decisión lo tienen los estados miembros y por tanto, los gobiernos de España y Francia, en los que no participamos de una forma directa. Pero de los resultados de estas perspectivas financieras, los comisionados, distintos representantes de la Euroregión, hemos de hacer un seguimiento muy especial porque veremos las pautas que hemos de seguir para la obtención de recursos de cara a Europa, tratando de que la disminución de recursos sea la menor posible, y de que los que podamos obtener nos ayuden en nuestro desarrollo sostenible.

Y no tengo nada más que añadir; así que acabo felicitando una vez más al CES por la organización, esperando que este día y medio de trabajo sea fructífero, de lo que estoy convencido, reiterando que construiremos la Euroregión especialmente desde la asociación.

Muchas gracias.

4. PRESENTACIÓN DE LA EUROREGIÓN POR PARTE DE LOS REPRESENTANTES REGIONALES

[Intervención del Sr. Joan Gual de Torrella i Guasp, Comisionado del Govern de les Illes Balears para la Euroregión Pirineos-Mediterráneo]

Buenas tardes a todos y muchas gracias por su asistencia a esta convocatoria del CES de Baleares para difundir esta herramienta de cooperación transnacional entre cinco regiones de Francia y España.

Las buenas iniciativas, como esta que sin duda lo es, necesitan estar soportadas por una adecuada estrategia de gestión de la misma, donde se cuente como prioritario el arraigo de proyecto más allá del ámbito político que lo ha planteado. Por eso tengo que agradecer como Comisionado del presidente para la Euroregión Pirineos Mediterráneo, la iniciativa del Sr. Obrador, que quiere contribuir a la difusión de los objetivos y su operativa que tienen como única finalidad trabajar en todo aquello que sea bueno para las Baleares, en este caso a través de la cooperación regional.

A lo largo de las sesiones de hoy y mañana, una cuidada selección de ponentes especializados van a desgranar por ámbitos los aspectos de interés en su detalle. La pretensión es que estas intervenciones nos proporcionen un cuerpo argumental sólido que acompañe a la decisión y convicción política de desarrollar nuevos campos de actuación que en nuestra Comunidad no tienen tradición.

Las euroregiones no son entes nuevos, ya se opera con ellas desde hace más de 40 años, cuando diversas regiones del norte de Europa entendieron que una cooperación transfronteriza solucionaba cuestiones comunes más fácilmente que individualmente. En España hay planteadas Euroregiones entre Aquitania y Navarra País Vasco. Galicia con el Norte de Portugal y también Extremadura con el Alentejo. El éxito ya dependerá de las expectativas y su capacidad para abordarlas correctamente.

Es coherente con el desarrollo de Europa que surjan instrumentos de gestión basados en coincidencias en los intereses de sus estructuras productivas y en definitiva de sus ciudadanos. La interlocución ante la gigante máquina burocrática de Bruselas para ser efectiva para una pequeñas islas como somos nosotros, requiere de la apertura de nuevos canales, diferentes incluso a los propios estados. Se está produciendo una nueva articulación de Europa a través de redes que tienen que demostrar su eficacia con el rigor de los análisis y planteamientos pero también por su capacidad de operar

eficazmente en estos nuevos escenarios. La responsabilidad recae sobre todos los agentes, tanto públicos como privados. No será posible que nos salga bien sin una coordinada acción de todos los que por ejemplo estamos en este foro.

Nos solemos interrogar sobre qué ha hecho Europa directamente sobre nuestro territorio, muchas veces sin entrar a considerar que la consolidación de esta Unión es el principal objetivo frente al nuevo escenario mundial que estos últimos años ha cogido una aceleración, que si bien por prevista no debe dejar de ser considerada como la principal amenaza para todos y cada uno de los estados europeos de cara a su futuro, la Unión articulada a través de estados y regiones es la gran oportunidad que se nos ofrece para salvar este período histórico y compartir con las potencias de América y Asia una geografía estable y duradera.

Baleares no ha sido una región prioritaria para las políticas de cohesión, nuestra renta nos ha alejado de los grandes flujos de fondos, sin embargo hemos financiado hasta ahora con ellos, aeropuerto, desaladoras, ayudas al desarrollo de los sectores productivos, programas para las comarcas más deprimidas por la desaparición del sector industrial, etc. El nuevo programa aleja todavía más esta posibilidad de cubrir determinadas necesidades estructurales con participación de partidas de Europa. El campo de actuación está sobre todo en los objetivos de competitividad y empleo y en los de cooperación territorial

Así es como mayor utilidad puede prestar la unión regional que nos ocupa. Baleares es deficitaria en investigación e innovación, objetivos prioritarios de Lisboa y en los que la euroregión va a planear más juego.

Hemos presentado el Proyecto del Centro de Innovación y Desarrollo Turístico, con la voluntad de ser un centro de referencia europeo, desde donde expertos internacionales, los mejores, desgranen desde ámbitos interdisciplinarios los factores que inciden sobre las actividades de turismo y ocio y ofrezcan a la sociedad visiones aplicables. Tenemos que agradecer desde aquí el apoyo recibido al proyecto que desde ahora inicia su trayectoria que le va a llevar a ser una realidad.

Compartimos con nuestros socios el desarrollo de proyectos relativos a:

- infraestructuras y transportes
- biomedicina
- servicios logísticos
- aeronáutica
- medioambiente
- cooperación empresarial
- promoción comercial y cultural
- arraigo a través de colectivos sectoriales
- institutos de investigación
- formación universitaria y profesional

Firmada la constitución en octubre pasado y presentada al presidente Barroso a finales de abril, ya se está activada a través del grupo de coordinación y los comisionados a la disposición de todos Vds. A quienes invito a contribuir al éxito del proyecto.

[Intervención del Sr. Antoni Fernández Pérez, Secretario General del Departamento de Trabajo e Industria de la Generalitat de Catalunya]

Bona tarda a tothom. Muy buenas tardes.

Gracias, Presidente. Gracias al Consejo Económico y Social de las Islas Baleares por su invitación y, tras dar las gracias, deseo disculparme ante ustedes por esta voz que escuchan, que es producto de mi intolerancia al aire acondicionado, por lo que habrá quizás algún momento en que la afonía que notan sea aún mayor.

Me complace enormemente estar hoy entre ustedes en tanto que representante de un gobierno firmemente europeísta, dirigido en este momento por una persona con profundas convicciones europeas, que cree, al igual que su Gobierno, que Europa la construyen los estados, pero no sólo los estados. Los estados son inevitables en el proceso de construcción europea; sin duda Europa no habría sido posible sin los estados. Pero tiene que haber algo más que los estados para que Europa finalmente sea el proyecto que todos deseamos.

Por mi parte, esta tarde, con el tiempo de que dispongo, no deseo explicarles qué es la Euroregión, que en todo caso ustedes ya conocen y otros ponentes desarrollarán desde distintas perspectivas a lo largo de las Jornadas, sino limitarme únicamente a dar tres apuntes.

El primero es que estamos al principio del camino de la Euroregión, considerando que es un proyecto firme desde hace solamente unos meses, más concretamente desde finales del año pasado. Pero debemos tener en cuenta que éste ha sido un proceso de gestación bastante lento. Es un proceso que tiene a sus espaldas ya una cierta historia, puesto que la comunidad de trabajo de los Pirineos se creó en 1983. El C6 fue creado en 1991. Por tanto, estamos hablando de algo definitivamente institucionalizado desde hace, en estos momentos, más de veinte años.

¿Y por qué propongo esta reflexión? Porque creo que, después de tantos años, ha llegado el momento de apretar el acelerador. Tras haber creado el instrumento, el artefacto institucional, y teniendo en cuenta el ritmo al que todo cambia, lo que no podemos hacer es detenernos. Lo que tenemos que hacer es trabajar y añadir nuevos proyectos. En estos momentos, creo que hay una buena coyuntura que lo permite, una buena coyuntura europea a pesar de los problemas que todos conocemos y que después también comentaré. Pero es una buena coyuntura en el sentido de que la Unión Europea favorece el tipo de instituciones con el que se alinea nuestra Euroregión. Es un buen momento también en España y nuestros vecinos franceses avanzan igualmente en su proceso de descentralización.

Por lo tanto, podemos ser optimistas: la realidad nos invita a ser optimistas. Poco antes de embarcar para Palma, en Barcelona hablaba con Margarita Obiols, nuestra secretaria de Relaciones Exteriores del Gobierno catalán y le preguntaba “Bueno, ya que voy a las Jornadas, ¿como está todo? ¿en qué momento estamos?” Y ella se ha mostrado muy optimista respecto a los proyectos que los presidentes presentaron en Bruselas en abril de 2004. Me ha dicho que se están presentando nuevos proyectos,

que todo marcha bien, que es previsible que incluso, en algún momento, alguna otra comunidad autónoma se incorpore a este proyecto. Por lo tanto, si se dan estas condiciones, si realmente las cosas están funcionando, y todo lo que hay son elementos que nos invitan a la acción, lo que yo diría es que debemos apretar el acelerador a fondo porque llevamos mucho tiempo hablando de la Euroregión, pero muy poco tiempo construyéndola.

Mi segundo apunte consiste en que, cada día que pasa, la Euroregión se convierte en algo más y más necesario. En España, si ha habido alguna revolución institucional importante en los últimos veinticinco años, ésta ha sido la aparición de las comunidades autónomas, por un lado, y el desarrollo político que han experimentado los ayuntamientos, por otro. Las comunidades autónomas han sido especialmente importantes.

En estos momentos, tras años de funcionamiento, somos conscientes de que, para muchas cosas, las comunidades autónomas se han quedado demasiado pequeñas, pero que para estas mismas cosas, los estados son demasiado grandes. Por tanto, ciertos problemas requieren que entre las comunidades autónomas y los estados y la propia Unión Europea existan instituciones que nos permitan acometer proyectos en común.

Nosotros, en Cataluña, al igual que en el resto de comunidades autónomas, como en Aragón, en Baleares, en Midi-Pyrénées, en Languedoc o en Valencia, lo que tenemos es mucha ambición. Tenemos mucha ambición y muchas ganas de hacer cosas. Pero también debemos ser realistas, y el realismo nos lleva a ver lo que somos. Actualmente estamos discutiendo en Cataluña el borrador del Plan de la energía. Estamos intentando planificar lo que debe ser el desarrollo energético de Cataluña hasta el año 2015. Y en este borrador del Plan de la energía que estamos discutiendo figura un dato muy interesante: Cataluña representa el 1 por 1.000 de la población mundial y, en cambio, como consumidora, representa el 2 por 1.000 de la energía mundial. Tanto da el uno como el dos: no somos nada. Es decir, somos algo muy pequeño. Es evidente que nos gustaría influir sobre las políticas energéticas a nivel mundial. Tendríamos esta ambición. Pero tenemos que reconocer que esa ambición se nos escapa y que, por lo tanto, debemos conformarnos con las políticas que están a nuestro alcance.

Ahora bien, si sumamos, si cooperamos, si nos ponemos de acuerdo, si tenemos esa capacidad y esa habilidad, podemos llegar entre todos un poco más lejos. Un poco más lejos porque podemos sumar suficiente masa crítica. Masa crítica a nivel demográfico, a nivel económico, científico, cultural y a nivel territorial. Y es una masa crítica que tenemos la obligación y, a la vez, el interés común por desarrollar. Pero, como les digo, tenemos que apresurarnos, porque el mundo no se detiene. En las circunstancias mundiales en que vivimos, cualquier territorio, cualquier país que quiera hacer frente a los problemas de la globalización no tiene más remedio que innovar e internacionalizar. Y esto es lo que nosotros queremos hacer. Sin embargo, es obvio, al mismo tiempo, que si lo hacemos mediante políticas cooperativas dentro de lo que es nuestro espacio económico, las cosas nos irán mucho mejor a todos.

En tercer lugar, mi tercer apunte se refiere a lo que podríamos llamar la gestión del proceso. ¿Cómo vamos a gestionar este proceso de construcción de la Euroregión?

Porque la Euroregión no nace como un ámbito identitario. No es esa su vocación, ni debe serlo. No es un ámbito de representación política. Es otra cosa y debe ser así. Pero todos sabemos que gestionar ámbitos de identidad, ámbitos políticos es más difícil. En cambio, gestionar lo que podemos llamar ámbitos fríos, necesarios, pero fríos, que no contienen emotividad, sino fundamentalmente interés común, es un poco más fácil.

Debemos hacer, en este sentido, un esfuerzo suplementario para no ser solamente las instituciones, no ser solamente los cargos políticos y, en definitiva, ciertas élites las que impulsen el proceso de construcción de la Euroregión. De mi época de estudiante recuerdo una frase de Michel Crozier que dice: "No se cambia la sociedad por decreto". Por decreto, se pueden hacer muchas cosas. Crear instituciones es algo importantísimo. No voy a despreciar en absoluto el valor que tienen las instituciones. Pero, aún siendo esto importante, no siempre es suficiente. Por lo tanto, al mismo tiempo que institucionalizamos la Euroregión, que la dotamos de proyectos y que incluso la dotamos de recursos, debemos ser capaces de implicar al conjunto de la sociedad en ese proyecto. Aquí deben desempeñar también su papel los empresarios, los trabajadores, los investigadores, los representantes del mundo de la cultura y otras instituciones como los ayuntamientos, como los niveles locales que, de momento, no están directamente implicados en el proceso de construcción de la Euroregión.

Debemos evitar que, en este proceso, en la gestión de la construcción de la Euroregión, nos suceda lo que ocurre, en parte, en Europa. Todos coincidimos en que Europa es necesaria pero, al mismo tiempo, debemos reconocer que uno de los problemas que tiene Europa es la distancia entre sus instituciones y sus ciudadanos, y la desconfianza reactiva que eso genera y que, como ustedes habrán podido ver en las últimas semanas, se traduce en un comportamiento político determinado.

Así pues, debemos ser conscientes de que este proceso no va a ser fácil y que requiere trabajar con esa doble intención: fortalecer institucionalmente la Euroregión, pero también contribuir a que se produzca una movilización de las fuerzas sociales, de la propia sociedad civil, que debe aceptar y entender este proyecto. Dificultades pueden surgirnos en cualquier momento.

Les voy a poner ahora un ejemplo concreto que afecta a nuestro Gobierno en un proyecto de carácter interregional. Les he comentado antes que estamos actualmente en pleno debate de nuestro Plan de la energía en el horizonte del año 2015. Pues bien, uno de los elementos importantes en el apartado de infraestructuras de este Plan de la energía es una interconexión de alta tensión con Francia. Éste es un clarísimo ejemplo de política regional de cooperación entre espacios políticos que están a ambos lados de la frontera. No es fácil gestionar ese proyecto porque hay un sector de la sociedad que lo percibe con desconfianza. Se percibe con desconfianza una política de esa naturaleza, aunque sea un sector pequeño, no mayoritario.

Yo creo que no podemos poner en duda la necesidad de tener infraestructuras en común. No podemos poner en duda la necesidad de colaborar cada vez más. ¿Pero ésto qué quiere decir? Quiere decir que al mismo tiempo que nos reunimos en sesiones como ésta, debemos ser capaces de hacer mucha pedagogía respecto a lo que son nuestros objetivos.

De alguna manera, pienso que, tanto en lo que se refiere a Europa en su conjunto, como en lo que se refiere a nuestro proyecto concreto, que es la Euroregión, podemos, a pesar de las dificultades, ser optimistas. Sobre todo si no nos dejamos influir por momentos coyunturales como el que estamos atravesando y somos capaces de poner el objetivo común, el interés de nuestros ciudadanos, por encima de esta coyuntura. Al fin y al cabo, de este proyecto común que es la Euroregión, se tienen que beneficiar fundamentalmente los ciudadanos de nuestras respectivas regiones.

Muchas gracias a todos por su atención.

[Intervención del Il·lmo. Sr. Juan Carlos Martín Mallén, Representante Regional del Gobierno de Aragón para la Euroregión Pirineos-Mediterránea y Director General de Asuntos Europeos y Acción exterior del Gobierno de Aragón]

La sociedad en la que vivimos está en constante evolución: la integración de nuevos países a la Unión Europea, los avances tecnológicos y de la sociedad de la información nos llevan en la dirección del progreso de forma vertiginosa e imparable.

Existen innumerables factores que favorecen una economía global, donde cada día es más difícil competir en cuanto a costes de producción, y donde se hace imprescindible dotar a nuestro territorio de valor añadido para ser más competitivos. En este marco resulta necesaria la apuesta por la innovación y la diversificación en la economía.

Aragón es una comunidad que cuenta con un extenso territorio plagado de riquezas naturales, históricas y culturales, entre las que merecen una referencia especial las montañas. Por otro lado, nos encontramos en una posición privilegiada en la Península, siendo el centro geográfico de la zona más desarrollada de nuestro país.

Contamos, pues, con materia prima suficiente para lograr un pleno desarrollo de nuestra comunidad. Y teniendo en cuenta las características propias de nuestro territorio, los medios para lograr esta diversificación necesaria son por un lado la logística, y por otro la economía del ocio, basada en el turismo de montaña y nieve. Ambos ejes de desarrollo necesitan infraestructuras adecuadas y respetuosas con el medio ambiente.

Zaragoza es el centro de un eje en el que, aproximadamente a 300 Km., se encuentra Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Toulouse y Burdeos. Esto supone que más del 80% del PIB español se sitúa dentro de esta área cuyo epicentro se localiza en nuestra capital.

Conscientes de esta circunstancia, el Gobierno de Aragón, y las instituciones y la sociedad aragonesas (existe unanimidad en torno a esta idea y esta necesidad) están impulsando una red de infraestructuras para el transporte y almacenamiento y distribución de mercancías, con el fin de convertir Aragón en uno de los entornos logísticos más importantes de Europa.

Una gran superficie de Zaragoza está ya ocupada por infraestructuras para la logística: MercaZaragoza, la Ciudad del Transporte, el aeropuerto, y por supuesto, PLAZA. Estas instalaciones se completan con la creación reciente de un Parque Tecnológico del Reciclado en Zaragoza y plataformas logístico-industriales en Huesca, Teruel y Fraga. Por otro lado se está potenciando el “espíritu logístico” en Aragón por medio de programas de formación, tanto profesional como universitaria, y de investigación, destacando la creación del Zaragoza Logistics Center (ZLC) en colaboración con la Universidad de Zaragoza y con el Massachusetts Institute of Technology. La colaboración con otras plataformas logísticas, puertos y aeropuertos en todo el mundo permite crear una red internacional que potencia el desarrollo de Aragón como punto logístico clave en Europa y en el mundo.

El óptimo funcionamiento de esta red requiere infraestructuras viarias, ferroviarias,

aeroportuarias e incluso marítimas, con la instalación de puertos secos. Muchas de estas infraestructuras ya se han realizado, están proyectadas o en construcción.

Si queremos hablar de una red de conexiones eficaz en este territorio, habría que visualizar los ejes siguientes:

- Comunicaciones transfronterizas en los Pirineos: Somport, Bielsa y Portalet. Reapertura del Canfranc. Futura Travesía Central del Pirineo.
- Comunicaciones Transversales en el Pirineo: Nacional 232; Autovía Subpirenaica Pamplona-Jaca- Huesca-Lérida. Es necesario potenciar los ejes transversales para canalizar los flujos y evitar los embotellamientos
- Otras comunicaciones: AVE Madrid-Zaragoza-Lérida hasta Barcelona (y continuación después a Perpignan); Autovía Somport-Sagunto. El nuevo eje ferroviario mixto en alta velocidad Cantábrico-Mediterráneo previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras y el Transporte del Ministerio de Fomento, supone un gran impulso para la redistribución de los tráficos, rompiendo el vigente esquema de comunicaciones ferroviarias español en alta velocidad.

Así pues, puntos clave para el desarrollo económico de Aragón son el transporte y las comunicaciones, no sólo de mercancías sino también de viajeros. Pero ha de tratarse de un transporte sostenible, exquisitamente respetuoso con el medio ambiente: Los aragoneses somos muy conscientes de esta circunstancia porque contamos con un ecosistema como el Pirineo, bien conservado hasta ahora, pero frágil, y que debe ser respetado y cuidado. Y debemos cuidarlo con esmero porque es otro elemento esencial para el desarrollo de nuestra Comunidad: El turismo y el ocio relacionado con la nieve y el disfrute de la naturaleza se revelan como uno de los sectores de mayor crecimiento en los últimos años.

El esquí y los deportes de montaña, además de responder a las demandas de ocio de la sociedad actual, sirven como motor de desarrollo de las comarcas aragonesas de los Pirineos y de la cordillera Ibérica, que de otro modo hubieran visto muy limitadas sus posibilidades de crecimiento.

Y es con esta finalidad con la que nace ARAMON, Montañas de Aragón, S.A., sociedad impulsada por el Gobierno de Aragón, que integra las estaciones de esquí de Cerler, Formigal, Javalambre, Panticosa y Valdelinares. Tiene vocación de potenciar la economía de nuestras montañas, por medio de la nieve pero sin renunciar a otras actividades de diversificación que permitan romper con la estacionalidad de muchas zonas. Mediante inversiones directas, pretende potenciar también proyectos de iniciativa privada para lograr así un desarrollo sostenible, que produzcan beneficios pero sean siempre respetuosos con el medio ambiente.

Movilidad, transporte, tanto de mercancías como de viajeros, turismo, ocio... Aragón aparece como punto de encuentro para el comercio y los negocios, para el descanso y el ocio y para el deporte. Debemos potenciar estos atributos propios como motor para nuestro desarrollo futuro, y darlos a conocer, en España, en Europa y en el mundo.

La euroregión representa una oportunidad porque, mejorando la colaboración entre las regiones, se consiguen sinergias, mejoras de los factores productivos y en consecuencia incrementos de la productividad, teniendo en cuenta la importancia de esta variable en relación a la consecución de tasas de crecimiento sostenido y convergencia entre regiones.

Así, la cooperación y la adopción de medidas que la potencien debería ser una de las prioridades de la euroregión.

Entre estas medidas, el intercambio de experiencias en capital humano y capital tecnológico, o la mejoría y el fomento de nuevas infraestructuras deberían permitir a las regiones que la integran convertirse en polo de atracción de proyectos y de inversiones que favorezcan el crecimiento económico.

5. LA REALIDAD JURIDICA Y SOCIAL DE LA EUROREGION: LA FIGURA DE LAS AGRUPACIONES EUROPEAS DE COOPERACION TRANSFRONTERIZA Y ANALISIS DEL FUTURO REGLAMENTO

[Intervención del Sr. Lluís Garau Juaneda, Catedrático de Derecho Internacional Privado. Universitat de les Illes Balears]

En primer lugar, muchísimas gracias al CES por su invitación a participar en estas jornadas. Creo que pueden ser muy ilustrativas y muy beneficiosas para todos los que tenemos interés en el fenómeno de las euroregiones y, como el tiempo es muy escaso, voy a entrar directamente en el tema que me ha correspondido. Voy a hablarles del marco jurídico de las euroregiones.

De las euroregiones en sentido amplio se habla desde hace ya mucho tiempo. El primer ejemplo detectable de euroregión se remonta al año 1958 y reunió a entidades locales de Holanda y de la República Federal de Alemania. Actualmente el Consejo de Europa tiene contabilizadas alrededor de un centenar de euroregiones. En España contamos con ejemplos bastante antiguos de cooperación transfronteriza, como la comunidad de trabajo de los Pirineos del año 1983, ya citada en intervenciones anteriores, o la comunidad de trabajo Galicia-Norte de Portugal del año 1991.

El problema es que no siempre parecen estar claros los criterios para identificar una euroregión desde un punto de vista jurídico. Mi opinión personal, que creo que todo el mundo compartirá, es que este aspecto es muy importante. Si se quiere actuar seriamente es importante hacerlo conforme al marco jurídico que permite dar en propiedad la calificación de “euroregión” a un movimiento de cooperación transfronterizo entre diferentes entes de tipo territorial.

Alguien podría pensar, a primera vista y por la información que dan los medios de comunicación cuando se habla de la euroregión Pirineos-Mediterráneo, que no existe un marco jurídico que las regule. Parece como si estuviéramos ante situaciones de alegalidad. Sin embargo, debo decir, y es mi papel aquí, que sí existe un marco jurídico. Y, además, un marco jurídico muy claro para albergar y enmarcar ese fenómeno de la cooperación interregional transfronteriza. Me gustaría señalar rápidamente cuáles son sus piezas más importantes.

La primera pieza la colocó el Consejo de Europa. El Consejo de Europa promovió en el año 1980 un convenio marco llamado precisamente así: Convenio marco europeo sobre cooperación transfronteriza entre comunidades y autoridades territoriales. Se

firmó en Madrid en el año 1980. España lo ratificó 10 años más tarde, en 1990. Nuestros países vecinos, Francia y Portugal, son parte también en este convenio. Según su artículo primero los Estados parte se comprometen a facilitar y promover la cooperación transfronteriza: cada parte se esforzará en promover la celebración de los acuerdos que resulten necesarios a tal fin, respetando las disposiciones constitucionales propias de cada una de ellas. Éste es un punto muy importante puesto que, como recordaremos un poco más adelante, las relaciones internacionales son competencia del Estado Español, lo que se puede generalizar a cualquier país del mundo. Las relaciones internacionales son competencia exclusiva del Estado. En nuestro caso, el artículo 149 de la Constitución, en su párrafo primero, punto tercero, lo deja muy claro. Por tanto, no hay que sorprenderse de que este mismo convenio marco europeo del año 1980 haga una referencia al marco constitucional y a los posibles acuerdos que desarrollan lo que establece este convenio marco. Este convenio en sí mismo no tiene por tanto más trascendencia que el compromiso asumido por los Estados de crear el marco normativo adecuado, de acuerdo con cada sistema constitucional, para que esa cooperación transfronteriza pueda tener lugar.

Para que no cupiera ninguna duda de ello, cuando España ratificó en el año 1990 este convenio marco formuló una declaración. Se la leo, es breve: “el Reino de España, con referencia al párrafo segundo del artículo tercero del convenio declara que subordina su efectiva aplicación a la celebración de acuerdos interestatales con la otra parte contratante afectada”. El párrafo segundo del artículo tercero dice que “en el caso en que las partes contratantes estimen necesario concluir acuerdos interestatales, éstos podrán, concretamente, señalar el marco, las formas y los límites dentro de los cuales puedan actuar las comunidades y autoridades territoriales interesadas en la cooperación transfronteriza.

Cada acuerdo puede determinar, asimismo, las comunidades u organismos a los que se aplica”. Esto quiere decir que se establece un segundo escalón. El convenio marco en sí mismo es, simplemente, vamos a decirlo así, una declaración de intenciones, un compromiso para actuar en una línea determinada. Pero luego queda muy claro que, para que pueda producirse y llevarse a cabo esa cooperación transfronteriza, es necesario que exista un convenio con el Estado con cuyas entidades territoriales va a tener lugar esa cooperación. Sigue diciendo la declaración: “en defecto de estos últimos (es decir, de estos convenios bilaterales con los Estados vecinos), la eficacia de los convenios de colaboración que suscriban entidades territoriales fronterizas requerirá la conformidad expresa de los Gobiernos de las Partes implicadas”. Esto supone que puede haber colaboración sin que exista un tratado, aunque, en este caso, la eficacia de los acuerdos entre entes territoriales dependerá de la autorización de los respectivos Gobiernos estatales.

Pero, en cualquier caso, esos tratados existen. Existe un tratado con Francia del año 1995 y un tratado con Portugal, más reciente, de 2002, que ha entrado en vigor en 2004, a los que me referiré inmediatamente. Concluye la declaración diciendo que “el Reino de España, con referencia al párrafo quinto del citado artículo tercero, señala que las autoridades competentes para ejercer el control o la supervisión respecto a las entidades y autoridades territoriales afectadas por el convenio, son el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio para las Administraciones Públicas”. Por su parte, el

párrafo quinto del artículo tercero dice que “...cada Parte contratante puede... indicar las autoridades que, según su derecho interno, son competentes para ejercer el control o la tutela con respecto a las comunidades o autoridades territoriales afectadas”.

Pues bien, en cualquier caso, como les decía, los tratados a los que se refiere la declaración de 1990 existen, y constituyen la segunda pieza del marco jurídico al que debería haberse adaptado una euroregión que pretendiera integrar entes territoriales españoles y franceses. El tratado entre España y Francia empieza refiriéndose al convenio marco del Consejo de Europa y establece los términos concretos con base en los cuales se puede desarrollar esta cooperación transfronteriza. Les hago un resumen rapidísimo del convenio. En primer lugar se establece qué entidades territoriales son las que pueden llevar a cabo esos acuerdos o convenios.

Por parte española se citan las comunidades autónomas del País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña. Observamos que las Islas Baleares no quedan incluidas, lo que puede plantear algunos problemas técnico-jurídicos, aunque no son problemas insuperables. Por tanto, estos convenios, en primer lugar, establecen qué entidades son las que pueden acogerse a esta posibilidad de cooperación transfronteriza. Después se habla del tipo de acciones que pueden llevarse a cabo. Debo decir que el convenio con Francia es bastante simple. En cambio, el convenio con Portugal, gracias a la experiencia de los años transcurridos, es más rico, más complejo y técnicamente mucho más elaborado. En cualquier caso, aquí nos interesa sobre todo el concluido con Francia. En cuanto a las posibles acciones de cooperación transfronteriza, se estipula que estas acciones se llevarán a cabo a través de convenios. La palabra “convenio” no se refiere ya a convenios entre Estados; ahora estamos hablando de convenios entre las entidades territoriales que se han designado por una y otra parte. Tales convenios podrán prever la creación de ciertos organismos de cooperación, que pueden estar dotados o no de personalidad jurídica. Esto es importante. Es asimismo importante aclarar que se pueden establecer órganos de cooperación que pueden no tener necesariamente personalidad jurídica. Quedan abiertas ambas posibilidades. Cuando se quiera dotar a este órgano de cooperación de personalidad jurídica, se adoptará en Francia la figura de *groupement d'intérêt publique de coopération transfrontalière*, y en España la figura de consorcio. Los estatutos de los organismos de cooperación deberán comprender entre otros extremos su ámbito territorial, denominación, objeto, composición y forma de financiación.

El convenio con Portugal del 2002, que ha entrado en vigor dos años después, en 2004, es mucho más preciso, aunque por razones de tiempo no puedo extenderme ahora en él. En cualquier caso, su estructura es la misma que la del convenio con Francia. En primer lugar se establecen las entidades territoriales que, por un lado y por otro, pueden llevar a cabo sus contactos y convenios. Por parte de España, fundamentalmente las comunidades autónomas de Galicia, Castilla y León, Extremadura y Andalucía, algunas de las provincias que pertenecen a estas comunidades autónomas y los municipios que pertenecen a estas provincias. Y después se establecen los objetivos y contenidos que pueden tener estos convenios de cooperación. Es interesante mencionar que, cuando se citan los organismos sin personalidad jurídica propia, se distingue aquí entre comunidades de trabajo y grupos de trabajo, y se estipula en qué casos se denominarán de una forma y en qué casos se

denominarán de la otra. No me alargo más con esto. He querido simplemente dar o conocer, o al menos recordar, que efectivamente existe un marco jurídico para las euroregiones.

Pero aún hay más. Una última pieza no menos importante: el Real Decreto 1317/1997 del 1 de agosto, que regula la comunicación previa a la firma de cualquier convenio de cooperación transfronteriza que las comunidades autónomas y las entidades locales deben hacer a la Administración General del Estado. Según el Real Decreto, la administración debe comprobar únicamente si este acuerdo se ajusta o no al Convenio, Convenio aquí con mayúscula, entre Estados, hispano-francés o hispano-portugués; y, si ello es así, si se ajusta, no debería haber en principio ninguna objeción para autorizarlo. En todo caso, si en un mes no ha habido respuesta se entiende que el silencio es positivo y, por tanto, que no existe oposición por parte de la Administración central del Estado para la firma de dicho convenio. En caso de producirse una oposición se pone en marcha un sistema para intentar llegar a un acuerdo. Por lo tanto, debe haber una comunicación previa y debe procederse además, aspecto muy importante, a la publicación oficial de esos convenios. Esta medida se aplica con carácter retroactivo.

Hasta aquí la normativa aplicable, una normativa de tipo convencional y de tipo estatal aplicable a la cooperación transfronteriza llevada a cabo por entidades de carácter territorial.

Unas palabras ahora, y ya voy acabando, para referirme al terreno de los proyectos. Existe una reciente propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de julio de 2004, relativo a la creación de lo que se denominan “agrupaciones europeas de cooperación transfronteriza”. Las peculiaridades de este texto, basado en el artículo 159 del tratado de la Comunidad Europea, tal como quedó redactado después del tratado de Niza, son varias. Les voy a recalcar aquello que me parece más interesante. Por una parte, queda claro que estas agrupaciones europeas tendrán personalidad jurídica, en orden a una voluntad clara de dotar a las euroregiones de mayor peso específico. El proyecto establece la composición de estas agrupaciones europeas, que pueden estar integradas por entes regionales o interregionales y otros organismos públicos locales, e incluso por Estados. Aquí aparece ya un primer problema: la indeterminación de quiénes pueden ser los sujetos. En España, entes regionales o locales y organismos públicos locales pueden ser unos y en otros países otros. Y es posible que no todos estuvieran de acuerdo, en un mismo país, sobre cuáles son esos organismos públicos locales. Existe por tanto una cierta indefinición que puede dar lugar a problemas de interpretación. La propuesta establece asimismo las competencias que podrá tener una agrupación, los contenidos de su convenio de creación, las disposiciones que deben recoger sus estatutos, cuáles han de ser sus órganos de dirección y algunas prescripciones sobre su presupuesto. Se establece, en fin, que la constitución de estas agrupaciones deberá publicarse en el Diario Oficial de la Unión Europea.

El mayor problema de la propuesta está, sin embargo, no en lo que dice, sino más bien en lo que no dice. Según su exposición de motivos, el recurso a esta normativa tendrá carácter facultativo y se ajustará al orden constitucional de cada Estado

miembro. En el articulado no hay, sin embargo, ninguna referencia a este ajuste al orden constitucional de cada Estado miembro, y ello me parece una omisión grave. Ya hemos visto que, según el marco jurídico actual, las relaciones internacionales son competencia exclusiva del Estado, que para la creación de una euroregión es necesaria la existencia de un convenio bilateral previo y que el Real Decreto 1317/1997 establece un sistema interno de autorizaciones. De aprobarse así esta propuesta, todo el sistema que hemos visto quedaría sin efecto. El reglamento se aplicaría con carácter prioritario y recordemos que en ningún sitio se habla de la necesidad de una autorización por parte de la administración central, vamos a decirlo así, de los Estados miembros. Como digo, pienso que éste puede ser un problema grave. Sin embargo, no piensen que este punto haya pasado desapercibido. Cuando el Comité de las Regiones, muy recientemente, en 2005, elabora un dictamen al respecto, establece algunas sugerencias en cuanto a modificaciones si bien, en general, aprueba todo el proyecto y, en el punto sexto dice textualmente que “acoge con satisfacción que la Comisión Europea haya optado por el instrumento jurídico del Reglamento, ya que ello permitirá que los entes regionales y locales que así lo deseen, creen una agrupación europea de cooperación transeuropea, sin que cada Estado miembro tenga que adoptar medidas de aplicación o dar su autorización”. No puede estar más claro. Ahora bien, como ustedes saben, los reglamentos comunitarios, para aprobarse, deben pasar por el Parlamento Europeo y por el Consejo de Ministros y personalmente dudo de que los ministros acepten sin más esta pérdida de control, por parte de los órganos del Estado a los que constitucionalmente corresponden las relaciones internacionales, sobre la conclusión de acuerdos entre entes regionales y locales propios con entidades análogas de países vecinos. Bien, eso está ahí y ya se verá cuál es el resultado final.

Acabo comentado lo siguiente: estas euroregiones que no se han sometido al procedimiento que establecen los convenios con Francia y con Portugal y que, según parece, no han seguido tampoco lo establecido en el Real Decreto 1317/1997 ¿qué son?. Bien, yo no diría, como se ha publicado en alguna información de prensa reproduciendo lo dicho por algún presidente de comunidad autónoma, que una euroregión es en este caso inconstitucional. Personalmente, no hablaría de inconstitucionalidad sino de acuerdos que algún sector doctrinal y estudiosos de estos fenómenos califican como acuerdos no normativos. Existen las normas, pero no se utilizan. Son acuerdos informales, declaraciones de intenciones de naturaleza política, que, obviamente, no pueden atribuir personalidad jurídica a estas euroregiones, que funcionan realmente de facto, al igual que muchos otros grupos de trabajo análogos existentes en Europa y que no pasan de constituir meros grupos de presión sobre los respectivos Estados.

Creo que me he excedido un poco respecto a mi tiempo, pido disculpas. Aquí finaliza mi intervención.

Muchas gracias.

Áreas de cooperación con financiación europea para la Euroregión

Nuestra participación en la Euroregión *Pirineus-Mediterrània* nos abre la puerta a obtener importantes beneficios a nivel nacional y europeo. La ventaja de poder presentar y defender conjuntamente estrategias y proyectos específicos para fomentar el desarrollo socioeconómico es evidente. Por una parte, estos proyectos y estrategias pueden llegar a alcanzar una mayor envergadura y valor añadido; derivado de las sinergias de una colaboración que aglutina a un importante número de población y actores y de una mayor coherencia global. A nivel Europeo se abren también una serie de posibilidades para obtener financiación adicional.

Las propuestas para las futuras perspectivas financieras para el periodo 2007-2013 que determinan el presupuesto comunitario y a qué se dedica, se posicionan claramente en reforzar aún más la estrategia de Lisboa, conseguir la economía más competitiva del mundo basada en el conocimiento para el 2010 (hasta ahora está siendo un fracaso). Esto implica que toda asignación de fondos va a tener muy en cuenta el valor añadido que éstos van a aportar al conjunto de Europa para hacerla más competitiva a nivel global.

Habida cuenta de que la Ampliación va a consumir la mayor parte de los recursos financieros destinados a la política regional, las *Illes Balears* van a ver reducidos en gran medida los recursos directos que recibían de la UE. Por lo tanto sería deseable poder explotar las oportunidades que ofrecen otro tipo de vías de financiación europea; especialmente algunas a las que hasta ahora no hemos tenido acceso como es el caso del Interreg IIIA o en las que nuestra participación todavía tiene un amplio margen de mejora como son los fondos destinados a I+D+i.

La captación de fondos europeos se hace a través de dos vías: una son las asignaciones directas que la Unión Europea establece para las regiones y Estados (fondos estructurales y de cohesión) y otra son los programas e iniciativas comunitarias a los que hay que acudir vía convocatorias y competir con otros agentes y proyectos.

Las ventajas de una Euroregión para captar fondos comunitarios vía convocatorias es evidente. Para empezar es necesario contar con socios de otro país o países y presentar un proyecto lo suficientemente elaborado y competitivo que sea capaz de superar a los que suelen presentar las regiones del norte o centro de Europa. Estas regiones cuentan ya con una larga historia de cooperación y tienen montadas ya unas redes de contactos muy consolidadas. A esto hay que sumarles que su calidad en la presentación de los proyectos las ponen siempre en una posición de partida muy ventajosa.

La Euroregión debe detectar aquellos campos en los que puedan presentarse proyectos comunes y desarrollar una estrategia previa a la salida de las convocatorias. Para ello es imprescindible el fomento de los contactos y la creación de redes que favorezcan la aparición de buenas iniciativas susceptibles de ser financiadas por los fondos comunitarios.

Islas Baleares – Euroregión y el objetivo “Cooperación Territorial Europea”

Las Euroregiones han contado desde hace muchos años con el apoyo de las Instituciones Europeas. Este apoyo se ha traducido en la creación de programas que han aportado recursos financieros para sus actividades de cooperación.

El programa que ha aportado el soporte financiero más importante es sin duda la iniciativa comunitaria Interreg, el cual ha financiado una gran cantidad de proyectos de euroregiones basados en una gran diversidad de campos.

A partir del 2007 las acciones que hasta ahora se hacían con el nombre de Interreg se denominarán como objetivo para la “Cooperación Territorial Europea”.

Como ya es sabido las *Illes Balears* actualmente pueden participar del Interreg IIIB (para acciones transnacionales, que permiten cooperar a regiones que comparten una amplia área geográfica) y del Interreg IIIC (para acciones de cooperación interregional, que permiten cooperar con regiones de cualquier punto de Europa). Sin embargo la participación en el Interreg IIIA no está reconocida para las *Illes Balears*. La razón de esto estriba en que esta partida está destinada a las regiones que comparten una frontera común, y de momento las fronteras marítimas no están reconocidas a nivel general (con la excepción de algunos casos muy concretos). Esto implica que no se puede acceder a la partida que tiene asignada el montante más importante de los recursos financieros y que además permite desarrollar acciones que no contemplan las otras dos partidas, como puede ser la inversión en infraestructuras.

La propuesta de la Comisión para el nuevo periodo introduce una novedad; reconoce por primera vez las fronteras marítimas como tales fronteras. La propuesta dice que serán elegibles para la cooperación transfronteriza aquellas regiones situadas a lo largo de las fronteras marítimas y que estén separadas por 150 Km. como regla general. Las *Illes Balears* no cumplen este criterio de distancia geográfica (la distancia con las costas francesas más cercana dista de 350 Km. aproximadamente).

Varios Estados y muchos gobiernos regionales están haciendo un lobby intenso para que se introduzca mayor flexibilidad o incluso se elimine este criterio. Gracias a esta presión, las Instituciones Europeas empiezan a estar sensibilizadas ante esta problemática.

Finalmente parece que la redacción de los Reglamentos que regulen esta cooperación introducirán una mayor flexibilidad para la interpretación de este criterio de distancia.

La pertenencia a la Euroregión es una baza muy importante para las *Illes Balears* que puede favorecer que en las negociaciones finales éstas sean elegibles para estos fondos destinados a la cooperación transfronteriza.

En la Unión Europea existe ya una larga tradición a la hora de financiar la formación y desarrollo de las euroregiones mediante el Interreg. Asimismo hay que tener en cuenta que finalmente serán los Estados miembros los que decidirán al respecto. Por ello, la pertenencia a un proyecto tan prometedor como la Euroregión debe servir para que

desde las Instituciones europeas se vea con buenos ojos otorgar fondos destinados a la cooperación transfronteriza para financiarla, y que con el apoyo de nuestros socios tanto España como Francia adopten una posición en las negociaciones finales que nos sea favorable.

Cooperación empresarial

Europa está viendo como su competitividad se está viendo perjudicada con respecto a otras zonas económicas del planeta. Ante esta nueva era donde la globalización rige de cada vez más las relaciones económicas y ante procesos de deslocalización y la llegada masiva de productos procedentes de nuevos competidores, se está produciendo en Europa un auge sin precedentes de la formación de Clusters.

Debido al cambio experimentado en relación a la globalización de la economía, y sobretodo recientemente con la ampliación de la UE y la consecuente incorporación de los nuevos países miembros, las PYMEs europeas se han dado cuenta que para permanecer en el mercado y competir en el ámbito europeo, deben agruparse para superar el nivel local y así acceder a los nuevos mercados.

Por otra parte, la experiencia internacional ha demostrado que las economías locales agrupadas en forma de clusters han incrementado notablemente su competitividad en mercados internacionales y han reducido notablemente los costos de su producción

Este instrumento adquiere una especial relevancia en el actual proceso de deslocalización de empresas europeas, no sólo hacia los nuevos países miembros de Europa Central y Oriental, sino también hacia terceros países. Mediante la cooperación en clusters se posibilita una re-organización exitosa en el desarrollo de estrategias de internacionalización. Preparar el desembarco en nuevos mercados o poner dificultades para la llegada de nuevos competidores puede ser más factible si las Pymes de la euroregión se unen.

Los clusters industriales son grupos de empresas independientes e instituciones asociadas que:

- colaboran y compiten entre sí,
- concentradas geográficamente en una o diversas regiones,
- especializadas en un sector en particular, con propiedades y tecnología en común,
- ya sean de base científica o tradicional,
- pueden ser institucionales o no,
- tienen una influencia positiva en: innovación y competitividad de las empresas, intercambio de formación e información, crecimiento de los negocios a largo plazo.

Los clusters son redes o grupos de empresas que actúan de acuerdo con sus propias reglas, cooperando en proyectos comunes y compitiendo entre ellas conjuntamente, en diversos sectores, para mejorar la competitividad de sus miembros.

En las últimas décadas, los clusters ya no solamente son agrupaciones de empresas de un sector económico en un área geográfica específica, sino también se agrupan por

tipo de proveedores de materias primas comunes, tipo de tecnología, por estrategias comunes, por tipo de compradores, etc.

El proceso de “clusterización” de las PYMEs locales de la Euroregión debe ser una estrategia que debe fomentarse porque permite aunar esfuerzos para la creación de sinergias, redes de información y transferencia de conocimientos, intercambio de posiciones y la formación de estrategias y posiciones comunes.

Además la creación de clusters permitirá establecer los contactos y las estrategias necesarias para presentarse conjuntamente a las convocatorias de proyectos que la Comisión lanza regularmente.

Para conseguir una masa crítica de clusters, la Euroregión debe poner de su parte para eliminar la existencia de ciertas barreras como son la reticencia de las empresas a colaborar y compartir información con otras empresas locales del mismo sector (debido a que son consideradas como competencia directa) y el escaso apoyo y/o financiación institucional con la que pueden encontrarse.

Nuevos europartenariados

La Comisión está trabajando para desarrollar nuevos programas y actividades que desarrollen el Plan de Acción comunitario para el Espíritu Empresarial. Según las informaciones de que disponemos uno de estos programas prevé fomentar la cooperación empresarial a través de algo parecido a los antiguos programas de europartenariado o euroenterprise.

Este programa se diferenciará de los anteriores programas en el sentido de que éstos estaban muy centralizados y la Comisión se encargaba de casi todo, aparte de que no se centraban en un sector específico. Ahora pretenden crear algo descentralizado y sectorial, pero dentro de una red de intercambios para que una empresa pueda dirigirse a su gobierno regional, agencia de desarrollo, Cámara de Comercio.. y éstos puedan informarla sobre donde se desarrollan ferias en el ámbito que le interesa e insertarla dentro de este programa.

Como es una idea que la Comisión está todavía desarrollando, no disponemos de más información acerca de que tipo de subvenciones o instrumentos va a poner la Comisión a disposición del empresariado. Parece que habrá un anuncio de pre-información esta primavera y que la primera convocatoria saldrá en verano para que el primer encuentro se produzca en enero de 2006.

EU-Gateway to Japan

Este es un programa de la Comisión Europea que tiene como finalidad ayudar a las PYME en su estrategia de internacionalización hacia el mercado japonés. Este programa da soporte a las PYME a través de las misiones comerciales y ferias en sectores específicos.

Para el actual periodo (2003-2006) se han establecido los siguientes sectores sobre los que el programa se está desarrollando: Asistencia médica, materiales de construcción, tecnologías de la información y de la comunicación, tecnologías medioambientales (incluyendo biotecnología), productos relacionados con el ocio, interiorismo, moda, industria agroalimentaria.

La asistencia financiera incluye el 80% de los costes comerciales y hasta un límite de 1800 euros por empresa, los costes de interpretación y una contribución financiera de hasta 1000 euros para el alojamiento.

Hay que resaltar que la Comisión Europea ha delegado en **Eurochambres** la preparación y reclutamiento de las empresas europeas junto a los 25 puntos de coordinación nacionales, que en el caso de España es el **Consejo Superior de Cámaras de Comercio**.

Asia-Invest (2003-2007)

Objetivo: Ayudar a internacionalizar las estrategias de negocios de las empresas, especialmente de las PYME, y facilitar la cooperación empresarial entre empresas de la UE y Asia.

Tipos de actividades:

- *Encuentros personalizados* entre PYME europeas y asiáticas con el objetivo de cerrar acuerdos comerciales.
- *Desarrollo del sector privado asiático* aportando asistencia técnica a empresas de Asia con un fuerte potencial para asociarse con empresas europeas.
- *Refuerzo institucional* consistente en aumentar la capacidad de las organizaciones empresariales intermediarias de Asia, así como de sus redes con sus socios europeos incluyendo las Cámaras de Comercio europeas en Asia.

Para las actividades centradas en los encuentros personalizados se distinguen dos modalidades:

Asia-Venture

Instrumento dedicado a fomentar misiones comerciales sectoriales o multisectoriales a pequeña escala y encuentros comerciales flexibles entre empresas europeas y PYMEs de los países menos prósperos de Asia: Afganistán, Bangladesh, Bhutan, Camboya, Timor-Este, Indonesia, Laos, Maldivas, Nepal y Pakistán.

Estos encuentros reunirán a un mínimo de 15 empresas anfitrionas y 10 empresas visitantes.

La contribución financiera de la Comisión estará entre el 80%-95% del total de los costes elegibles y se financiarán proyectos por un importe mínimo de 80 000 euros y máximo de 200 000 euros.

Costes elegibles:

- Honorarios de los expertos y costes de los servicios relacionados con la recogida de información de mercado, material promocional y reclutamiento de empresas.
- Incentivos destinados a movilizar a las empresas que cubran los costes de viaje y alojamiento (sólo empresas visitantes).
- Alquiler de instalaciones, coste de servicios y honorarios de expertos relacionados con la preparación de los encuentros empresariales, incluyendo la participación en ferias comerciales.
- Honorarios de los expertos y costes de los servicios relacionados con el apoyo a las actividades de seguimiento como visitas de las empresas y servicios de apoyo empresarial (asesoramiento sobre aduanas, legal y financiero...).
- Costes del staff asignado a la acción (incluyendo salario, viajes y gastos de subsistencia) y demás gastos generales necesarios para el desarrollo del proyecto.

Asia-interprise

Instrumento dedicado a facilitar los encuentros, ya sean sectoriales o multisectoriales, entre empresas de tamaño medio europeas y asiáticas de los siguientes países: Afganistán, Bangladesh, Bhutan, Camboya, China, Timor Este, India, Indonesia, Laos, Malasia, Maldivas, Mongolia, Nepal, Corea del norte, Pakistán, Filipinas, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam.

Estos encuentros reunirán a un mínimo de 30 empresas anfitrionas y 20 empresas visitantes.

La contribución de la Comisión se situará entre el 75% y el 100% de los costes elegibles y por un importe mínimo de 100 000 euros y máximo de 400 000 euros.

Costes elegibles:

- Honorarios de los expertos y costes de los servicios relacionados con la recogida de información de mercado, material promocional y reclutamiento de empresas.
- Incentivos destinados a movilizar a las empresas que cubran los costes de viaje y alojamiento (sólo empresas visitantes).
- Alquiler de instalaciones para conferencias, coste de servicios y honorarios de expertos relacionados con la preparación de los encuentros empresariales, incluyendo la participación en ferias comerciales con objetivos promocionales.
- Honorarios de los expertos y costes de los servicios relacionados con el apoyo a las actividades de seguimiento como visitas de las empresas y servicios de apoyo empresarial (asesoramiento sobre aduanas, legal y financiero...).
- Alquiler de herramientas informáticas para automatizar las acciones del proyecto en la web (marketing, reclutamiento de empresas, “casamiento” de perfiles, seguimiento y presentación de informes)
- Costes del staff asignado a la acción (incluyendo salario, viajes y gastos de subsistencia) y demás gastos generales necesarios para el desarrollo del proyecto.

AI-Invest III

El programa tiene como objetivo fomentar y estrechar la cooperación económica y aumentar las relaciones comerciales entre la UE y América Latina. La Comisión Europea ha delegado la gestión de este programa a un consorcio formado por seis entidades entre las que se encuentra **Eurochambres**.

Tipos de actividades

- *Capacitación para PYME*: Seminarios, workshops y otras actividades de formación sobre estrategias de internacionalización y formación sobre nuevas tecnologías.
- *Semanas Europeas Latinoamericanas*: Incrementar y mejorar la información que las PYME reciben durante la celebración de ferias con el fin de mejorar su internacionalización, a través de visitas guiadas, información detallada del mercado, leyes y normas entre otros.
- *Encuentros sectoriales*: Organización de encuentros entre empresas normalmente en el marco de una feria internacional (de 8 a 50 empresas por propuesta).
- *Facilidad para el Desarrollo de Negocios*: Asesoría personalizada para desarrollar nuevos proyectos de internacionalización.
- *Colaboración entre PYME*: Asesoría para los proyectos de internacionalización entre compañías de ambos lados que ya estén desarrollando un plan o proyecto de negocios común.
- *Actividades dirigidas a los operadores*: Capacitación de Operadores, Intercambio de Funcionarios y Actividades Conjuntas. Su objetivo es aumentar la capacidad de los operadores que integran la red AI-Invest.

Para los diferentes tipos de actividades dirigidas a las PYME la financiación que aportará el programa se situará en el 80% de los costes elegibles, y por un importe por empresa comprendido entre 2 000 euros y 10 000 euros dependiendo del tipo de actividad. Para los encuentros sectoriales el importe por empresa está establecido en 4 000 euros.

Costes elegibles

Serán elegibles los costes necesarios para el desarrollo del proyecto y preparación de los encuentros (ya sean en el marco de ferias o de otras modalidades). Sin embargo **no están cubiertos los costes de viaje y alojamiento de los empresarios que viajan**.

- Los costes del personal asignado a la acción.
- Los costes de adquisición de los servicios (transporte, alquileres, traducciones...) siempre que se ajusten a los precios de mercado.
- Los costes de alquiler de bienes de equipo, material, mobiliario y equipo informático.
- Los costes de bienes fungibles y suministros.
- Los gastos de subcontratación.

Investigación y desarrollo

Actualmente los fondos de la Unión Europea destinados a la Investigación y Desarrollo provienen básicamente de los Fondos estructurales y de los Programas Marco para I+D.

Una parte de los Fondos Estructurales está dirigida al apoyo al desarrollo de las capacidades de investigación: infraestructuras locales de investigación, recursos humanos, creación de organismos que actúen de intermediarios entre las universidades y las PYME... Los recursos financieros provienen de la asignación de fondos directa que se hace para las regiones.

Los Programas Marco son la cristalización de la política de investigación y desarrollo tecnológico de la Unión Europea. Esta política está basada en programas marco plurianuales (actualmente está en vigor el VI Programa Marco 2002-2006). A la financiación del PM se accede mediante convocatorias periódicas a las que se presentan los diversos proyectos, por cualquier persona jurídica (universidades, institutos de investigación, PYME, grandes empresas, organizaciones internacionales...), y en competencia directa.

Para conseguir esta integración, el último programa marco a dado un gran impulso a los programas de apoyo a la colaboración transnacional entre centros de investigación, universidades y empresas. Dos de los instrumentos que más destacan son las Redes de Excelencia, las cuales pretenden integrar progresivamente las actividades de los socios conectados en red por medio de "centros de excelencia virtuales", y a los Proyectos Integrados, proyectos de gran envergadura encaminados a constituir una masa crítica en actividades de investigación orientadas hacia objetivos científicos y tecnológicos claramente definidos.

El VI Programa Marco es el principal instrumento de la Unión para financiar la investigación en Europa. Este instrumento favorece con diversas medidas específicas la participación de las PYME. Así, se alienta a las PYME a participar en todos los campos del VI Programa Marco y especialmente dentro de las actividades realizadas en los campos temáticos prioritarios. Asimismo, las asociaciones o agrupaciones de PYME podrán participar en los proyectos en representación de sus miembros.

En el actual PM se pueden financiar una gran variedad de proyectos entre los que destacan los centrados en las prioridades temáticas del actual Programa Marco, éstas son:

- ciencias de la vida, genómica y biotecnología aplicadas a la salud,
- tecnologías para la sociedad de la información,
- nanotecnologías, materiales inteligentes y nuevos procedimientos de producción,
- aeronáutica y espacio,
- seguridad alimentaria y riesgos para la salud,
- desarrollo sostenible, cambio planetario y ecosistemas,
- los ciudadanos y la gobernanza en una sociedad basada en el conocimiento.

Además de estas prioridades temáticas sobre los que se pueden presentar proyectos utilizando alguno de los instrumentos reconocidos en el VI Programa Marco, existe una **línea dedicada a las actividades horizontales de investigación con participación de las PYME**.

Esta línea, específicamente dedicada a las PYME, tiene por objeto ayudar a las PYME europeas de campos tradicionales o nuevos a acrecentar su capacidad tecnológica y a desarrollar su capacidad de trabajar a escala europea e internacional. Para desarrollar estos proyectos se reconocen dos esquemas:

Acciones de investigación e innovación cooperativa

La investigación cooperativa es un régimen en virtud del cual un número reducido de PYME de distintos países que comparten necesidades o problemas específicos contratan la investigación necesaria a un ejecutante de la I+D, reservándose la propiedad de los resultados. Se trata de proyectos a plazo relativamente corto que pueden incluir actividades de investigación e innovación, y actividades de gestión de consorcios.

Objetivos	Apoyo a las PYME en sus necesidades de investigación e innovación
Destinatarios	PYME
Beneficiarios	PYME individuales
Propietarios de los Derechos de Propiedad	PYME proponentes del proyecto
Presupuesto total	500 000 euros – 2 000 000 euros
Financiación comunitaria	50% de los costes elegibles, 100% de los costes de formación y 100% de la gestión del consorcio.
Diseminación de resultados	Limitado

Acciones de investigación e innovación colectiva

La investigación colectiva es una forma de investigación efectuada por ejecutantes de la I+D por cuenta de asociaciones o agrupaciones industriales con el fin de ampliar la base de conocimientos de grandes colectivos de PYME y, de esta manera, mejorar su nivel de competitividad general. Los proyectos pueden incluir actividades de investigación e innovación, así como actividades de formación y difusión, y de gestión de consorcios.

Objetivos	Ampliar los conocimientos de base de grandes comunidades de PYME
Destinatarios	Asociaciones industriales o grupos que representan a las PYME
Beneficiarios	Todos el sector(es)
Propietarios de los Derechos de Propiedad	Grupos o asociaciones industriales
Presupuesto total para un proyecto	2 millones – 5 millones de euros
Financiación comunitaria	50% de los costes elegibles, 100% de los costes de formación y 100% de la gestión del consorcio.
Diseminación de resultados	Extensivo

En las propuestas que la Comisión europea presentó para el futuro presupuesto europeo para el periodo 2007-2013 se propone un importante aumento para las acciones dedicadas a I+D que supone más del doble de la presupuestación actual. Además, se va a reforzar aún más la creación de redes de excelencia tecnológica y se va a intentar priorizar la participación de las PYME.

Este nuevo periodo que se abre será una gran oportunidad para que tanto las Universidades, los Institutos de Investigación, las PYME y empresas de la Euroregión en general se unan y preparen una estrategia coherente con el objetivo de presentar el mayor número de proyectos con garantía de éxito.

Si bien el futuro Programa Marco representará una oportunidad para captar financiación europea, supondrá asimismo un reto para una región como la nuestra que aparece en la cola de todos los rankings de investigación e innovación de España.

Comentarios del futuro VI Programa marco y posibilidades para la Euroregión

Cooperación para fomentar el transporte multimodal

La Unión Europea está desarrollando una política encaminada a fomentar el transporte multimodal para superar los grandes problemas del transporte europeo: la existencia de grandes puntos de congestión, como los Pirineos, y la sobresaturación de las carreteras europeas. Para ello se intenta reducir el transporte por carretera hacia otros tipos de transporte como el marítimo de corta distancia, el fluvial o el ferroviario.

Uno de los proyectos que está fomentando la Comisión es la creación de las “Autopistas del Mar”. Éstas supondrían la creación de líneas marítimas transnacionales de alta calidad que favoreciesen el transporte intermodal y supongan un cambio estructural en la organización del transporte en los próximos años.

En repetidas ocasiones la Comisión europea ha reconocido la importancia que pueden tener para la interconexión de los Estados islas y de las islas con los mercados continentales.

Para establecer estas líneas marítimas la Comisión europea dispone de varias fuentes de financiación como son:

- La partida presupuestaria dedicada a la financiación de las **Redes Transeuropeas de Transporte**, que financiará infraestructuras, instalaciones y sistemas de distribución. Esta partida puede llegar a financiar hasta un 20% de los costes elegibles El programa **Marco Polo**. Se trata de un programa que proporciona ayuda financiera comunitaria para acciones encaminadas a reducir la congestión en las carreteras y mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte. El objetivo es transferir el crecimiento previsto del transporte internacional de mercancías por carretera a otros medios de transporte como el transporte marítimo de corta distancia. Para el establecimiento de las “Autopistas del mar” este programa puede proporcionar financiación para la parte logística de los proyectos,

cubriendo parte de los costes operativos y de los servicios. En general la financiación comunitaria no sobrepasará del 30% aunque puede llegar al 50% para determinados proyectos.

– Los **Fondos Regionales**. Aparte del marco actual de los Fondos estructurales y de cohesión, la Comisión para el próximo periodo incluye el siguiente subapartado en la prioridad Accesibilidad para las regiones del objetivo “Competitividad regional y empleo”: *“potenciación de las redes secundarias, mejorando los enlaces con las redes transeuropeas (RTE) de transporte, con los nudos ferroviarios, aeropuertos y puertos regionales, o con las plataformas multimodales, mediante la creación de enlaces radiales con las principales líneas ferroviarias, y una mayor utilización de las vías navegables interiores regionales y locales”*.

Para acudir a las líneas de financiación de la Comisión europea, a parte de los fondos estructurales, es necesario presentar proyectos con socios que provengan de varios países. Es por ello que la Euroregión presenta el marco ideal para desarrollar y presentar proyectos conjuntos. Las Islas Baleares tienen la oportunidad de captar financiación en el marco de las autopistas del mar.

Por poner un ejemplo de lo que podría reportar, cabe señalar que la DG Transportes y Energía ha sacado recientemente varias convocatorias en el ámbito tanto de los transportes como de la energía. Una de ellas esta dedicada al desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transporte y está dotada con un presupuesto de casi 144 millones de euros para este año.

Pudiendo financiar proyectos de interés común en el ámbito del desarrollo del futuro sistema de tráfico aéreo, proyectos ligados a Galileo, vías navegables, autopistas del mar, puertos marítimos interiores, aeropuertos, sistemas de gestión del tráfico europeo...

Es evidente que la presentación de proyectos entraña cierta dificultad por la envergadura de los mismos y el trabajo preparatorio previo necesario, pero gracias al marco de cooperación que establece la Euroregión podría presentarse algún proyecto ambicioso para crear una autopista del mar que podría incluir los puertos de Palma de Mallorca, Sete y Barcelona por ejemplo.

Leonardo da Vinci

El objetivo de este programa es mejorar la formación profesional.

Tipos de actividades

- *Movilidad*: Acciones en favor de la movilidad transnacional para fomentar la formación profesional.
- *Proyectos piloto*: Concepción, puesta a punto, experimentación, evaluación y difusión de prácticas innovadoras en cuanto a métodos, contenido, soportes o productos de formación y orientación profesional.

- *Competencias lingüísticas*: Promoción de las competencias lingüísticas y culturales en el marco de la formación profesional.
- *Redes transnacionales*: Apoyo a las redes europeas de competencia comunitaria y de difusión en el ámbito de la formación profesional.

Como posibles promotores potenciales de estos proyectos se reconocen a las instituciones y organismos públicos, privados o paraestatales que intervienen en acciones de formación profesional incluidas las Cámaras de Comercio.

Dentro de las **acciones de movilidad** pueden presentarse proyectos que consistan en prácticas laborales transnacionales de personas que sigan una formación profesional inicial, estudiantes, jóvenes trabajadores y titulados recientes (proyectos denominados estancias). También pueden llevarse a cabo proyectos transnacionales de intercambios entre empresas y organismos de formación profesional o universidades, destinados a responsables de recursos humanos de empresas, planificadores y gestores de programas de formación profesional, formadores y tutores en el campo de las competencias lingüísticas (proyectos denominados de intercambio).

La contribución financiera de la Comunidad para los proyectos transnacionales de estancias e intercambios no será superior a 5 000 euros por persona para una estancia o intercambio.

Las duraciones de las estancias o prácticas estarán comprendidas entre 2 y 12 meses, mientras que para los intercambios serán de entre 1 y 6 semanas.

[Intervención del Sr. José María Zufiaur Narvaiza, Consejero del Comité Económico y Social Europeo]

Muchas gracias.

Deseo también sumarme a dar mi felicitación por la organización de este seminario, y mostrar mi satisfacción por estar aquí de nuevo y poder colaborar con el CES de Baleares y con otros CES del resto del Estado español, así como con organizaciones de Midi-Pyrénées, Languedo-Roussillon, etc., y por la oportunidad que se me brinda para empezar a enterarme de algo de esta problemática.

Básicamente, mi intervención se limitará a tratar, muy brevemente, cuatro puntos.

En primer lugar, como ustedes ya saben, el CES Europeo, que representa a tres grupos -empresarios, sindicatos y organizaciones diversas- emitió un dictamen sobre el proyecto de propuesta de reglamento al Parlamento Europeo. Ciertamente, lo más significativo del dictamen es un punto que tiene que ver con algo que ya se ha dicho aquí, tanto por parte de los participantes, representantes de los gobiernos de Cataluña y de Aragón como, posteriormente, en el coloquio: es el tema de la participación de las organizaciones sociales en este tipo de agrupaciones. En concreto, el dictamen del CES plantea dos modificaciones a este respecto: en el artículo primero, apartado tres, que es el que se refiere a los objetivos, añade los agentes económicos y sociales a la colaboración entre Estados miembros y entre entes regionales y locales, con el fin de incrementar la cohesión económica y social. Y, a continuación, en el artículo dos, referido a los integrantes de este tipo de asociaciones, propone nuevamente que los agentes económicos y sociales, además de las organizaciones interesadas de la sociedad civil, puedan ser también miembros. Creo que éste es un aspecto importante y creo que debería ser una cuestión a valorar y a incorporar.

En segundo lugar, el tema de la cooperación transfronteriza desde el punto de vista social, del que voy a intentar comentar ciertos puntos, es un tema con historia. Desde el punto de vista del movimiento sindical, por ejemplo, como ya se ha dicho aquí, existen, desde hace muchos años, los comités sindicales interregionales. En las regiones de España, Francia y Portugal hay varios. Sería difícil enumerarlos todos, pero citaré la colaboración de Cataluña con Midi-Pyrénées y Roussillon, de Aragón y Navarra con Aquitaine, del País Vasco, de Alentejo/Extremadura, de Castilla León con el nordeste de Portugal, etc. Desde luego, en Europa hay muchísimos. Yo creo que, en lo que podríamos llamar “primera generación” de actuaciones en el ámbito social transfronterizo ha existido siempre la preocupación vinculada a los temas de movilidad, a los temas de circulación de los trabajadores, especialmente en el ámbito de los trabajadores transfronterizos. Es ésta una preocupación que ha ocupado muchísimas reivindicaciones y muchísimas reuniones respecto a temas como la imposición fiscal, el reconocimiento de los derechos de seguridad social, los temas vinculados a prestaciones sociales que no se dan en el estado en el que uno está trabajando sino que van vinculadas a la residencia del trabajador, los problemas que se plantean cuando un trabajador que ha estado trabajando durante muchos años en el estado vecino, al otro lado de la frontera, vuelve de jubilado a su país y tiene una serie de problemas de reconocimiento de prestaciones, tanto de él como de su familia, el

reconocimiento de las cualificaciones profesionales, etc. Es decir, existe una problemática muy concreta que, evidentemente, a lo largo de los años ha ido evolucionando hacia mejor, pero sobre la que quedan todavía muchos flecos pendientes. La ponencia que sigue a la mía explicará sin duda mejor el espacio en que se mueven los interlocutores sociales. Evidentemente, se hacen cosas en lo que se conoce como EURES, EURES transfronterizo, que es una especie de servicio de ocupación, de orientación de empleo que tiene la Unión Europea. También en los ámbitos transfronterizos, en partenariados, se ha intentado favorecer, analizar, apoyar todo lo que hace referencia a las condiciones de vida de los trabajadores transfronterizos, a las cuestiones vinculadas al derecho del trabajo, a los convenios colectivos, a la fiscalidad, etc., etc. Existe un instrumento comunitario, que ha tenido ya tres versiones, y que tendrá su prolongación, llamado INTEREG, que ha sido, en mi opinión, uno de los elementos fundamentales para superar lo que recoge la frase de Robert Schuman, en el sentido de que las fronteras son las cicatrices del reflejo de la historia europea. Para evitar las desconfianzas, para tender puentes, para hacer carreteras, para establecer vínculos, lazos, redes, considero que, sobre todo el INTEREG 1, tuvo mucha influencia en el ámbito fronterizo-transfronterizo cercano. Posteriormente, el ámbito de actuación del INTEREG fue aumentando. El INTEREG 2 tuvo también su importancia y el INTEREG 3 se dedicó ya más a cuestiones ultraperiféricas, al tema de la ampliación, etc. etc. Ahora, con el objetivo 3, tiene que haber de nuevo una readaptación de lo que puede ser la política del INTEREG. En este sentido, como decía Fernando Llanos, las perspectivas financieras plantean una serie de posibilidades respecto al tema de los fondos estructurales. Los objetivos de la política de cohesión prevén tres prioridades. Primera: el tema de la convergencia. Segunda: el tema de la competitividad regional y el empleo, y tercera: el tema de la cooperación territorial europea. En este sentido, los programas regionales deberán contemplar, obligatoriamente, consagrar una parte de los recursos a la cooperación, de mutuo acuerdo con otra región europea. Se prevé que este objetivo, ahora mismo en la discusión de las perspectivas financieras, tenga un montante de 13.200 millones de euros, es decir, un 3,94 del total, aunque supongo también que el resultado de las discusiones actuales en Luxemburgo implicará una reducción de estos números. De ello, el 35% deberá ser para la cooperación transfronteriza pura y dura, el 12% para la contribución del CEDER a la cooperación transfronteriza de los nuevos instrumentos de vecindad y de partenariado, y el 47% para la cooperación transnacional. Hay, en definitiva, una serie de elementos que, en lo que podríamos llamar primera generación de acciones en el ámbito social transfronterizo, han promovido las cuestiones vinculadas al diálogo social, la comparación de análisis de convenios colectivos, la comparación de situaciones sectoriales, incluso en algunas regiones se han llegado a alcanzar ciertos acuerdos. Así, por ejemplo, en toda la zona de Bélgica con Luxemburgo, con Alemania y Holanda hay ensayos de coordinación de la negociación colectiva a nivel comunitario. En las regiones fronterizas entre Dinamarca y Suecia se ha llegado también a un acuerdo que posteriormente se ha incorporado al plan nacional de acción para el empleo de Dinamarca. Es decir, hay una serie de experiencias que pueden ser también interesantes en lo que se refiere al diálogo social vinculado con la estrategia de Lisboa, etc. Esta es la segunda cuestión a la que quería referirme.

La tercera tiene que ver con ciertos elementos de la política social europea que deberían ser utilizados en el ámbito de la cooperación transfronteriza y, en concreto, en

una Euroregión como la que estamos aquí comentando. Se me ocurre por ejemplo el tema de los servicios de interés general. Creo que éste es un tema fundamental. El tema de correos, el tema de la telefonía y las telecomunicaciones, el tema de los transportes, el tema de la energía - se han comentado ya aquí las dificultades para llegar a un espacio europeo de la energía, no ya europeo, sino transfronterizo, entre España y Francia-, el tema de la sanidad o el tema de la educación. Problemas de acceso, problemas de calidad, problemas de coordinación entre unos países y otros. Pienso que éste es un tema muy importante para la satisfacción de los ciudadanos, pero es también un tema muy importante para el desarrollo económico. Los países más avanzados son también los que, al mismo tiempo, tienen más dotación de servicios esenciales para la comunidad, que tienen un mayor sector no mercantil dedicado a una serie de cuestiones fundamentales. Y también, me atrevería a decir, como elemento de creación de empleo. Estamos hablando de dos estados transfronterizos, además de una Euroregión en su interior, que tienen como característica el hecho de tener una baja tasa de ocupación en el sector servicios. Si Francia, y por supuesto España, tuviera el mismo nivel de ocupación en el sector de servicios, servicios mercantiles y servicios no mercantiles, que tiene la media europea, que tienen los países nórdicos, que tiene Estados Unidos, o que tiene Japón, no tendríamos desempleo. Esto es una realidad. Se han creado en Europa treinta millones de puestos de trabajo durante la última década, la mayoría de los cuales en el sector servicios, perdiéndose puestos en el sector de la agricultura y en el sector industrial. Gran parte de los empleos van a continuar creándose en el futuro en el sector de servicios, muchos de ellos en sectores probablemente nuevos, vinculados por ejemplo a la protección del medio ambiente, al servicio a las empresas, a la atención a la familia, a las personas dependientes y a cuestiones que todavía no existen, pero que requerirían ir preparando unas condiciones de formación y de calificaciones profesionales. La segunda cuestión es el tema de la movilidad. Todos los datos y documentos de la Comisión indican que Europa tiene poca movilidad entre sus países. La libre circulación de personas, bienes y servicios no se ha conseguido en absoluto en el tema de los trabajadores, puesto que no existe un mercado europeo de trabajo. Hay, si se quiere, varios mercados europeos del trabajo, varias situaciones. Hablábamos antes de los trabajadores transfronterizos, pero existen también los trabajadores de temporada. En algunos países, entre Alemania y Polonia, por ejemplo, esto representa un flujo muy importante: 300.000 trabajadores al año; o entre Alemania y la República Checa, o entre nosotros y Francia, durante muchos años, con la vendimia, hay los trabajadores que circulan dentro de las empresas multinacionales, etc., etc. Hay muchos obstáculos todavía para la movilidad. En el trabajo, dentro de la Unión Europea, existen obstáculos vinculados al tema de la lengua, del reconocimiento de las calificaciones profesionales no regladas, o de la experiencia profesional; obstáculos vinculados al tema de la portabilidad de las pensiones, etc. Creo que éste es un tema fundamental si se quiere crear una especie de mercado de trabajo dentro de la Euroregión, si se quiere facilitar la movilidad de los trabajadores y la ocupación. Ligado a ello está el tema de la inmigración. Europa, tras muchos años de estar hablando de la necesidad de contar con una política única de inmigración, aún no la tiene. Sin embargo, cada vez es más necesario que Europa cuente con una política común sobre admisión y sobre tratamiento de la inmigración, dejando probablemente para los estados la capacidad de determinar qué cupos quiere cada uno de ellos, etc. No voy a desarrollar aquí esta problemática, pero sin duda es algo que afecta a todos los países y que, en mi opinión, afecta también, y muy

directamente, a una Euroregión como ésta, que está muy en la frontera con el norte de África y, por lo tanto, con la inmigración que viene de esta zona.

En tercer lugar está el tema del diálogo social. El tema de la Euroregión plantea un desafío nuevo al diálogo social. De alguna manera, el diálogo social se ha entendido siempre como referido a las relaciones laborales, a las condiciones de trabajo de los trabajadores, a las relaciones entre empresa y trabajadores y sindicatos, etc. Pero está claro que cada vez es más y más importante poder crear las condiciones para el desarrollo y la cohesión económica y social. En este sentido, las organizaciones sindicales y empresariales tenemos que dar un paso adelante y adquirir una nueva dimensión en el diálogo social en cuestiones como por ejemplo la educación. El fracaso escolar que se tiene por ejemplo en muchas regiones españolas, desde luego palpable aquí en Baleares, condiciona en gran medida el desarrollo y la cohesión social y es una precondition para la actividad económica y para el desarrollo. El tema de la conciliación de los tiempos de trabajo y de vida es algo cada vez más importante. Aquí, en las Baleares, este punto es sumamente importante por el tema de la hostelería y tiene mucho que ver con el tema del fracaso escolar -horarios muy acentuados, etc.-. La preservación del medio ambiente es otro punto vital para nuestro modelo futuro de desarrollo económico. Y, en general, es importante crear las condiciones sociales para el desarrollo, eso que llaman los *plaster*, toda una cultura que va más allá de los precios, que va más allá de las cuestiones referidas a la competitividad global e internacional. Evidentemente, eso significa también cambiar de cultura, porque el diálogo regional y local implica la participación de otros actores, etc., lo cual no significa en absoluto anular el otro tipo de diálogo social, también muy importante. La agenda social europea plantea, por primera vez, la existencia de un marco europeo de carácter opcional tanto para negociar como para hacer cumplir lo negociado. Se plantea por primera vez la posibilidad de que existan en Europa convenios colectivos y la existencia, para ello, de un marco regulador y de un marco de aplicación de lo que se pacte, pero opcional. Es decir, no será obligatorio y se podrá optar tanto a negociar como a dar fuerza vinculante a lo aplicado. Entran aquí temas como el reconocimiento de las calificaciones profesionales, las fusiones transfronterizas, cada vez mayores, y la participación en ellas de los trabajadores y, por supuesto, el tema de las deslocalizaciones empresariales, la creación de observatorios, la creación de fórmulas alternativas para abordar esas situaciones, etc. En España tenemos jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas, lo cual supone mucho dinero, pero nada más. Evidentemente, es absolutamente fundamental elaborar un nuevo modelo productivo, puesto que el nuestro, basado durante los últimos 30 años en bajos salarios y condiciones de trabajo precarias, está agotado. Con ese modelo no podemos competir con China, ni con la India, ni con el Magreb ni con nadie. Tenemos que competir con otra serie de herramientas. Está, como ya he dicho, la asociación a la estrategia de Lisboa, dentro de posibles acuerdos que se puedan insertar dentro de los planes naciones de acción para el empleo. Evidentemente, en Europa existe también la posibilidad de utilizar el método abierto de coordinación, la ley suave. No son medidas obligatorias en temas como la seguridad social, la inclusión social, etc. El proyecto de tratado constitucional habla de cuatro temas sujetos a los métodos abiertos de coordinación. La estrategia europea de empleo es en sí misma un método abierto de coordinación, compuesto de orientaciones, buenas prácticas e indicaciones, pero no obligaciones. Eso tiene también otra cara, que no voy a comentar aquí. El proyecto del

tratado constitucional planteaba cuatro ámbitos: empleo y seguridad social, ámbito industrial, investigación y desarrollo, y sanidad. Creo que éste puede ser también un tema a profundizar dentro de las Euroregiones.

Muchas gracias. Aquí acabo.

6. LA GOBERNANZA DE LA EUROREGION: EL PAPEL DE LOS AGENTES ECONOMICOS Y SOCIALES

[Intervención del Sr. Joan Pujol Segarra, Secretario General de Foment del Treball Nacional]

Muchas gracias, moderador. Buenas tardes.

Bien, iba a decir aquello de “voy a ser breve”, pero realmente lo voy a ser. Mis colegas de mesa se han extendido en cuestiones, muy bien argumentadas, de tipo más estructural y yo voy a tratar cuestiones de índole más práctica, más del día a día.

Empiezo por donde debería haber empezado en realidad.

Siento una triple satisfacción. La primera, que el Consejo Económico y Social de las Islas Baleares haya organizado esta sesión y me haya invitado. La segunda: estar en Palma y, la tercera, que tiene relación con lo que hemos venido a hacer aquí y lo que hicimos en Barcelona. Siendo coherente con lo que ya dije en Barcelona, en la sesión del Consejo de Trabajo Económico y Social de Cataluña, mi opinión es que las actuaciones en relación con la Euroregión no deberían tener capital; empezaron en Barcelona y deberían continuar en otros sitios, y no sólo en cuanto al hecho de la celebración de estas sesiones, sino también en cuanto a su contenido. Es decir, la capitalidad debería ser un concepto mucho más moderno basado en estructuras de red y no tanto en buscar una capital a la Euroregión. Por eso, celebro que esta sesión se haya celebrado en Palma. Mi opinión es que las sucesivas sesiones no deben parecerse la una a la otra, sino que deben avanzar en distintos sentidos. Por poner un ejemplo, mañana hay dos mesas redondas muy importantes sobre la fundamentación de la Euroregión, probablemente para insistir de nuevo en el por qué existe la Euroregión. Bien, pues sería muy mal síntoma que, dentro de dos años, siguiéramos hablando de que la Euroregión existe. Llega un momento en que quizás hay que seguir hablando de eso, pero es un tema que tiene que ocupar cada vez un espacio menor dentro de nuestras exposiciones públicas, dentro de las conversaciones de los agentes que trabajamos en ello. Y digo agentes, que no solamente espectadores del proceso de trabajo dentro de la Euroregión. Querría referirme aquí, sin entrar en la polémica, al papel de los agentes sociales en relación con los gobiernos. Estoy de acuerdo con lo dicho por el vicepresidente del Consejo de Aragón, sin embargo, en Cataluña los agentes sociales y el gobierno de la Generalitat hemos firmado hace unos meses el *Acuerdo de internacionalización, competitividad y mejora de la ocupación*. En este

acuerdo se incluye una referencia concreta y específica a la Euroregión, que es compartida por los agentes y el gobierno. Es ya un paso adelante.

En mi opinión, las organizaciones empresariales de la Euroregión tenemos ya acuerdos de cooperación. Los tenemos por lo menos las organizaciones de las comunidades autónomas de Cataluña, Baleares, Valencia -espero que algún día podamos hacer algún acto como éste en Valencia-, Aragón y también los tenemos, pero menos, con Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées. Considero que éste no es el marco en que el concepto de Euroregión nos tiene que ayudar. El concepto de Euroregión nos tiene que ayudar para poder emprender proyectos que tengan un valor añadido justamente porque son de la Euroregión. Si colaboramos en el ámbito empresarial, y lo mismo sería aplicable al ámbito de las administraciones públicas o al ámbito sindical o de las cámaras de comercio, en proyectos que son de una de las regiones que forman la Euroregión, aunque cuenten con la complicidad de las demás, no hacemos gran cosa. Sin duda es algo interesante, pero no estamos contribuyendo a que se consolide este concepto. Cuando pasamos de planteamientos locales a planteamientos de lo que es una región ya damos un salto importante, un salto cualitativo. En estos momentos estamos planteando un salto que no se produce dentro de un ámbito administrativo predefinido sino que es un ámbito que, como hemos visto desde el punto de vista técnico-jurídico, tiene imprecisiones. Considero que, desde el punto de vista de las propias administraciones, tampoco debemos pedirles algo que no toca. No se trata de decir “dígame usted qué es esto de la Euroregión y empiece a decirme qué órganos va a tener” y, llevado a un extremo, si va a tener himno y bandera y escudo y música. Y esto es algo que debemos tener en cuenta. La Euroregión se va a crear, a nuestro entender, mediante aquellos proyectos que sean verdaderamente del ámbito y de la escala de la Euroregión. Debemos poder crear proyectos que tengan precisamente su razón de ser en este ámbito y que, de otra manera, no hubiesen podido ser contruidos. Y no sólo con respecto a la Unión Europea o a los problemas de la Unión Europea. Mucha gente pensará que esto de la Euroregión se ha creado para obtener dinero de Bruselas, lo cual me parece laudable. De hecho, al estudiar los programas, siempre aparece mucho dinero de Bruselas. Luego, cuando hagamos cuentas, veremos que el dinero de Bruselas, como todo, es el que es y, seguramente, para las regiones que estamos en la Euroregión, cada vez será menos.

Pero esto no es lo importante. Lo importante es que cuando hablamos de Euroregión estamos hablando en definitiva de un conjunto de regiones que, cuando nos referimos al ámbito europeo, es porque son muy grandes; no son tan solo regiones dentro de un estado, sino que además en este caso son regiones que corresponden a dos estados vecinos. Y en este sentido, yo creo que hay una política en la que debemos profundizar, y es que no solamente debemos tener proyectos para presentar a Bruselas a ver si nos dan esta ayuda, esta subvención, por parte de administraciones públicas o entidades privadas. También nuestros dos estados, el francés y el español, deben dedicar recursos a la Euroregión. Seguramente mañana se tratará el tema de las infraestructuras, y en el ámbito de las infraestructuras hay ciertas cuestiones que son claramente competencia de los estados. El tema de las carreteras o autopistas o del famoso tren de alta velocidad, que afortunadamente ya llega a Zaragoza, aunque

no aún a la frontera francesa, es una cuestión euroregional. Lo mismo si hablamos del Euromed o de otros proyectos que intentan crear una línea de mercancías por todo el arco mediterráneo, hasta Hamburgo. Esta es una cuestión europea, pero en la que hay una parte que corresponde también a los estados. La idea que yo quería transmitirles es que la Euroregión no va sólo dirigida a la Unión Europea, no, va dirigida a cuestiones que son de este ámbito, que es un ámbito mucho más potente que el de las regiones que forman parte. Tal y como decía el compañero de Aragón, la Euroregión afecta claramente a actividades de las administraciones pero también de las organizaciones empresariales, sindicales, cámaras de comercio y organizaciones culturales, cívicas y de cualquier otro tipo.

Creo que, puesto que el Consejo Económico y Social nos ha convocado para el estudio, deberíamos ver cómo podemos, entre todos, aportar ideas, buscar fórmulas de mayor compromiso e intentar delimitar proyectos. Y no sólo -esto lo digo por parte de los agentes sociales- no sólo proyectos de las administraciones y no sólo dirigidos a la obtención de las subvenciones de las administraciones. En el ámbito empresarial, por ejemplo, yo creo que si nuestros colegas de Baleares, Aragón, Valencia, Languedoc-Roussillon y de Midi-Pyrénées están dispuestos, debemos procurar que haya proyectos comunes.

Y no solamente debemos ser solidarios en proyectos que beneficien o que se ubiquen en una de estas regiones determinadas, sino que, y lo que es más importante, estamos hablando de proyectos que de otra manera difícilmente se hubieran consolidado en lo que es la Euroregión.

Muchas gracias.

Concepto de Gobernanza

Renate MAYNZ, sociólogo alemán, la define como una forma de gobernar más cooperativa, diferente del modelo jerárquico en el que las autoridades estatales ejercen el poder soberano sobre los grupos y ciudadanos que constituyen la sociedad civil. Estaríamos ante otro modelo en el que las instituciones estatales y no estatales, los actores públicos y privados, participan y a menudo cooperan en la formulación y en la aplicación de políticas públicas.

Así mismo, señala que la gobernanza precisa de una serie de requisitos para que la cooperación público-privada sea efectiva:

- Presencia de actores públicos y privados con cierto poder para solucionar problemas.
- Existencia de un problema que ni los actores públicos ni los actores privados pueden resolver por sí solos.

Todo ello le lleva a considerar a los sindicatos, a las asociaciones empresariales y a otros tipos de organizaciones de intereses, como los principales actores privados que representan el papel en la gobernanza.

Gobernanza y Euroregión

Ambos términos no son ajenos al proyecto de construcción de la Europa política. La participación de los agentes sociales, de la sociedad civil en la gobernanza, el gobierno cooperativo, en la elaboración, propuesta, puesta en marcha y seguimiento de las políticas está reiteradamente recogido en el texto de la Constitución Europea.

En la Unión Europea (UE) se configura un sistema de gobernanza de múltiples niveles, en el cual una de las características estructurales dominantes son las redes (redes de representantes de estados miembros, redes que conectan los niveles de toma de decisiones nacionales con el europeo, redes que conectan a los actores públicos y privados a través de las políticas sectoriales y de los distintos niveles políticos), en vez de relaciones de autoridad jerárquica. Es un abandono del método jerárquico y piramidal de gobernanza, en favor de otro más participativo y horizontal.

El *Libro Blanco sobre la Gobernanza Europea y la Reforma de la Unión* considera a las regiones como mediadoras entre los ciudadanos y las instituciones europeas. Exige una cooperación más estrecha entre las instituciones europeas, los gobiernos nacionales, las administraciones regionales y locales y la propia sociedad civil.

Las mismas funciones podemos asignar a la euroregión. La diversificación de los espacios territoriales conlleva la diversificación de los espacios políticos y, a su vez, la diversificación de los espacios donde es posible la cooperación entre los agentes públicos y privados en la determinación de políticas públicas.

Gobernanza y Agentes Sociales

El diálogo social es el principal instrumento del que disponen los agentes sociales para ejercer la concertación social.

El diálogo social se representa fundamentalmente en dos marcos:

- Bipartito: Es la denominada concertación social cuyos actores son, en exclusiva, empresarios y sindicatos. En este modelo se abordan fundamentalmente la regulación de condiciones laborales y retributivas y se escenifican en la negociación colectiva. La microeconomía sería el objeto del mismo.
- Tripartito: En este caso los actores son los gobiernos, las organizaciones empresariales y las organizaciones sindicales. Su contenido es la defensa de derechos de los trabajadores que en gran medida dependen de las políticas públicas que desarrollan los gobiernos. Se conciertan los aspectos macroeconómicos.

Este espacio de diálogo social está perfectamente establecido, tanto a nivel estatal como a nivel europeo, ya que los interlocutores están claramente identificados y existe un reconocimiento mutuo de su representatividad, de su legalidad, de su legitimidad y de su capacidad.

En nuestro país, el Gobierno (Central y CC.AA.), la organización empresarial CEOE, y las organizaciones sindicales más representativas UGT y CC.OO., son los actores de un diálogo social muy consolidado, tanto el bipartito como el tripartito, en el ámbito estatal. El diálogo social en las CC.AA., aunque no está legalmente establecido, se ha ido desarrollando en la práctica, en cada una de ellas con mayor o menor intensidad.

Así en el ámbito europeo tenemos a la Unión de Industriales de la Comunidad Europea (UNICE), a la Confederación Europea de Sindicatos (CES) y a la propia UE. El diálogo social es incipiente, aunque queda mucho por desarrollar y perfeccionar.

Ámbitos de diálogo social en la Euroregión

¿Es posible establecer marcos de diálogo social en la Euroregión Pirineos-Mediterráneo?

En la actualidad, es una evidencia incuestionable la existencia de gobiernos regionales y autonómicos, de organizaciones empresariales y de organizaciones sindicales, todas ellas entidades representativas y reconocidas en sus propios territorios, con capacidad para el diálogo y la concertación social. Por el contrario, no existen entidades suprarregionales que reúnan las mencionadas características en el conjunto de la Euroregión.

Ello no es óbice para que, los gobiernos y los agentes sociales de los distintos ámbitos territoriales de la Euroregión Pirineo-Mediterráneo, puedan identificarse con unos objetivos genéricos y comunes para todos los actores del diálogo social y de la gobernanza en este espacio territorial. Entre otros posibles, se pueden apuntar los siguientes:

- Fomentar el desarrollo económico y social.
- Generar más empleo, riqueza y recursos.
- Propiciar una mejor distribución de la riqueza que favorezca la cohesión social y territorial.
- Mejorar la calidad de vida, junto con la consolidación y ampliación del Estado del bienestar social.

Pero si avanzamos en la concreción de esos objetivos, también podemos identificar y establecer una relación de intereses comunes que, con un adecuado tratamiento de complementariedad, son beneficiosos para el desarrollo socioeconómico de todos los territorios de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo. A modo de ejemplo podemos hablar de infraestructuras y transportes, comunicaciones transfronterizas, logística, formación profesional y estudios superiores, industria aeronáutica y espacial, nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC), deslocalización empresarial, incremento de la productividad y de la competitividad, inversiones en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), etc.

Todos ellos forman parte del diálogo social tripartito que se produce de forma autónoma en cada una de las regiones y comunidades autónomas que conforman la Euroregión. La cuestión a resolver es en qué espacio de gobernanza, entendida como cooperación y participación, los gobiernos y los agentes sociales establecen y priorizan esos objetivos e intereses comunes de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo para, más adelante, diseñar instrumentos y estrategias que permitan su consecución.

En el marco de la Euroregión ese espacio está por definir y por crear. El 29 de octubre de 2004 los gobiernos de la Euroregión establecieron su foro de encuentro, pero no tuvieron en cuenta a la sociedad civil en general ni a los agentes sociales en particular.

Los agentes sociales, organizaciones sindicales y organizaciones empresariales deben establecer sus propias cumbres eurorregionales. Esos encuentros deben servir para avanzar en la definición de objetivos concretos y en el establecimiento de estrategias que les permitan concretar un nuevo espacio de diálogo social tripartito, un nuevo espacio de gobernanza, para lograr un eficaz y eficiente desarrollo sociopolítico de la Euroregión Pirineos- Mediterráneo. Un buen clima de diálogo social es imprescindible para el desarrollo de un proyecto de estas características.

Por otra parte, no debemos olvidar el importante papel que deben desempeñar y ya desempeñan los Consejos Económicos y Sociales (por ejemplo, la Jornada sobre la Euroregión organizada por el CTES de Catalunya y la presente por el CES de las Illes Balears) como espacios de difusión, reflexión, estudio y debate sobre los intereses que representan. Es muy importante que sigan propiciando este tipo de encuentros. Aunque la naturaleza de los CES es consultiva, no es baladí la representación que en ellos confluye: gobierno, organizaciones empresariales y organizaciones sindicales.

Conclusiones

Una primera conclusión es que la Euroregión Pirineos-Mediterráneo es un espacio a potenciar desde todos los ámbitos (políticos, sindicales, empresariales, gubernamentales,...) para una mejor convivencia, un mejor desarrollo social y económico, una mayor cohesión social y territorial, que va a permitir desplegar las potencialidades y oportunidades de un espacio geográfico y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Una segunda, la necesidad de difundir el proyecto de Euroregión en los distintos territorios que la conforman; es imprescindible que la sociedad la conozca, la entienda y la quiera. No es posible diseñar y desarrollar un proyecto para los ciudadanos sin contar con ellos.

Por último, de todos nosotros, de las instituciones y entidades implicadas, de la voluntad y decisión política que manifestemos, del adecuado concepto de cohesión social y territorial que establezcamos, de la lealtad institucional que practiquemos, dependerá que la Euroregión Pirineos-Mediterráneo sea un ámbito territorial de cooperación eficaz y eficiente.

[Intervención de la Sra. Laura Pelay Bargalló, Secretaria de Políticas por la Igualdad de la UGT Cataluña]

Buenas tardes a todos y a todas, *bona tarda a tothom*.

Me gustaría, en primer lugar, reiterar mi agradecimiento por permitirnos hablar hoy sobre el papel de los agentes sociales en la Euroregión, un agradecimiento especial en tanto en cuanto cuando se firmó en el mes de octubre el primer acuerdo bajo el nombre de *La Euroregión, un futuro compartido* no se hacía ninguna mención a los trabajadores y trabajadoras de la Euroregión. Ni tan sólo había una mención a los problemas de movilidad entre esos trabajadores ni a la cooperación sindical existente en esos momentos. De la misma manera, tampoco se hace explícito en esa declaración el sistema de protección de nuestro sistema social, pero sí se hace un hincapié especial en el tema de las áreas industriales que están en esos momentos en crisis económica.

En el próximo congreso de la UGT de Cataluña, que celebraremos la semana que viene, uno de los ejes fundamentales será la propuesta de la creación de un Consejo Económico y Social de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo.

Y ¿por qué creemos que es fundamental para nosotros la creación de ese Consejo Económico y Social de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo? Pues para fomentar la participación de los agentes económicos y sociales en la vida económica de esta región, con el objetivo de dar nuestro soporte al crecimiento económico y fomentar el aumento de las inversiones desarrollando los factores esenciales de la competitividad, es decir, la educación, la formación y la investigación, entre otros.

Y ¿por qué creemos que una futura Euroregión no tiene futuro ni sentido sin ese Consejo Económico y Social?. Pues porque el actual contexto mundial y de la Unión Europea ampliada plantea a Cataluña el reto de mejorar nuestra competitividad. La constitución de la Euroregión es una oportunidad para hacer frente a ese nuevo contexto, en la medida en que integra regiones con un importante peso demográfico, económico y territorial y posibilita la optimización de las proximidades y complementariedades y es un factor de dinamización de nuestra economía y de la del sur de Europa. La constitución de ese Consejo Económico y Social supone la institucionalización del diálogo social en el marco de la Euroregión. El valor añadido del diálogo social que supone la constitución del Consejo Económico es la participación de los agentes económicos y sociales en la toma de decisiones en materia de política económica y socio-laboral. Y éste es un valor añadido en sí mismo, puesto que da legitimidad a un proyecto cuyo contenido se construye por y para la sociedad. La construcción del proyecto de la Euroregión desde el diálogo social implica la planificación concertada de ejes de desarrollo, hecho que supone que los objetivos comunes, previamente consensuados, sean asumidos por los mismos agentes económicos y sociales que participarán en la implementación de las actuaciones destinadas al cumplimiento de estos objetivos. Esto supone una garantía de éxito en el caso de unas actuaciones que se perciben como positivas y socialmente beneficiosas. Con esta premisa, las actuaciones serán eficientes y eficaces y contribuirán a la finalidad para la que se han concebido, finalidad que es deseada, entendemos nosotros, por la propia sociedad.

Si la sociedad, como se ha comentado toda la tarde de hoy, participa en la planificación y en la gestión y en los frutos de un proyecto común, el ente de la Euroregión dejará de percibirse como algo ajeno constituido por los gobiernos respectivos para aprovechar al máximo las posibilidades de una unión que se percibirá únicamente como económica. La Euroregión, en caso de constituirse el diálogo social, se verá como algo inclusivo que nos beneficia a todos y no como un ente artificial que responde a intereses individuales.

Por otro lado, el CES es un espacio de encuentro y una vía de comunicación e intercambio permanente de información entre los agentes económicos y sociales y, por tanto, se convierte en una fuente inestimable de conocimiento y de análisis de la realidad, premisa necesaria para garantizar la viabilidad de determinadas actuaciones. El conocimiento de la realidad, la que se quiere actuar, determina la posibilidad y la utilidad de una determina línea de trabajo. En definitiva, garantiza la eficiencia y la eficacia de la actuación pública en el terreno económico y socio-laboral. El intercambio de experiencias y buenas prácticas que posibilita la constitución del CES es otro elemento que contribuirá a legitimar la Euroregión en base a su utilidad práctica. En este sentido, se institucionaliza en el Consejo un espacio de conocimiento mutuo y de trabajo conjunto y complementario que contribuye a aumentar el potencial de las características socio-económicas de la Euroregión.

Finalmente, la institucionalización del diálogo social en el marco de la Euroregión contribuirá necesariamente a evitar el *dumping* social. La Euroregión no debe focalizar únicamente sus objetivos en el aspecto económico, sino que debe trabajar también en los aspectos sociales, armonizando las condiciones de trabajo en el marco de la Euroregión con el fin de evitar el uso de las diferencias de costes laborales para incrementar los beneficios empresariales o para fomentar decisiones de localización.

La competitividad de la Euroregión debe basarse en la viabilidad económica de los productos y de sus servicios, mediante la calidad y no los precios, a través del desarrollo de factores clave, como son las infraestructuras, la formación, y la investigación e innovación. Esta vertiente, la del diálogo social, debe servir para aumentar también la legitimidad de esta Euroregión mediante la inclusión de los aspectos sociales en los objetivos y las líneas de trabajo.

En conclusión, la existencia de un CES dentro de la propia Euroregión es necesaria para garantizar la participación democrática y la cohesión social. La Euroregión se construye por y para sus ciudadanos, por los que es legitimada, lo que garantiza su éxito.

Una Euroregión con estas características será una Euroregión económicamente competitiva y socialmente cohesionada, puesto que será algo más que una suma de instituciones a cargo de los ciudadanos. Sus efectos positivos serán percibidos en términos de aumento del bienestar de todos los ciudadanos y ciudadanas. Esa Constitución Europea que ahora mismo tenemos en el congelador, legítima, en su capítulo cuarto, el Consejo Económico y Social de la Unión Europea como espacio de diálogo social. Nosotros no concebimos una Euroregión sin su Consejo Económico y Social. Aquellos que firmaron el primer acuerdo sin hablar de los trabajadores y trabajadoras de la Euroregión deben tener clara una cosa. La Euroregión, sin sus trabajadores y trabajadoras, y sin su diálogo social, no tendrá ni será absolutamente nada.

7. LA FUNDAMENTACION DE LA EUROREGION DESDE EL ANALISIS ECONOMICO-REGIONAL

[Intervención del Sr. Martí Parellada Sabata, Catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Barcelona] *

Voy a tratar, en mi caso, de hacer una presentación de algunos aspectos de la economía de la Euroregión.

Este no es un tema obvio ni sencillo porque tampoco la información de la que disponemos es excesiva. Esto me ha obligado a reflexionar sobre cómo podía abordar el tema y, finalmente, lo he hecho en base a tres aspectos que recorreré muy rápidamente, para permitir también que pueda haber un poco de debate después de las intervenciones.

El primer aspecto es saber si podemos analizar la dinámica de lo que es el ámbito económico de la Euroregión, y cuáles son sus perspectivas y qué reconocimiento, qué evidencias, en relación a esta cuestión se ha podido obtener. Está claro que no podemos contar con el análisis del comportamiento de la Euroregión desde una perspectiva temporal larga, al menos con el rigor que nos gustaría. Por tanto, el primer aspecto que voy a tratar serán los indicadores de evolución de la Euroregión.

El segundo aspecto es el de los modelos de crecimiento de la Euroregión. ¿Existen características comunes en el crecimiento de la Euroregión?. El efecto frontera es un efecto relevante a efectos de distinguir el crecimiento de las regiones francesas que pertenecen a la Euroregión del de las regiones españolas. Haremos algunas reflexiones sobre ello y, finalmente, daremos algunas pinceladas sobre el entorno económico y de política económica en que nos movemos, es decir, cuál va a ser la influencia o cuál puede ser la influencia de las políticas comunitarias y de los estados miembros en la Euroregión a efectos de realmente construir una unidad cohesionada en sí misma.

Estas son las tres reflexiones.

La primera, decíamos, es situar tendencialmente ciertas evidencias respecto a la

* Para la consulta de los mapas, gráficos y cuadros, consultar la muestra en el CD Card adjunto.

evolución de la Euroregión. Existe para ello un gráfico elaborado por la Comisión Europea que clasifica por PIB por habitante las regiones que forman parte de la Euroregión. En este sentido, estamos ubicados en una situación relativamente intermedia. Hay regiones que tienen una renta per cápita relativamente elevada dentro de la Euroregión, y otras más reducida, pero, en cualquier caso, es una posición relativamente intermedia en el contexto del conjunto de la Unión Europea que, como pueden ver ustedes, es la Unión Europea a 25 países.

Para apuntar alguna idea sobre la evolución de la Euroregión lo mejor hubiera sido ver qué indicadores nos pueden mostrar cuál es la posición relativa de la economía de la Euroregión dentro del contexto europeo en un periodo suficientemente largo. Difícil. La mejor manera en que, a mi entender, podía aportar alguna idea en este sentido era utilizar un trabajo muy reciente, titulado *Le livre européen: analyse comparatif* que es la continuación de un trabajo seminal, de un trabajo muy relevante del INED sobre las ciudades europeas, elaborado a finales de los ochenta. La reciente versión del 2003 es la continuación y adaptación de este trabajo, en la que se analiza qué ha sucedido en 180 aglomeraciones urbanas de más de 200.000 habitantes, en los quince países de la Unión Europea, mediante el estudio de 15 indicadores. Son los siguientes: población, crecimiento demográfico, aspectos de tráfico portuario y de pasajeros de aeropuerto, accesibilidad, sedes sociales de grandes grupos europeos, número de grandes bancos internacionales representados en la ciudad, noches de ocupación turística, ferias y salones, congresos, museos, grandes actividades culturales, estudiantes, número de revistas científicas editadas y redes de investigación. Estos son los quince indicadores. Quince indicadores muy semejantes a los utilizados por INED en su estudio del año 89 y que, por tanto, nos permiten estudiar lo que ha sucedido en este periodo. Estos indicadores se trabajan, se les da una puntuación y se obtiene una cierta categorización y también una cierta evolución de las ciudades. ¿Qué es lo que obtenemos?. En términos de población, tenemos, como pueden ustedes ver, una imagen gráfica de la población. ¿Y qué es lo que ya se intuye en este estudio y que después reafirmaremos? Pues que Londres y París son los puntos de referencia en el conjunto de la Unión Europea. Y tenemos también lo que en su momento se calificó como la gran espina dorsal europea, que sale de Londres, pasa por París y sigue hasta Milán, y que concentra la mayor actividad demográfica. Aquí, en la región que nos ocupa, tenemos un entorno urbano que es el entorno metropolitano de Barcelona, con un peso demográfico relevante.

¿Qué es lo que ha sucedido en términos de población?. En términos de evolución de la población, como pueden ustedes ver, los círculos amarillos nos indican un crecimiento demográfico equivalente al del conjunto de la Unión Europea. Los más azules nos indican un crecimiento demográfico inferior al de la Unión Europea y los que tienen una trama más granate nos indican un crecimiento demográfico superior al de la media europea. ¿Qué es lo que esto nos indica? Pues nos indica que el crecimiento demográfico se detecta en el sur de Europa fundamentalmente. No se ha manifestado en cambio en lo que son los pesos específicos, los entornos específicos europeos más relevantes. No se escapan lógicamente de esta tendencia lo que son las aglomeraciones de más de 200.000 habitantes de la Euroregión, que tienen un crecimiento demográfico superior al del conjunto de la Unión Europea y que, por tanto, han mejorado posiciones. Desde esta perspectiva, desde la evolución demográfica,

parecería razonable pensar que se ha producido una mejora en las posiciones específicas de estas ciudades.

Finalmente, con los indicadores que antes les mencionaba, se clasifican las ciudades europeas de más de 200.000 habitantes. ¿Y qué obtenemos? Obtenemos que hay dos ciudades que ocupan la primera posición: París y Londres, seguidas, en segunda posición, por otras tres ciudades, que serían: Madrid, Ámsterdam y Milán. Y a partir de ahí empiezan a surgir las ciudades que conforman la Euroregión. En la tercera fase, según el intervalo de puntuación conseguida utilizando los indicadores anteriormente mencionados, aparece Barcelona, seguida de Toulouse, Montpellier, Palma y, finalmente, Zaragoza y Tarragona.

En conclusión, este estudio sigue poniendo de manifiesto que París y Londres continúan dominando el concierto europeo en este sentido. Son ciudades que trascienden a la propia Unión Europea, y que siguen consolidando la gran espina dorsal europea de Londres a Milán, que cruza la tercera conurbación europea constituida por las ciudades del norte de Alemania, y que sigue teniendo un peso específico importante.

Sin embargo, y además de lo anterior, el estudio concluye también en dos cosas: en primer lugar se percibe una apertura al este en que aparecen ciudades como Berlín, Munich y Viena. Y, lo que es más relevante para nosotros, la emergencia de lo que comenta el estudio: una Europa más y más multipolar que da sentido a la estrategia de valoración de las euroregiones. Al sur: Roma, Milán, Turín, Barcelona y Madrid se complementan con Valencia, Marsella, Toulouse y Lisboa, creando estas regiones que tienen una dinámica relativa superior a la del conjunto de la Unión Europea. Aparecen asimismo otros polos como son la Europa Báltica o algunas periferias europeas que, evidentemente, no se posicionaban tal y como lo hacen ahora y que son: Dublín, Oslo y Atenas.

En síntesis, no parece que los indicadores de dinámica demográfica y económica, extrapolando los resultados de este estudio a una categoría más general, nos indiquen que la Euroregión esté en una situación comparativamente no adecuada en el contexto europeo. Por el contrario, parece que hay indicadores y tendencias que nos pondrían de manifiesto que el conjunto de la Euroregión, representada en este caso por las ciudades de más de 200.000 habitantes, tiene un dinamismo económico y social remarcable y puede acabar teniendo, a pesar de la consolidación de la estructura económica europea, un cierto papel específico en el futuro.

Esto nos lleva al segundo punto: *La Euroregión: modelos de crecimiento.*

Algunos indicadores de estructura, ya más precisos y referidos al conjunto de la Euroregión, son los siguientes: el peso de la Euroregión es el 3,53% del conjunto de la población. La estructura de la Euroregión es relativamente dispar. Cataluña ocupa, en términos de población, cerca del 50% de la población de la Euroregión, y el resto de regiones tienen los porcentajes correspondientes. En términos de población por kilómetro cuadrado también hay diferencias sustanciales entre las diferentes regiones, es decir, tenemos una Euroregión relativamente heterogénea en términos de estructura

demográfica y de densidad de población. En general, los indicadores de la Euroregión se mueven siempre en una posición intermedia entre España y Francia. Los indicadores más estructurados en este sentido son los indicadores de dinamismo, que se sitúan por encima en Francia y por debajo en España, al menos en este último periodo, como también refleja la posición de la economía española en el contexto europeo en estos últimos años.

En términos de mercado de trabajo, lo más sustancial a destacar es el cambio radical que se ha producido. Para simplificar, en la última columna, que es la tasa de paro desde el año 66 hasta el 2001, se ha producido una reducción generalizada de la tasa de paro en todos los ámbitos territoriales. En la Euroregión se ha reducido a más de la mitad; en algunas comunidades se ha reducido a una cuarta parte, como en el caso de Aragón, que ha pasado del 15,5% al 4,8%; en Cataluña, del 18% al 8%; en las Baleares, del 13% al 5%; en Languedoc-Roussillon, del 19% al 13% y en Midi-Pyrenées, del 12% al 8%. La reducción de la tasa de paro en estos años, según nos permiten suponer los indicadores económicos, es más fuerte en las regiones españolas de la Euroregión que en las regiones francesas de la Euroregión. ¿A qué ha llevado esto? En la práctica, al aumento del peso específico de la Euroregión que, en términos de Unión Europea, se traduce en un aumento prácticamente continuado tanto en términos de población como de PIB. Así pues, aquello que apuntábamos en términos de ciudades y de aglomeraciones urbanas, con estos indicadores y con un periodo histórico relativamente corto, no haría más que reafirmar este aspecto. Para completar esta información, en términos de PIB, respecto a la Euroregión, se traduce básicamente lo que antes veíamos en términos demográficos: el crecimiento del PIB se sitúa entre España y Francia, siendo en este caso más dinámico en España, tanto en crecimiento del PIB como del PIB por cápita, que en Francia. En estos últimos años, estamos hablando del periodo 1995-2001, por tanto, se ha producido un relativo dinamismo de las regiones de la Euroregión.

Esto nos permite apuntar algunas ideas sobre modelos de crecimiento. Fíjense que hemos descompuesto lo que es el PIB per cápita o producto interior bruto dividido por población como resultado de dos factores. Uno sería la productividad -PIB dividido por ocupación-, y otro sería la tasa de ocupación -ocupación dividida por población-. El PIB per cápita, por tanto, es igual al PIB por ocupado multiplicado por la tasa de ocupación -ocupado dividido por población-. Podemos componer así el PIB per cápita.

Fíjense. La función inferior es una función que nos indica la situación de España. Este punto, supongo que lo pueden ver ustedes aquí, nos indica la posición de España, y cada curva nos indica niveles de PIB per cápita superiores. Todos los puntos situados en cada una de las curvas tienen un PIB per cápita equivalente. El PIB per cápita, por tanto, puede ser el resultado de mayores productividades y menores tasas de ocupación o, por el contrario, de mayores tasas de ocupación y menores productividades. Todos los puntos que se situasen por encima de cada una de las curvas nos indicarían puntos con PIB per cápita equivalentes, pero como resultado de factores diferentes entre la productividad y la tasa de ocupación. ¿Qué quiere decir esto? Quiere decir que Francia, que correspondería a la curva situada en el extremo superior derecho, es la que tiene un PIB per cápita superior. La segunda es la Unión Europea a 15 países, la tercera la Euroregión a 5 regiones y la cuarta curva nos indica

el peso de España en su conjunto. ¿Cuál es la diferencia entre España y Francia? Fijense que están situadas prácticamente en el eje. ¿Y qué es lo que hace que la diferencia en PIB per cápita sea tan notable? No es la tasa de ocupación, que prácticamente es coincidente, sino una diferencia en productividad muy importante entre Francia y España. Por tanto, jugar con estos dos aspectos nos permite avanzar un poco más en los modelos de crecimiento. ¿A dónde nos lleva esto? Si en este caso, a diferencia del análisis estático anterior, hacemos un análisis dinámico, periodos 1996-2001, tenemos que cada uno de los puntos es un año y vemos lo que ha sucedido en las dos regiones francesas. En este caso, la amarilla es Languedoc-Rousillon, la rosa es Midi-Pyrenées y la del medio, la azul marino, es la conjunta de ambas. ¿Qué quiere decir esto? Quiere decir que el desplazamiento del PIB per cápita en cada uno de estos puntos es consecuencia de un aumento de la productividad, sustancial, y de una disminución de la tasa de ocupación. Si consideramos los puntos extremos 1996-2001, vemos que el 96 tiene una tasa de ocupación superior a la del 2001, que es la del último punto, y la productividad no ha hecho más que aumentar en este periodo. El caso de Midi-Pyrenées es un poco diferente porque el aumento de su PIB per cápita es consecuencia de un círculo virtuoso: aumenta su tasa de ocupación y aumenta su productividad. Tenemos aquí ya un cierto matiz sobre diferencias en el modelo de crecimiento en estos últimos años y, por tanto, con las limitaciones mencionadas en Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrenées.

Si nos referimos a las regiones españolas tenemos un modelo de crecimiento claramente diferente. ¿Por qué las regiones españolas aumentan su PIB per cápita? Porque aumenta su tasa de ocupación mientras su productividad es prácticamente constante o incluso se reduce. Por tanto, tenemos modelos claramente diferentes entre las regiones españolas y las francesas; a pesar de ser muy diferentes respecto a las españolas, hay matices entre Midi-Pyrenées y Languedoc-Roussillon. Aquí lo tenemos todo junto y, visualmente, percibimos que el comportamiento en estos años, en estas regiones, es claramente diferente. Hay aquí por tanto un tema de modelo de crecimiento. Parecería bueno pensar que, en un proceso de mayor cohesión en esta área regional, deberíamos también converger en modelos de crecimiento. Ahí hay todo un debate, en el que no me voy a extender, sobre el efecto frontera; sobre si la frontera es un efecto de descohesión o sobre si puede llegar a ser un efecto de mayor cohesión; sobre cuál es el papel de la frontera en un proyecto de integración en el conjunto de la Unión Europea, qué ventajas e inconvenientes tiene, etc. Yo creo que estos son aspectos relevantes y que, de alguna manera, nos vienen a decir que los procesos de eliminación de las barreras fronterizas comportan ventajas relativas que sin duda pueden afectar a la cohesión de la Euroregión.

Y, para terminar, trataré muy rápidamente el impacto de las políticas comunitarias. Debo decirles que todo parece indicar que lo que se avecina en el terreno de las perspectivas financieras en la Unión Europea para el período 2007-2013 es que éstas no van a ser, y en lo que hace referencia específicamente a las políticas de cohesión, especialmente brillantes para el conjunto de regiones de la Euroregión. Este mapa se refiere a la política de cohesión; ya ven que todas las regiones que forman parte de la Euroregión no son objetivo 1, son en cualquier caso objetivo 2. Por tanto, ya en el periodo actual han sido tratadas menos favorablemente por los indicadores utilizados que otras regiones europeas. Lo que se avecina en el futuro forma parte de una caja

negra puesto que, como saben, aparecen cada día noticias sobre la política de cohesión 2007-2013. Aquí retengo exclusivamente lo que aprobó la Comisión Europea el 14 de julio del 2004, y en cualquier caso, no me voy a extender en ello. Ni los fondos de cohesión ni el objetivo de convergencia parecerían ser susceptibles de que las regiones que forman parte de la Euroregión fuesen beneficiarias en este sentido. Por tanto, no hay que pensar que a través de la política de cohesión de la Unión Europea puede haber aspectos que, territorialmente identificados, acepten específicamente la cohesión.

Y una última reflexión para acabar: si esto es así, si la política de cohesión europea no parece que tenga como objetivo las regiones que conforman la Euroregión, más allá de lo que pueda beneficiar a aspectos de regiones transeuropeas, que tienen también sus programas, adquieren mucho protagonismo las políticas nacionales, protagonismo que, en cualquier caso, siempre han tenido. ¿Y qué pasa con las políticas nacionales? Pues en el estudio de referencia, que es el estudio promovido por la Comisión Europea, aparece un elemento que yo creo que es bueno retener. La Euroregión está formada por regiones, si me permiten, relativamente ricas, en el contexto español y regiones relativamente pobres en el contexto francés, lo cual quiere decir que los efectos fiscales de la actuación del sector público nacional en cada país respectivo son claramente divergentes. Por otro lado, tampoco hay tanta divergencia entre el PIB per cápita de las regiones de la Unión Europea como para que lógicamente se expliquen, si no es en clave nacional, las diferencias de la actuación del sector público. La conclusión a la que llega este estudio es que Midi-Pyrenées y Languedoc-Roussillon recibieron unos flujos fiscales netos que oscilan entre el 5% y el 9% de su PIB respectivo del sector público central francés, y que las regiones españolas están recibiendo flujos fiscales negativos de este orden. Así pues, el impacto económico de la actuación presupuestaria del sector público central es claramente divergente entre las regiones francesas de la Euroregión y las regiones españolas, a pesar de que unas y otras tienen un nivel de renta per cápita relativamente similar al del conjunto europeo. Esto quiere decir que, en la medida en que primen las políticas nacionales, lógicamente estas políticas nacionales pueden tender a no facilitar la cohesión europea, y estos son aspectos que habrán que afrontar en el futuro próximo.

Nada más, muchas gracias.

[Intervención del Sr. Miquel Alenyà Fuster, economista y Consejero del CES de las Islas Baleares en representación del Govern de les Illes Balears]

Muchas gracias, intentaré hacer una exposición breve y ajustada al tiempo fijado.

El objeto de la exposición que me corresponde esta mañana es el fruto de un estudio encargado por los Parlamentos de cuatro comunidades autónomas: Aragón, Cataluña, Comunidad Valenciana e Islas Baleares, a un grupo de ocho técnicos con el objetivo de investigar e indagar cuáles eran las relaciones económicas y, en especial, las relaciones comerciales, entre las cuatro comunidades autónomas citadas. Si me lo permiten, denominaré a partir de ahora a estas comunidades “territorio/ámbito AMCA”, es decir el territorio del Ámbito de la Antigua Corona de Aragón. De esta manera evito tener que relacionar cada vez los nombres de las cuatro comunidades autónomas. Este trabajo se realizó, se presentó y se editó el año 2002. Se inició el 2001 y, para su realización, se contó con datos del Instituto de Estudios Autonómicos de la Generalitat de Cataluña, que nos fueron facilitados antes de su publicación. Esto nos permitió tener acceso a una base de datos de relaciones comerciales entre todas las comunidades autónomas del país, aunque nos centramos solamente en los datos relativos a las cuatro comunidades autónomas del ámbito AMCA.

Del estudio se deducen básicamente siete observaciones principales.

1/ Las comunidades del territorio AMCA constituyen el eje central en torno al cual se articula el grueso del comercio interregional de España. Así, con un PIB del 34% del total español, estas cuatro comunidades generan el 48% de las exportaciones y el 42% de las importaciones totales que efectúan entre sí las diferentes comunidades autónomas españolas. En términos de producto interior bruto del área integrada por el territorio AMCA, las cuatro comunidades exportan cerca del 40% del producto interior bruto total e importan aproximadamente el 35%, lo que genera un excedente de la balanza comercial o de mercancías próximo al 5% del producto interior bruto.

2/ Las comunidades autónomas del territorio AMCA presentan un grado de apertura al exterior dispar: no todas se sitúan en los mismos niveles. Aragón es la más abierta al exterior con un total de exportaciones e importaciones al resto de comunidades autónomas españolas que alcanza el 118% de su producto interior bruto. En el extremo opuesto se sitúan las Islas Baleares, con una suma de exportaciones e importaciones próxima al 40% de su producto interior bruto. Cataluña y la Comunidad Valenciana presentan, en cambio, grados de apertura interregional intermedios. No están al nivel de Aragón ni al nivel de las Baleares, con valores de exportaciones más importaciones respecto al producto interior bruto comprendidos entre el 74% en el caso de Cataluña y el 70% en el caso de Valencia. El saldo exterior es también diferente en cada una de las comunidades. Baleares presenta un déficit importante. El resto de las comunidades del territorio AMCA muestra saldos positivos.

3/ La tercera observación que se deduce del estudio se refiere a la importancia de las relaciones de cada una de las comunidades en el Ámbito de la Antigua Corona de Aragón respecto al resto de las comunidades comprendidas en el mismo. Las relaciones de cada una de las comunidades autónomas de este ámbito son más

determinantes que las que tienen lugar con el resto de España para dichas comunidades autónomas. En el caso de Aragón, casi el 81% de su apertura exterior se explica por su relación con Cataluña y con la Comunidad Valenciana, con un saldo de superávit. El esquema de interrelaciones es aún más acentuado para las Baleares, con unas exportaciones de 94 millones de pesetas -hablo de pesetas porque estamos hablando de datos del año 1998- y unas importaciones del 621.000 millones. La Comunidad Valenciana presenta unas relaciones con las otras comunidades del territorio y con las del resto de España de un orden parecido: con las comunidades del territorio AMCA del 33,8% y con el resto de España del 35,4%. Así, exporta por valor de 1,3 billones al resto de los territorios AMCA e importa 1,2 billones, con lo que obtiene un ligero superávit de su comercio con Cataluña, Aragón y las Islas Baleares. En cambio, con el resto de España, obtiene un superávit sensiblemente inferior. Cataluña es la comunidad autónoma con menores flujos comerciales, en términos relativos, con los mercados de Aragón, la Comunidad Valenciana y las Islas Baleares. Cataluña obtiene un 2,8% de su PIB en forma de superávit de sus importaciones o de sus intercambios con Aragón, Valencia y las Baleares.

4/ La cuarta observación que se deduce del estudio hace referencia a las aportaciones de cada una de las comunidades autónomas AMCA al comercio interno de esas cuatro comunidades. En este sentido, Cataluña aporta cerca del 50% de todas las ventas interiores al territorio AMCA y aproximadamente el 40% de las compras de este ámbito. Por su parte, la Comunidad Valenciana genera aproximadamente un 27% de las exportaciones que se producen dentro del territorio AMCA, con una cifra similar de importaciones. Por su parte, Aragón representa el 22% de las exportaciones del territorio de la Antigua Corona y el 20% de las importaciones. Las Islas Baleares son sólo significativas en su contribución al peso de las importaciones que, como decíamos antes, suponen unos seiscientos mil millones de pesetas.

5/ La quinta observación se refiere a los principales ejes comerciales dentro de los territorios del territorio AMCA. Las relaciones comerciales entre las cuatro comunidades dibujan tres ejes fundamentales que podrían explicar la interrelación comercial entre las cuatro comunidades. Estos ejes son, por un lado, el eje Cataluña-Comunidad Valenciana, por donde circulan anualmente dos billones de pesetas en mercancías: unas ventas catalanas a la Comunidad Valenciana de 1,1 billones y unas ventas de la Comunidad Valenciana a Cataluña de prácticamente un billón de las antiguas pesetas. Otro eje es el eje Aragón-Cataluña, por donde transita una cifra de mercancías próxima a los dos billones de pesetas. Unos 936.000 millones son exportaciones de Aragón y los 840.000 de Aragón son de exportaciones catalanas. El tercer eje es el de Cataluña-Baleares/Baleares-Cataluña, que se sustenta en las importaciones de Baleares con origen en Cataluña. El total de las importaciones de Cataluña a Baleares se situaba en 460.000 millones. Cataluña absorbía 82.000 millones de pesetas procedentes de las Baleares. El territorio AMCA se podría considerar estructurado en base a estos tres grandes ejes de relación comercial y de transporte de mercancías entre las distintas comunidades que componen el territorio considerado.

6/ La sexta observación corresponde a los saldos de los intercambios de cada una de las comunidades autónomas de este territorio con el resto del ámbito AMCA. Cataluña comercia más con el resto de España que con las comunidades autónomas del Ámbito

de la Corona de Aragón. Pero, a pesar de ello, aparece como la más beneficiada de sus intercambios en el seno del territorio intraAMCA con un saldo positivo de 420.000 millones de pesetas, un 2,8% de su producto interior bruto. En el otro extremo, y con un déficit incluso superior, aparecen las Islas Baleares, con cerca de 530.000 millones de pesetas de saldo negativo. Ni Aragón ni la Comunidad Valenciana obtienen de sus intercambios en esta área superávits o déficits significativos.

7/ La séptima observación se refiere a las principales tipologías de los productos intercambiados. Las cuatro comunidades se intercambian fundamentalmente mercancías de relativamente bajo valor añadido. Destacan por su elevada ponderación los intercambios de los productos del sector alimenticio. Cerca de una quinta parte del total intercambiado, que genera ventas y compras por encima del billón de pesetas sobre un total de 4,9 billones, son productos del sector alimenticio. Le siguen las producciones de material de transporte, de productos de las industrias textiles, de productos de la industria del cuero, el calzado y la confección, y productos del sector primario.

Estas son las siete observaciones básicas que se extraen del trabajo que realizamos, que contiene por supuesto muchas más observaciones y una serie de estudios previos sobre el peso del producto interior bruto y de la población de las cuatro comunidades sobre el total español. Se pueden consultar todos estos datos, y mayor información, en la web del Parlamento de las Islas Baleares donde está el estudio del que hablamos, así como en la web del Parlamento de Cataluña.

Muchas gracias.

Gracias, señor Presidente.

Buenos días a todas y a todos.

Quiero empezar dándoles las gracias por su invitación. Es realmente un placer estar hoy aquí. Voy a seguir en francés; he querido sacar partido de la situación para practicar un poco mi español y mi catalán, pero creo que voy a aprovechar la oportunidad que se me brinda de hacer mi exposición en francés. Lo siento.

Me gustaría hacer una pequeña precisión antes de exponer, muy rápidamente, un cierto número de ideas. Debo decir en primer lugar que soy sociólogo, y no economista, pero que trabajo con economistas en un laboratorio común. Lo que voy a exponer, por tanto, puede tener una entonación ligeramente diferente, aunque complementaria, respecto a lo que se ha venido diciendo en estas jornadas. Querría, en este sentido, retomar lo que se dijo ayer y lo que se ha dicho hoy para aportar una visión un poco más sociológica del desarrollo territorial y de cooperación. Como digo, trabajo en un laboratorio de la Universidad de Toulouse bajo la dirección de Jean-Pierre Gilli hace algunos años, y de Claude Dupuis en la actualidad, en cuestiones de desarrollo territorial y de cooperación. Es un laboratorio en el que trabajamos conjuntamente sociólogos y economistas. Los sociólogos son un poco, como lo diría, un incordio constante para los economistas, puesto que les recuerdan una y otra vez que la economía es, ante todo, una actividad social y no simplemente una técnica de producción de riqueza. Y, a mi entender, esta cuestión es fundamental para la Euroregión. Mi comunicación no dura más de ocho minutos, pero animo a los participantes a consultar el estudio que estamos actualmente redactando con Jean-Pierre Gilli y Claude Dupuis.

Esta comunicación plantea una cuestión muy simple. Es una cuestión pedagógica y estándar en sociología y en economía y que nos recuerda, de una forma un poco dura, el “no” a la Constitución Europea en Francia. La cuestión es la siguiente: ¿sabemos gestionar la riqueza y sabemos deliberar?, de lo que se derivan dos aspectos sumamente importantes: ¿sabemos deliberar y sabemos crear riqueza y hacer que esta riqueza sea aceptable socialmente? Esta cuestión plantea un nuevo aspecto, quizá más sociológico que económico, más peliagudo aún, si cabe: ¿qué significa cooperar y qué significa cooperación?

Para intentar dar respuesta a estas pequeñas cuestiones que son, en realidad, sumamente amplias y complejas, me basaré en los resultados de las investigaciones que nuestro laboratorio ha estado desarrollando a lo largo de los últimos diez años, en asociación por otro lado con economistas de Barcelona, sobre el tema de la cooperación local. Dentro del territorio de la cooperación tomaremos en cuenta la Euroregión, que es lo que realmente nos interesa aquí, y que no es cualquier espacio de cooperación. En principio, debemos entender este espacio de cooperación en términos de proximidad. Sin embargo, esta proximidad no nos viene dada como tal. Debemos construirla. La proximidad, la cooperación económica, es mucho más que el

mercado, es mucho más que eso. Esto implica, como veremos, un papel fundamental de las instituciones que ustedes representan. La cooperación implica una construcción modesta, paciente, de las relaciones entre actores, y entre actores muy diferentes. Son actores económicos, actores sociales y actores institucionales que tienen lógicas relativamente diferentes. Y esto entronca con el concepto de “forma de gobierno” o *gobernancia* del que hablábamos ayer. Hay mucho que decir sobre esto. Es un concepto muy valorado en economía. La *gobernancia* sí, pero qué incluye y qué implica institucionalmente en tanto que técnica de gobierno. Se trata de anunciar cooperaciones, la creación de órganos supranacionales. Es decir, es un tipo de cooperación pero, concretamente, ¿quién hace qué en estos órganos de cooperación y por qué?.

Sabemos, según los trabajos de Jean-Pierre Gilli, y según nos dicen nuestros economistas y nuestros sociólogos, que no por estar cerca se coopera más. No existe ninguna ecuación matemática entre proximidad y cooperación, y puede darse una proximidad de competencia. De ahí el importante papel de las instituciones en el sentido de decir en qué se es complementario y, por tanto, no se es competidor.

Los actores económicos deben tener un mediador, en caso contrario se convierten en competidores, cooperan, pero en pos de un interés económico. En mi opinión, la cooperación es mucho más que todo esto. Como digo, no por estar más cerca cooperamos más y, de hecho, recuerdo que pueden distinguirse tres tipos de proximidad entre los actores económicos y sociales. El primer tipo de proximidad, que es el más habitual, es la proximidad geográfica que es, de hecho, la separación de varias instituciones en un mismo espacio. Instituciones que cooperan únicamente sobre una base económica. Así pues, hablamos de coste, de transacción, de competencia. Son varios actores en el mismo territorio. Se trata de una proximidad geográfica, sin más.

Se da a continuación una proximidad organizacional. Y esta proximidad va ya un poco más lejos. Es decir, existe una organización, una firma, una empresa que federará a su alrededor pequeñas empresas y que desarrollará relaciones un poco más estrechas a partir de un polo de competitividad. Es el caso de Toulouse.

Y hay un tercer tipo de proximidad, que se refiere a la Euroregión, y que es el más difícil de conseguir. Es la proximidad institucional. Pero, ¿qué significa proximidad institucional? Significa que existen sin duda relaciones económicas pero que, más allá de ellas, somos capaces también de crear valores comunes, una identidad común, como por ejemplo los sistemas productivos locales del norte de Italia. Es decir, aspectos que van mucho más allá de la simple construcción de un espacio económico. Y estos valores comunes, en el marco de la Euroregión, son valores que creo que deberíamos discutir entre todas las regiones. ¿Cuáles pueden ser estos valores comunes, más allá de los intercambios económicos? La lengua, la identidad, un pasado común... valores que hacen que la cooperación sea mucho más fácil y que, por tanto, también la Euroregión sea mucho más fácil de defender en el exterior. Es decir, el orgullo de pertenecer a este espacio. Como veremos, esto entronca con dimensiones sociales muy complejas.

De todo lo anterior se derivan por tanto tres tipos de proximidades y tres tipos de organizaciones económicas. Retomo la primera. Gilli, Coletis y un cierto número de sociólogos y economistas, especialmente anglosajones, hablan de un primer tipo de organización denominada “la aglomeración”. La aglomeración es, simplemente, la concentración de diversas actividades económicas, en proximidad geográfica, que no tienen por qué estar vinculadas entre ellas, y que predisponen a efectos perversos de competencia.

Existe seguidamente un proceso, que sería el segundo tipo de organización, que son los procesos de especialización. Esto entronca con el segundo tipo de proximidad. Se trata de un tejido económico local dominado por una actividad industrial específica que crea, a su alrededor, un cierto número de empresas satélite.

Y para finalizar hay un tercer tipo de organización que los economistas de la proximidad y las economías de los territorios nos recuerdan: los procesos de especificación. Se produce en este punto una verdadera proximidad institucional entre los actores. Y es precisamente aquí donde entran en juego las instituciones públicas y las colectividades locales de las que ustedes forman parte, que desempeñan un papel absolutamente fundamental en esta *gobernancia*, en esta creación de identidad y de identificación de potencialidad. Esto, como digo, sólo puede conseguirlo una institución pública: reunirse entorno a una mesa e identificar, modestamente, los puntos en los que se puede cooperar, articulando en ocasiones exigencias contradictorias. Se trata de un trabajo muy completo que debe apoyarse, y éste es otro debate, en organizaciones muy especiales y no sólo en promesas al conjunto de la sociedad. Así pues, estas instituciones –y la Euroregión es una de ellas–, desempeñan un papel de coordinación y de referencia. Este actuar como referencia nos permite, como comentábamos ayer, pasar del frío al calor. Ayer se decía que el resultado de cooperaciones frías, técnicas, económicas, pueden tener efectos negativos para la construcción europea. No tengo para ello ninguna solución en tanto que sociólogo. Podemos contemplar como legítimamente válido que la gente considere que es un espacio frío, tecnocrático, distante y, por tanto, preocupante. En cualquier caso, éste sería un debate más. Para pasar de este estado tan frío a uno más cálido, las instituciones desempeñan un papel fundamental. Un sociólogo americano al que admiro, que trabaja en instituciones económicas, habla de cómo producir algo que no sea un producto, es decir, cómo producir algo más que no sean clientes, cómo producir confianza o cómo producir identidad. Así pues, ¿qué puede significar este diagnóstico de la potencialidad de instituciones como las suyas? He leído con mucha atención el resumen del coloquio del mes de noviembre y he seguido con suma atención los debates de ayer. Y creo que me siguen la pista. Sin embargo, se trata de una labor que debe hacer la propia institución con todas las regiones asociadas. En mi opinión, el debate que se está abriendo en nuestros días, tanto en economía como en sociología, en términos de creación de riqueza, es absolutamente fundamental. En este sentido, un economista barcelonés habla de quinto sector y nosotros hablamos de “capital cognitivo”, es decir, todo lo que es economía del saber. Considero que estas regiones tienen potencialidades increíbles a este nivel. Hablo de cosas como la investigación, la sanidad o la cultura. Hablo del intercambio del saber. En el caso de Toulouse, por ejemplo, existen cooperaciones que producen efectos sobre las técnicas de la aeronáutica, entre Toulouse, Burdeos y Sevilla, por ejemplo, en el tema de las

microtecnologías que permiten producir plusvalías en pequeñas estructuras económicas y, sobre todo, tecnologías transversales en muchos sectores económicos. El campo de la tecnología puede ser de aplicación al sector automovilístico, al sector espacial, al sector de la vigilancia para la Política Agraria Común, es decir, a todo un número de aplicaciones concretas a partir de una plusvalía tecnológica. Así pues, me parece importante retener esta idea de economía del saber que un economista catalán considera como “quinto sector”. Hablemos por ejemplo, como ya ha comentado el Presidente del Consejo Económico y Social de Midi-Pyrénées, de la creación del *cancerpolo* en las regiones de Montpellier y Toulouse, y de lo que ello implica en términos de investigación sanitaria. En ese sentido, el potencial universitario resulta extremadamente importante. Y la pregunta que debemos hacernos es, pues, ¿cómo puede esto organizarse? En mi opinión, debe existir un vínculo directo entre investigación e industria, pero ¿existe realmente la posibilidad de crear laboratorios comunes y evitar así que cada uno construya polos de competitividad en su región? ¿Sería posible crear laboratorios regionales que reuniesen a investigadores e industrias, pero que tuviesen a la vez una estructura simple? ¿Es esto posible, a nivel institucional, siguiendo esta idea de economía del saber?.

Qué duda cabe, es éste un trabajo lento, minucioso, que requiere volver a leerse todo lo que se ha producido y que las comisiones deben hacer llegar a la población. Se trata de dar cuerpo a una cooperación que vaya más allá de una simple estructura. Se ha hablado ya mucho de la Euroregión por su parte alta, pero quizá tendríamos que empezar a hablar también de su base. Es decir, de cómo va a ser la Euroregión para los ciudadanos, para los trabajadores. Tras el referéndum en Francia, creo que el tema de la identificación y legitimidad de las supraestructuras económicas y sociales europeas es un tema importante.

Quisiera acabar diciendo que, en la crisis actual de la economía europea, la cooperación es una necesidad absolutamente fundamental. Quedan sin embargo pendientes de identificar los lugares concretos de esta cooperación y las potencialidades precisas.

Muchas gracias.

8. LA FUNDAMENTACION DE LA EUROREGION DESDE EL AMBITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS

[Intervención de la Sra. Joana M^a Seguí Pons, Catedrática de Geografía Humana de la Universitat de les Illes Balears]*

Comenzaré mi exposición sobre las infraestructuras de transporte exteriores en las Islas Baleares, en el marco de la euroregión, con una breve introducción en la que voy a enfatizar en el papel de los transportes en la Europa occidental y en sus cambios recientes. Seguidamente trataré el papel del transporte aéreo en el tráfico de pasajeros, el transporte marítimo y el tráfico de mercancías, nuestra conexión con las dos comunidades autónomas de la fachada mediterránea, la Comunitat Valenciana y Catalunya y, a través de ellas, la interrelación de Baleares con Europa.

Los sistemas de transporte son indicadores fundamentales de desarrollo y los incrementos en movilidad y en necesidades de desplazamiento se deben, fundamentalmente, a los cambios económicos y sociales recientes, tales como los procesos de transnacionalización de empresas o la globalización internacional, que tienen como consecuencia un incremento en el tráfico de mercancías , y al paso de una economía de “stocks” a una economía de flujos.

En el transporte de pasajeros se han llevado a cabo procesos de democratización y de socialización de los desplazamientos. Las vacaciones pagadas y la reducción de los costes de transporte han tenido efectos claros en los incrementos de movilidad. El incremento de la demanda de transporte de viajeros, entre el inicio de la década de los noventa y el 2002, ha sido del 50% en millones de viajeros/kilómetro. De la misma forma, en mercancías, este crecimiento ha sido muy superior al desarrollo del producto interior bruto (70%, 30% respectivamente) (Ministerio de Fomento, PEIT, 2004). Tanto el Libro Blanco de transportes de la Unión Europea como el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Estado Español recogen el desequilibrio modal, muy sesgado, hacia el desarrollo del tráfico de mercancías por carretera, y en navegación marítima de corta distancia, el llamado *short-sea-hipping*, y, en pasajeros, también muy escorado hacia el tráfico por carretera. La relación entre las toneladas transportadas por kilómetro y habitante y el PIB no siempre va pareja, y depende de la estructura económica de cada uno de los países, puesto que no todos tienen las mismas

* Para la consulta de los mapas, gráficos y cuadros, consultar la muestra en el CD Card adjunto.

relaciones de desarrollo, en la Unión Europea, no hay una correlación directa entre mayor PIB, mayor desarrollo de toneladas por kilómetro y habitante.

En Baleares el desarrollo de transporte tiene una especial relevancia al ser un territorio insular, fragmentado, con una especialización turística muy marcada y diversificada, a lo que se añade el gran crecimiento reciente de la inmigración, puesto que en sólo ocho años la población de derecho ha crecido un 25%. Estas cifras no se alcanzaban desde el denominado “boom” turístico que condujo la gran inmigración de peninsulares recibida en los años sesenta. Actualmente nos encontramos en un período similar. Las consecuencias de todo ello en el desarrollo y la expansión de las infraestructuras de entrada y salida de las Baleares han sido espectaculares, básicamente en los aeropuertos, pero también el interior ha sido testigo de un crecimiento marcado de la red viaria, muy sesgado hacia el desarrollo del transporte individual. Sirva a modo de ejemplo el aumento superior al 40% del parque automovilístico de la comunidad en el último quinquenio (800 veh/1000 hab.).

Sin embargo, las necesidades de movilidad en cada isla no son parejas. Habitamos un territorio con un número de habitantes muy desigual, con una macrocefalia acentuada en Palma, dónde las necesidades de desplazamientos son mucho mayores, por su mayor peso demográfico y económico en el conjunto insular. De hecho, el aeropuerto de Palma, el tercero del estado y el primero en tráfico internacional, por encima de Madrid, es el que canaliza el 75% del tráfico de pasajeros regional y ocupa el duodécimo lugar en el conjunto de aeropuertos europeos (Madrid y Barcelona ocupan la quinta y novena posición, respectivamente). También por Palma se canaliza el 62% de las mercancías en transporte marítimo, mientras que en tráfico global de mercancías, Mallorca distribuye el 76% de todas las mercancías regionales.

El tráfico aéreo, desde los años noventa hasta la actualidad, no ha cesado de crecer, con movimientos superiores a los 25 millones de pasajeros a partir de 1999.

En el conjunto de aeropuertos insulares el 69% del tráfico es internacional, siendo el tráfico nacional del 26% y el interinsular el más reducido, con tan sólo un 4%. Del conjunto del tráfico de pasajeros que circula por los aeropuertos de Baleares, situado en 27 millones en 2004, tan sólo un millón doscientos mil pertenece al tráfico entre Palma-Eivissa y Palma-Maó. El principal flujo de tráfico nacional de los tres aeropuertos insulares, con más de siete millones de pasajeros, se establece con Barcelona, mientras que el segundo, para Palma, es Madrid y, para las Pitiüsses y Menorca, es Palma. En transporte aéreo nos situamos muy cerca de la isocrona de los 150 minutos respecto a las capitales europeas y mucho más cerca, evidentemente, del resto de aeropuertos del estado. A 30 minutos de la mayor parte de provincias de las dos comunidades autónomas del arco mediterráneo, Catalunya y Comunitat Valenciana. Mientras Zaragoza y Madrid se sitúan en la isocrona de los 60 minutos.

El aeropuerto de Palma tiene masa crítica para todas las tipologías de vuelo y ha desarrollado diferentes modelos de tráfico, desde chárter hasta convertirse, en estos momentos, en el *hub* de compañías alemanas como Hapag Lloyd, Air Berlin o Condor, estrategia enmarcada en los procesos de liberalización del transporte aéreo, absolutamente normalizado desde el año 97 en la Unión Europea. De este modo, Sont

San Joan ejerce de centro redistribuidor del tráfico procedente de Alemania hacia otros aeropuertos peninsulares. Todo ello ha provocado cambios, incrementos de pasajeros, reajustes rápidos y transformaciones en las estrategias de otras compañías. Mientras el tráfico en 1986 se establecía en 10 millones de pasajeros, en 2004, fue de 20,5 millones. Puede establecerse un paralelismo entre el crecimiento de los extranjeros empadronados en las Baleares, desde el año 1986 al 2004, y el incremento de pasajeros aéreos. Puesto que no sólo disponemos de afluencia del turismo de masas, sino de otros tipos de flujos, como el turismo residencial, de larga o corta temporada, de negocios, etc. Todo ello incide en el aumento de los desplazamientos. El aeropuerto de Barcelona es el primer nodo de relación con Palma seguido, en segundo lugar, por Madrid y por Dusseldorf. Entre los tres reúnen el 20% de la totalidad del pasaje que entra y sale de Palma. La compañía aérea que mayor número de pasajeros transporta es Air Berlin.

En cuanto al transporte marítimo, éste es prioritario en las mercancías. El 99% de las que entran y salen se canalizan, en las Baleares, por transporte marítimo mientras, el transporte de pasajeros en este modo, es minoritario, puesto que tan sólo representa el 6% del tráfico de pasajeros. Entre islas, el 90% de las mercancías se canaliza por transporte marítimo y el 10% por avión. El total de mercancías cargadas y descargadas (11.846.730 tm, en 2003), en un 90% corresponden a tráfico de cabotaje, procedentes precisamente de los puertos de Catalunya y de la Comunitat Valenciana. Tan sólo el 5% es tráfico exterior y un 5%, pesca, tráfico local, avituallamiento, etc. Me gustaría recalcar el que somos deficitarios y muy dependientes funcionalmente de la fachada mediterránea del continente, puesto que, de la mercancía desplazada, un 77% se descarga. Mallorca concentra el 75% de los movimientos y Palma el 55% del tráfico regional, seguida por el segundo puerto de las Baleares, el de Alcúdia, con un peso específico del 20%. Las mercancías de las Baleares representan entre un 10 y un 15% del total de las que circulan en el conjunto del estado. El peso de las Pitiüsses y Menorca en el conjunto regional es mucho más reducido: un 15% para Eivissa y un 9% para Menorca (La Savina, 1,5%).

En tráfico de pasajeros, si se somparan las cifras de los aeropuertos de Baleares, situadas en 27 millones de pasajeros entrados y salidos, y 20 de ellos por el aeropuerto de Palma, con los casi dos millones en cabotaje y exterior en tráfico regular (1.695.993, 2004), se comprueba el reducido peso del tráfico marítimo en los intercambios. A ellos se les añade más de un millón en tráfico de cruceros, canalizado en un 84% por el puerto de Palma, y el tráfico regional entre los dos puertos de Eivissa y La Savina, con dos millones de pasajeros más en el último año. Exceptuando este tráfico, consecuencia de la triple insularidad de Formentera, los pasajeros regulares entre islas ascienden a 300.000, tan sólo un 18% de la totalidad del pasaje, mientras cabe recordar que la relación de pasajeros en transporte aéreo entre islas es del 4%. Por último, más de cuatro millones y medio de pasajeros realizaron un tráfico de bahía, de carácter turístico y muy local.

En cuanto a pasajeros, el primer destino se centra también en Barcelona, seguido de la Comunitat Valenciana y el tráfico entre islas. Ha habido un aumento destacado de operadores y de pasaje en los últimos años, debido al tráfico de barcos rápidos, y el puerto de Palma canaliza el 49% del tráfico de pasaje. Los pesos de Eivissa, Maó y Alcúdia son mucho menores; el primero, con el 35% de los pasajeros y el resto con tan

sólo un 8% respectivamente. En consonancia con el incremento de todos los transportes en la Unión Europea, a lo largo de los años noventa, todos los puertos de Baleares experimentan crecimientos, si bien el de Eivissa es el que más.

Las Islas Baleares mantienen sus relaciones marítimas fundamentales con la fachada mediterránea, específicamente con la Comunitat Valenciana y con Catalunya. Las conexiones de pasajeros y mercancías de los puertos insulares de Palma, Eivissa, Maó, Alcúdia i Ciutadella se establecen con los de València, Barcelona, Alacant, Tarragona, Castelló, Dènia y Sagunt. En su conjunto, catorce líneas con la Comunitat Valenciana, doce con Catalunya y dos líneas transversales, con origen en la Comunitat Valenciana, que recorren las tres Comunidades Autónomas.

La configuración de espacios regionales más allá de las fronteras autonómicas o estatales en Europa occidental se ha materializado a través de denominaciones diversas aparecidas, más bien, en bibliografía de carácter económico o geográfico, tales como: la gran banana (Holanda, cuenca del Rhür, Bélgica, norte de Italia), para identificar los países del noroccidente europeo; la dorsal atlántica, para definir los espacios atlánticos europeos más periféricos (Irlanda, Portugal), si bien una de las demarcaciones más utilizadas, a escala geográfica, geopolítica, o comercial sea la de región mediterránea.

Uno de los precedentes más cercanos de la Euroregión mediterránea es el espacio de relaciones configurado por el grupo de seis ciudades (Barcelona, Montpellier, Palma, Toulouse, València y Zaragoza) denominado “C-6”. Esbozado a inicios de la década de los noventa, sus prioridades fueron, a partir de los lazos culturales e históricos, la voluntad de cooperar en temas comunes y en compartir mayores intercambios de personas, mercancías e información.

En el espacio euroregional, el puerto de Barcelona se erige como uno de los grandes centros logísticos de la euroregión mediterránea. Con más de 40 millones de Tm transportadas en el año 2004. Esta cifra le coloca en el segundo puerto del estado, precedido de Algeciras, con casi 66 millones, seguido de València, con 38 millones de Tm transportadas, Bilbao, con 33, y Tarragona con casi 30 millones de Tm en el mismo año de referencia.

Participa de las conexiones intermodales y de transporte combinado de las que se benefician, además de la fachada mediterránea, las Illes Balears, Zaragoza, Toulouse y Montpellier. Aragón, Catalunya y la Comunitat Valenciana forman parte de los grandes corredores de tráfico de mercancías y pasajeros del Estado, a través del denominado Eje del Ebro y de la fachada mediterránea.

El puerto de Barcelona desempeña un papel de punto neurálgico en los intercambios entre la Europa septentrional y la Europa meridional. Ello se refleja en las necesidades permanentes de ampliación de los espacios portuarios y el desarrollo de la zona logística, así como en el análisis de los flujos de tráfico, del eje del Ebro y de la fachada mediterránea. El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT), aprobado en el 2004, refleja precisamente los corredores de gran tráfico del estado, básicamente el corredor de Madrid-Zaragoza-Barcelona y el corredor que se establece con Cartagena, así como la necesidad del trasvase intermodal para reducir la congestión

en las rutas terrestres, tanto en el transporte de mercancías como en el de pasajeros. Las conexiones de las Illes Balears con el puerto internacional de Barcelona y con el puerto suprarregional de València, permiten potenciar la intermodalidad de pasajeros y de carga, a escala marítimo-terrestre, aéreo-terrestre o terrestre-terrestre en las zonas continentales, por rutas de tráfico menos densas (carretera, ferrocarril).

La Euroregión y los diferentes territorios que la componen, por tanto, puede aparecer reforzada en cuanto a conexiones continentales y en cuanto a desarrollo de zonas logísticas. Ya se citó ayer el desarrollo de las zonas logísticas de los puertos secos y del polo de Zaragoza. Las terminales marítimas interiores de Zaragoza y Toulouse se erigen como nodos de la red de servicios portuarios del puerto de Barcelona, para facilitar el comercio internacional marítimo entre Aragón, el Valle del Ebro y el sur de Francia. Nuestra relación comercial con el puerto de Barcelona permite, así mismo, la conexión con estos centros o nodos logísticos destacados y su área de influencia.

La conexión marítima y aérea de nuestra comunidad con Barcelona y con el resto de la fachada mediterránea, como ya se ha señalado, la sitúa dentro del hinterland terrestre y marítimo del puerto de Barcelona, con extensión hacia Portugal y Francia meridional (Midi-Pyrénées y Languedoc-Roussillon); son necesarias remodelaciones portuarias en los espacios insulares, sin embargo, las potencialidades infraestructurales del aeropuerto de Palma colocan a las Baleares en un lugar central e imprescindible en la Euroregión y en las relaciones internacionales que la conformación de este nuevo espacio genere, y no sólo turísticas, sino de todo tipo, con el resto de Europa. El hinterland terrestre prioritario del puerto de Barcelona, compite con el de otros puertos de la fachada mediterránea, entre los que se encuentran, el puerto de Valencia, el de Cartagena y, sobre todo, Algeciras; mientras, el hinterland marítimo prioritario del puerto de Barcelona se extiende por todo el Mediterráneo, concurriendo con puertos de otros países de la misma cuenca.

La relación comercial de les Illes con el continente se extiende, a través de trasvases intermodales, por el conjunto de redes transeuropeas, al ser de cabotaje el 90% de su tráfico. Estos ejes prioritarios de la UE pretenden mejorar la eficacia de las relaciones interregionales. La red intereuropea ferroviaria de transporte combinado (mercancías) engloba la fachada mediterránea, con Barcelona, Zaragoza y, al norte de los Pirineos, Toulouse y Montpellier. Los corredores de tráfico que en ella se configuran y la localización de las terminales aparece así mismo en la Red TECO de RENFE, para España y su articulación con Europa.

Cabe reseñar finalmente el nuevo proyecto de eje transpirenaico, un tren de alta capacidad, o de altas prestaciones, con un trazado no definitivo, propuesto en septiembre del 2002, para interrelacionar de forma más eficaz los espacios transfronterizos congestionados entre la Europa meridional y la Europa septentrional. Esta nueva infraestructura, de impacto ambiental nada desdeñable, reforzará las necesarias relaciones a ambos lados de la frontera y ayudará necesariamente a una mejor comunicación entre los diferentes territorios de la euroregión mediterránea.

Muchas gracias.

[Intervención del Dr. Josep Vicent Boira Maiques, Profesor Titular de Geografía Urbana de la Universidad de Valencia y miembro del Comité Académico de la Cátedra Ignasi Villalonga] *

Buenos días, muchas gracias.

Tengo que dar las gracias por estar hoy aquí, no sólo de manera personal sino también porque, según parece, soy el único representante del País Valenciano. Así que debo dar también gracias colectivas, agradeciendo el esfuerzo de haber contado con la sociedad valenciana en este proyecto de Euroregión, en el que creo firmemente.

Tras el aspecto emotivo, paso a los temas profesionales.

Para ceñirme al aspecto concreto de la ponencia, que es el fundamento de la Euroregión desde el ámbito de las infraestructuras, diría que hay tres aspectos centrales: fundamentación económica, geográfica e histórica.

Si dejáramos alguno de estos tres puntos de lado creo que estaríamos incumpliendo ciertas de las normas básicas sobre las que se fundamenta este elemento. Lo digo porque un elemento de discusión posterior será ver si los requerimientos institucionales pueden o deben controlar el funcionamiento de un espacio económico, de un espacio de relaciones históricas, de un espacio de relaciones geográficas, es decir, si podemos supeditar a las relaciones otras realidades que, en definitiva, afectarán a los socios, estén o no estén todos en ellas.

Quiero empezar por un aspecto que sale un poco de esta situación. Se trata de un aspecto histórico. La imagen que les proyecto es un anuncio de principios de siglo XX que hablaba de “Camiones GMC recorren toda España”. Y fíjense ustedes que el único eje que no es radial es el que comunica Valencia con Barcelona; además del de Gijón-Santander, que tampoco es radial, y el de Zaragoza y el Ebro. Los ejes no radiales por tanto, ya históricos, son justamente los que estructuran la Euroregión desde el punto de vista de las infraestructuras que estamos comentando. No es ésta la única cuestión que quiero comentar desde el punto de vista histórico. Mirando algunos papeles que tenía por casa, y sabiendo que hoy venía aquí un representante de Transmediterránea, quiero comentar, como quizá ustedes ya sepan, que Transmediterránea fue fundada el año 1916 por dos empresas catalanas y dos empresas valencianas, empresas que responden estrictamente al eje Mediterráneo a principios del siglo XX. Posteriormente, las Baleares tuvieron también su papel. Transmediterránea, en el año 24, fundó Unión Naval de Levante, los grandes astilleros que estaban en Valencia. Posteriormente, Unión Naval de Levante compró a Joan March la Fertilizada y participó en petróleos de Porto Pi. ¿Qué quiero decir con esto? Que también a lo largo del siglo XX las relaciones que después se articulan en las Euroregiones existían ya, y, si uno tiene una cierta sensibilidad para analizar la historia económica del siglo XX, fácilmente lo podrá constatar.

* Para la consulta de los mapas, gráficos y cuadros, consultar la muestra en el CD Card adjunto.

Repasando hace unos días los papeles de la Cámara de Comercio de Valencia encontré, entre el año 1940 y el 1976, once peticiones de infraestructuras relacionadas con territorios de la Euroregión o con materias de transportes y comunicaciones que les afectaban. No busqué más porque quise detenerme en un año en que la transición política iba a cambiar las estructuras. Bajo el Franquismo, la Cámara de Comercio de Valencia hizo once peticiones, que no voy a leer aquí porque no tenemos tiempo, pero que tengo a su disposición, si a alguien le interesan, que articulaban una Euroregión. De estas once peticiones, cuatro afectaban a Cataluña, cuatro a las Islas Baleares, una a Aragón y una era de carácter general: la adopción de la vía de ancho internacional para las líneas de ferrocarriles españolas. Esto, como digo, se produce entre los años 1940 y 1976. Y cómo no, recordar también, para acabar la parte histórica, aquellas reuniones que se celebraron a partir del año 1967 de las Cámaras de Comercio de las zonas Catalano-Balear y de Levante, a las que, en el año 1973, se incorporó Aragón. Estas reuniones, año tras año y bajo el Franquismo, pedían elementos de cohesión territorial en lo que hoy denominamos Euroregión. Todos estos elementos me llevan a considerar que la fundamentación de una Euroregión responde a procesos históricos, herederos de un período anterior, por lo que necesitamos muchas veces un poco de perspectiva histórica.

Pasando a la actualidad, querría mostrarles algunos mapas que nos hablan de cómo está la Euroregión hoy, desde el punto de vista de las infraestructuras. En primer lugar, la Euroregión hispánica (sin considerar Languadoc-Rosselló y Midí-Pirineus), es considerada, por parte de Europa, como una región periférica. De hecho, como pueden ver ustedes, excepto Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées, Cataluña, Aragón, el País Valenciano y las Islas Baleares son consideradas por Europa regiones periféricas. En Europa hay tres tipos de regiones: las centrales, que aparecen en verde; las periféricas, que están en naranja, y el limbo –los señores de Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées ya me explicarán qué son, porque aquí, sencillamente, pone “otras regiones”-. En definitiva, somos considerados regiones periféricas. Hoy en día, la Euroregión está fragmentada desde el punto de vista de la accesibilidad. Podemos hablar de la Euroregión, pero hemos de ser conscientes de que la Euroregión está fragmentada desde el punto de vista de la accesibilidad. Este mapa hace referencia a la accesibilidad por ferrocarril en el año 2001 y, como ven, hay diferentes escalones dentro de la Euroregión. Estos escalones marcan diferentes accesibilidades, puesto que no es un espacio homogéneo. Y atención al gran escalón que se observa entre Tarragona y Castellón, donde está el elemento débil, como muchas veces hemos comentado, de la Euroregión. En este caso, Languedoc-Roussillon tiene una accesibilidad diferente a Midi-Pyrénées, diferente a Cataluña-Aragón y a las Baleares y el País Valenciano, con el mismo déficit de accesibilidad. Éste es el mapa de la accesibilidad por carretera, que presenta una estructuración parecida.

La segunda constatación que querría hacerles es un mapa muy conocido: el tránsito de mercancías por carretera. Ésta es la situación de nuestro territorio en los mapas, con los grandes ejes de comunicación norte-sur en Europa, que pasan fundamentalmente por el eje mediterráneo. En este caso es el tránsito del resto de Europa hacia la Península Ibérica, que finaliza en Valencia o un poco más allá; hacia Zaragoza y luego entrando hacia Madrid, si es por el eje mediterráneo, tal y como a nosotros nos afecta. Lógicamente, la anchura de estas líneas indica la intensidad del

tráfico. Como ha dicho la Profesora Seguí, y como ha comentado también algún otro ponente, el Libro Blanco del Transporte y la insostenibilidad del transporte por carretera nos tendrá que llevar a tomar ciertas decisiones en otro sentido, por ejemplo, impulso al ferrocarril de mercancías por el eje mediterráneo. Fíjense cómo el tránsito desde la Península Ibérica hacia Europa es un poco diferente. Aquí, el arco mediterráneo aparece perfectamente dibujado. Ayer se comentaba que Cataluña es una región de paso, y fíjense como gran parte de ese paso viene del País Valenciano o de un poco más abajo. Si no solucionamos este elemento, Cataluña va a continuar sufriendo los inconvenientes de este tránsito por carretera y sus consecuencias (congestión, contaminación, accidentes, destrucción del territorio...).

Mi tercera constatación es el aumento de tránsito que se prevé tras la incorporación de los países del este, que afecta fundamentalmente al eje mediterráneo, como se puede ver aquí. Este flujo en rojo corresponde a las previsiones del aumento de tráfico, lo cual nos lleva directamente a los mapas que prevén congestión por ferrocarril en el horizonte del 2010.

Un mapa de flujos comerciales entre regiones españolas bastaría para tratar la cuarta constatación: las relaciones entre territorios. El Sr. Alenyà lo ha mostrado ya en su intervención, resumiendo la investigación que dirigió de las cajas de ahorro de la antigua corona de Aragón, por lo que no voy a insistir en ello. Siendo un mapa que nos muestra el origen y destino de las mercancías por carretera, fíjense cómo, en este caso, los principales clientes del País Valenciano son Cataluña y Murcia; desde Cataluña, los principales destinos son Aragón y el País Valenciano.

La quinta constatación es una reflexión sobre el estado de las infraestructuras. Voy a permitirme hacer en este punto una serie de denuncias que desatarán quizá la polémica. Desde el punto de vista de las infraestructuras estamos realmente mal. Éste es un informe de la Comisión Europea sobre 26 regiones euromediterráneas en cuanto a dotación de infraestructuras. Como ven, las Baleares aparecen en último lugar. Y Cataluña, País Valenciano y Aragón están todas por debajo de la media, no ya de las regiones más desarrolladas de Europa, sino de 26 regiones euromediterráneas. Languedoc-Rosellón está por encima. La constatación, por tanto, no es buena. El segundo problema es que Europa no nos considera, y alguien tiene que tomar la responsabilidad de este hecho. ¿Y por qué no nos considera? La Comisión Van Miert que tenía que asegurar el diseño de las infraestructuras para el año 2010, los proyectos transeuropeos de interés general, no señala ninguno para el eje mediterráneo. Si comparamos los problemas de congestión que se prevén por la ampliación a la Europa del este con el proyecto Van Miert, veremos que el eje mediterráneo, como tal, no existe. Y yo que sé que la profesora Joana Seguí tiene muy buenas relaciones, le pediría por favor que, cuando el Ministerio de Fomento presente el plan estratégico de infraestructuras (PEIT), no pinte en rojo, como está, el eje Castellón-Tarragona. ¿Por qué? Miren ustedes. En toda España sólo hay tres ejes en rojo: el Madrid-Sevilla, el Madrid-Lérida y el Castellón-Tarragona. Cualquier persona que haya circulado por estos ejes comprenderá que el Euromed Castellón-Tarragona no es ni de lejos comparable con el AVE Madrid-Sevilla o con el AVE Madrid-Lérida, ni desde el punto de vista de la infraestructura ni del tiempo invertido. ¿Qué quiere decir rojo? Quiere decir "Altas prestaciones en servicio". Es decir, se está equiparando el

corredor mediterráneo con la línea Madrid-Sevilla o con la línea Madrid-Zaragoza-Lérida. Les tengo que decir que, en estos momentos, la velocidad media de la línea Barcelona-Valencia es de 115 km/hora y en algunos tramos es todavía vía única. Sí, vía única. Y, evidentemente, por todo ello, no se parece en nada a las anteriores líneas. Todos estos son, a mi entender, aspectos de preocupación.

Y otro aspecto de preocupación es el proyecto que la CEOE ha presentado dentro de su plan de infraestructuras, hace muy poco, con su propuesta para el gran eje de transporte ferroviario entre Algeciras y Europa. El gran eje que propone es el siguiente: Algeciras, Córdoba, Madrid, Zaragoza, Tarragona, Barcelona. Esto quiere decir que, en un mapa de grandes comunicaciones, la realidad que se está proponiendo es negativa por no considerar al eje mediterráneo como la “espina dorsal”, la “columna vertebral” de la Euroregión. Existe también, como ya saben, el proyecto FERRMED, que es un proyecto más ilusionante que dibuja el eje de mercancías por el litoral mediterráneo. Este eje implicaría a todas estas regiones de manera directa y a algunas otras de manera indirecta. En definitiva, lo que yo defiendo es un corredor, FERRMED, por ejemplo, de mercancías con vía de ancho europeo entre Algeciras y el centro y norte de Europa a través del litoral mediterráneo, con todas las posibles conexiones posteriores: las Baleares, el eje del Ebro, la cornisa cantábrica, etc. Con este proyecto, debo decir que las Baleares quedarían conectadas desde dos lugares (los nodos de Valencia y Barcelona), que siempre es mejor que desde uno o desde ninguno.

La perspectiva que yo quería ofrecerles, y voy terminando, es la diferencia de escalas. El trabajo del geógrafo es útil porque nos sitúa en diferentes escalas; en este sentido, el eje Castellón-Tarragona no existe simplemente porque los de Castellón o los de Tarragona se empeñen en que tiene importancia, existe porque se puede contemplar desde muchos puntos de vista, incluso desde el punto de vista de las relaciones euromediterráneas. El día que tengamos una Zona de Libre Comercio entre el norte de África y Europa, si es que algún día llegamos a tener realmente una zona de libre comercio euromediterránea –lo cual es un mandato de la Unión Europea aunque con todas las revisiones posibles- quizá podría ser el leit-motiv de la Euroregión: crear un gran polo de infraestructuras logísticas en la zona del Mediterráneo aprovechando esta red de servicios.

En definitiva, para acabar y proponer alguna conclusión, les animaría a considerar un informe de la Comisión, presentado en Bruselas el 26 de mayo del 2004, que hace referencia a las regiones ultraperiféricas, pero que creo que nos puede ser útil en tanto en cuanto la Euroregión, desde el punto de vista de las infraestructuras, tiene todavía dos déficits: la accesibilidad y la inserción regional. Éste último es un aspecto que todavía no está bien resuelto para conseguir la gran Euroregión mediterránea, la gran zona de desarrollo del Mediterráneo, que es por la que todos estamos trabajando.

Muchas gracias.

[Intervención del Sr. Jesús Álvarez Fernández, Delegado de Transmediterránea en las islas Baleares] *

Dentro de un marco institucional, la competencia de nuestras economías es cada vez más dura. Una economía mundial globalizada, la ampliación de la Unión Europea al Este y la liberalización de los intercambios en el ámbito del Mediterráneo abre nuevas oportunidades, pero también supone un reto sin precedentes. Para eso, y para dar a nuestras regiones un nuevo protagonismo dentro de la Unión Europea, es importante unir esfuerzos y alcanzar una masa crítica.

Así, la escala regional no siempre es suficiente para afrontar estos nuevos retos. Desde hace algunos años, apuntando a lo citado anteriormente, algunas regiones europeas han realizado un paso importante: la creación de euroregiones que trascienden las fronteras estatales y unen las fuerzas de sus territorios y ciudadanos para alcanzar un potencial más grande. Un ejemplo es la Euroregión Pirineos-Mediterráneo.

Con la **Euroregión Pirineos-Mediterráneo**, se ha creado un **espacio único** integrado por cinco regiones (Cataluña, Aragón, Midi-Pirineo, Languedoc- Rossellón e Illes Balears), que la forman más de 13 millones de habitantes, lo que representa un 3% de la población total de la UE-25, y genera cerca del 3% del PIB de la UE-25.

A continuación se presentan una serie de datos que demuestran que se trata de una **macrorregión activa**. Esta Euroregión Pirineos-Mediterráneo tiene sentido, no sólo por el **crecimiento económico** que gozan las regiones, y que, como acabamos de ver, conjuntamente representa el 3% del PIB europeo, sino, también, por el **flujo comercial** que mueve.

Así, 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%.

Además, como se observa en el cuadro, 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.

* Para la consulta de los mapas, gráficos y cuadros, consultar la muestra en el CD Card adjunto.

Estado Miembro	NUTS 1	NUTS 2	PIB per cápita 2002 pps (UE25=100)
Italia	Noroeste	Piamonte, Valle de Aosta, Liguria, Lombardía	134,6
Italia	Centro	Toscana, Umbría, 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

Otras cifras también fundamentan la existencia de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo. Volviendo al estudio del profesor Boira, se concluye que 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 y el 21% de las mercaderías transportadas por carretera desde Valencia van a Cataluña.

Pero, además de estos flujos internos, existen fuertes relaciones comerciales con las regiones francesas fronterizas. Hay más relación entre Cataluña y el Languedoc (con 3.368 miles de toneladas de mercaderías anuales) y entre Cataluña y el Midi-Pirineo (con 2.894 miles de toneladas) que no entre Cataluña y Navarra (1.990 miles de toneladas).

Podemos resumir que la Euroregión Pirineos-Mediterráneo tiene sentido.

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. Las tecnologías del transporte, la moderna logística y las telecomunicaciones ayudan a la deslocalización de los tradicionales centros de producción. 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, ¿por qué algunas regiones carecen de las infraestructuras adecuadas?.

A nivel general y en la mayoría de los casos, la falta de infraestructuras se debe a tres motivos:

- Falta de demanda: en aquellas regiones fronterizas, periféricas o con baja densidad poblacional que debido a su poca demanda hacen inviables las inversiones de infraestructuras y transportes.
- Cuestiones políticas: en aquellas regiones más pobladas y más desarrolladas pero que por cuestiones políticas han evitado la entrada de nuevas inversiones en infraestructuras.
- Elevados costes: en aquellas regiones con dificultades naturales y cuyas inversiones en infraestructuras y transportes resultan muy costosas.

Ya hemos visto que la **Euroregión Pirineos-Mediterráneo tiene movilidad**, ya se trate del flujo de mercaderías como de personas y ya sea tanto interna como externa, **pero carece de las infraestructuras adecuadas para hacer frente**, ya sea por falta de demanda, región a región, o bien por temas económicos. La cuestión se podría solucionar aunando esfuerzos en la misma dirección y con la creación de un macro espacio regional.

En un mundo globalizado, donde el comercio internacional aumenta cada año y donde cada vez son más normales las importaciones y exportaciones entre países no sólo de la Zona Euro, sino también con países de fuera, la adecuación de infraestructuras y transportes para todas las regiones se convierte en un reclamo necesario para hacer frente de esta creciente demanda. Por tanto, se da una creciente necesidad en materia de infraestructuras entre las regiones para afrontar un mundo cada vez más global y donde la creación de Euroregiones podría ayudar a paliar estos problemas.

Así, dado el panorama que tiene la **Unión Europea** y concienciada de la necesidad, destina partidas importantes en forma de **ayudas y subvenciones** a las infraestructuras y pone en marcha dentro de la política europea de transportes: la “Red Transeuropea de Transportes (RTE)”, que se explica más adelante, y el Programa Marco Polo.

Además de otras medidas europeas como las de la Política Regional Comunitaria, las ayudas del Fondo de Cohesión y las iniciativas comunitarias de programas Interreg, también han propiciado el desvío de fondos y ayudas europeas a infraestructuras y transportes. Aprovecharse de estas ayudas económicas con un proyecto común en infraestructuras, tiene más ventajas que haciéndolo de forma separada.

Infraestructuras: Redes Transeuropeas de Transportes (RTE)

Un factor importante para lograr un mayor crecimiento, empleo y competitividad pasa por aumentar la integración entre regiones y mejorar las redes de transporte, energía y telecomunicaciones, es decir, conectar a Europa. Así, una de las condiciones necesarias, aunque no la única, para conseguir un desarrollo regional es la mejora de las infraestructuras en transportes.

Según los últimos datos publicados por el EUROSTAT procedentes de la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea, las mercaderías

transportadas en la UE15 durante el año 2000 (millones de toneladas por kilómetro) se distribuye de la siguiente manera:

- Mercancías transportadas por carretera: 1.327.176 (74,3%)
- Mercancías transportadas por tren: 249.278 (13,9%)
- Mercancías transportadas por mar: 124.900 (7,0%)
- Mercancías transportadas por oleoductos: 85.390 (4,8%)

La **Red Transeuropea de Transporte (RTE) de carreteras** combina las carreteras de tráfico interurbano y las autopistas existentes con otras nuevas. 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, mientras que sólo el 14% se realiza por ferrocarril, cifra que ha disminuido ininterrumpidamente desde 1970 con un 30% hasta 1990 con un 18%.

La **Red Transeuropea de Transporte (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.

La **Red Transeuropea de Transporte (RTE) 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.

Durante esta última década se ha producido un aumento del tráfico total de mercancías en puertos españoles que ha superado porcentajes del 20%, se han duplicado el número de contenedores y, en general, los puertos del mar Mediterráneo están mejor equipados para manipular contenedores que los del Norte (Gioia Tauro, Algeciras y Génova son los que lideran el ranking). 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.

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.

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 Euroregión Pirineos-Mediterráneo, el proyecto Autopistas del Mar que se comenta más adelante.

La **Red Transeuropea de Transporte (RTE) de aeropuertos** asegura las conexiones entre los países de la Unión Europea y el resto del mundo. Concretamente, la Euroregión 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.

Aún así, las **redes de transporte actuales** en la Euroregión 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 Euroregión Pirineos-Mediterráneo tiene que convertirse en un **eje de plataformas logísticas** de primer orden, a fin de asegurar la conectividad internacional de nuestros territorios en una Europa ampliada al Este y abierta al Mediterráneo.

Para eso se quiere construir un **sistema de transporte multimodal** con un nuevo equilibrio de los transportes tanto de pasajeros como de mercancías por carretera, vía ferroviaria, marítima y aérea. También es importante asegurar la conexión entre nuestro territorio con las grandes redes transeuropeas, en especial los recorridos de alta velocidad, transmediterráneos y mundiales.

La Euroregión 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, en una perspectiva de desarrollo sostenible que permita conservar el territorio y el planeta para las generaciones futuras. La prioridad tiene que ser para los medios de transporte más sostenibles y las energías renovables.

Cuatro ejemplos de cooperación transfronteriza eurorregionales en materia de infraestructuras

- **Euroregión POMERANIA** (Alemania - Polonia)

Se trata de un programa Interreg II A que abarca la parte alemana y polaca de la zona de la Euroregión POMERANIA. Tiene como objetivo superar la situación periférica y sus desventajas competitivas y aprovechar su potencial y aumentar su poder económico a través de conexiones internacionales de las infraestructuras (este-oeste, norte-sur) y de la construcción de pasos fronterizos y de puentes.

- **Euroregión Ems-Dollart** (Holanda - Alemania)

Se trata de un programa Interreg II A que define la región Ems-Dollart como un espacio de la periferia nacional, con baja densidad de población, poca actividad industrial y con infraestructuras deficientes. Con este programa se quieren optimizar las infraestructuras gracias a una planificación externa de desarrollo y la interconexión a la red internacional de transportes a través de la habilitación interna de transportes.

Esta Euroregión tuvo sus inicios en los años 60 debido a la intensa cooperación transfronteriza que Cámaras de Comercio, municipios y otras entidades habían desarrollado.

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

Se trata de un programa Interreg II A que 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.

- **Euroregión Elbe-Labe** (República Checa y 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 así los atascos y las esperas y contribuyó al desarrollo económico, ambiental y turístico de la zona.

Autopistas del mar

Uno de los proyectos que está fomentando la Comisión Europea es la creación de las “Autopistas del Mar”. Se trata de 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. Las autopistas 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.

Según el Informe Van Miert (27 de junio de 2003), “la función de una verdadera autopista del mar consiste en **reemplazar a las autopistas terrestres**, ya sea para evitar la saturación de los corredores terrestres, ya sea para acceder a países separados del resto de la Unión Europea por el mar”. 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).

Pero el éxito de las autopistas del mar necesita de una serie de **medidas paralelas**, como la concentración del cargamento, el apoyo de los transportistas por carretera, de los expedidores, la supresión de los controles aduaneros y administrativos, el desarrollo de la declaración electrónica para las autoridades portuarias y la existencia de instalaciones adecuadas. En definitiva, debe tratarse de un sistema multimodal integrador del transporte terrestre y marítimo.

Existen varias líneas de financiación:

- La partida presupuestaria dedicada a la financiación de las **Redes Transeuropeas de Transporte** financia infraestructuras, instalaciones y sistemas de distribución.

- El **Programa Marco Polo** proporciona ayuda financiera comunitaria para acciones encaminadas a reducir la congestión en las carreteras y mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte. Para el establecimiento de las “Autopistas del Mar” puede financiar la parte logística del proyecto, cubriendo parte de los costes operativos y de los servicios.

El pasado 19 de mayo, la Comisión Europea publicó una **convocatoria** para proyectos de interés común en el campo de la red transeuropea de transporte y un **presupuesto** total de 134 millones de euros. Entre las **actividades subvencionables**, además de los proyectos de interés común en el ámbito del sistema de tráfico aéreo, proyectos ligados a vías navegables, puertos marítimos, aeropuertos y sistemas de gestión del tráfico europeo, entre otros, se encuentran las autopistas del mar. Esta convocatoria va **destinada** a autoridades nacionales, regionales y locales y a organismos activos dentro de un marco administrativo o jurídico que les hace equivalentes a organismos públicos.

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

Es el **proyecto ferroviario** más importante entre el suroeste y el centro de Europa. Se trata de un **eje fundamental** para el encaminamiento del comercio por vía terrestre de las CCAA españolas de Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña e Illes Balears. También es fundamental para las regiones francesas de Languedoc-Rossellón, Provenza, Alpes, Borgoña, Ardenas y Lorraine. Asimismo, el mencionado eje 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.

El mantenimiento de un **ferrocarril ineficiente** supone una pérdida de **competitividad** para las regiones que lo padecen. Esta falta de solución ferroviaria tendría lugar, además, en un escenario particularmente crítico para los puertos que encaminan el comercio con terceros países. Un periodo caracterizado por nuevas oportunidades del Mediterráneo en el tráfico marítimo mundial este-oeste y norte-sur con Africa junto a un escenario donde los puertos mediterráneos deben jugar un papel logístico fundamental para las economías de sus países.

Las **grandes limitaciones existentes** en las líneas actuales del tronco principal del eje entre Duisburg y Algeciras, hace imposible que sean una alternativa real al transporte de mercancías por carretera, ya de por sí cercano al colapso en algunos sectores.

En el recorrido francés existen **cuellos de botella** en diversos tramos: Narbona-Montpellier-Nîmes y zonas de Lyon, Dijon y Metz.

En el recorrido español, tiene la problemática del ancho de vía, las saturaciones existentes en los entornos de Barcelona y Valencia, el trazado de la línea

excesivamente largo en algunos trayectos como es el caso entre Valencia y Alicante/Murcia, y la falta de conexión directa entre Murcia y Almería/Granada.

La **Comisión Europea**, a fin de equilibrar los modos de transporte y evitar la congestión del transporte de mercancías por carretera, propone revitalizar el ferrocarril y reforzar la accesibilidad de las regiones periféricas. En el informe Van Miert se recogen los 30 proyectos europeos de máxima prioridad y que deberían estar concluidos antes del 2010. Las autopistas del mar son uno de estos proyectos. Se propone que a este Eje Ferrmed se le de la máxima prioridad y sea considerado un proyecto más del informe Van Miert.

Las **principales ventajas** del eje Ferrmed son:

- **Descongestión** de autopistas y carreteras y mayor seguridad en el transporte. Este eje es capaz de absorber un tráfico equivalente a 20.000 camiones diarios de gran tonelaje.
- **Mayor tráfico en los puertos**
- **Ahorro de coste y de tiempo:** mayor fiabilidad y disminución de los stocks en tránsito, en las mercaderías transportadas.
- **Ahorro energético** y alineación con las **directrices medioambientales** de la Comunidad Europea en ahorro energético y respeto por la naturaleza
- Incremento del **volumen de negocio** de los centros logísticos
- **Mejora de la competitividad** en los procesos de aprovisionamiento y de distribución en las empresas, con mejor acceso al mercado
- **Incremento del desarrollo económico** y creación de puestos de trabajo en las regiones vinculadas al tronco principal
- **Mejor conectividad** entre la red básica de transporte Centroeuropea, la Cuenca Mediterránea y el Norte de África
- **Desarrollo intermodal** equilibrado entre la red terrestre y la línea marítima en la cuenca mediterránea occidental

Buenos días.

No he tenido demasiado tiempo para preparar esta ponencia, así que he tenido que echar mano de cosas que tenía ya más o menos articuladas.

Quisiera, en primer lugar, llamar la atención sobre diferentes formas de ver las cosas que muchas veces entroncan con las unidades de referenciación sobre las que uno trabaja. Normalmente, un cambio de escala comporta también un cambio de problema. Las presentaciones que voy a hacer son presentaciones en que he tomado referencias a nivel municipal. Por lo tanto, en la cartografía que se presenta están contemplados los 8100 municipios españoles o los 8000 y pico, según el año al que estemos haciendo referencia, que no es lo mismo que estar haciendo las representaciones sobre el nivel NUTS2 o el nivel NUTS3, por utilizar la clasificación de EUROSTAT.

Al enfrentarnos a la resolución de problemas del tipo que ahora se pretenden resolver con la Euroregión, lo primero que echo en falta es que no puedo trabajar manteniendo el nivel de desagregación que presenta España, cuando quiero irme a la vecina Francia o cuando quiero pasar a Portugal. Y éste sería un tema prioritario sobre el que se tendría que trabajar, bien conjuntamente, formando quizá algún laboratorio, involucrando a los institutos de estadística de los diferentes países, a los institutos geográficos o, mejor todavía, a ambos. Muchas veces, las cuestiones no se resuelven haciendo desagregaciones a nivel de NUTS3 o a nivel de comunidades autónomas, porque no es suficiente. Concretamente, cuando estudiamos los potenciales poblacionales españoles, obtenemos algunas de las claves de la distribución de la población. Tenemos el gran hogar español de estos momentos, que está en el entorno de Madrid y tenemos ese otro gran hogar en el entorno de Cataluña, es decir, todo lo que se está desarrollando en el arco mediterráneo. Es un espacio que ha tenido una gran fuerza, pero que en estos momentos la está perdiendo. En medio de todo ello, por centrarnos en lo que afecta a la Euroregión, está Zaragoza, con una cierta continuidad cuando vamos aguas arriba, pero prácticamente con un desierto demográfico cuando vamos aguas abajo. No se puede hablar propiamente del eje del Ebro, habría que hablar más bien de corredor del Ebro. Un eje es algo que facilita el paso, pero que, además, refuerza este paso porque cuenta con la población suficiente como para que se produzcan efectos de bombeo, cosa que no sucede en esta zona, puesto que las mercancías simplemente la atraviesan, pero sin producir nada.

En segundo lugar, querría llamar la atención respecto de estas distribuciones. En principio, las infraestructuras que hemos ido haciendo han sido infraestructuras tradicionales en que los trenes iban parando en todas partes, las carreteras pasaban por todos los pueblos, etc. Ahora, en cambio, lo que nos están generando las infraestructuras que estamos desarrollando son efectos “túnel”, donde estamos conectando los grandes puntos en que se encuentran las grandes concentraciones humanas, las grandes ciudades, pero en la zona central, donde están todos esos

* Para la consulta de los mapas, gráficos y cuadros, consultar la muestra en el CD Card adjunto.

espacios intermedios considerados como “arco”, no estamos desarrollando absolutamente nada. Esto nos lleva a plantear el tema de las infraestructuras bien desde esta óptica de ligazón directa de los grandes nodos, bien desde el punto de vista de que esas infraestructuras tendrán que reservar para la redistribución territorial de los efectos que estos grandes nodos van a generar en su entorno. Si miramos, en el conjunto español, los espacios de crecimiento, he querido reflejar, con la gama cálida, aquellos espacios donde se están produciendo pérdidas de peso en el conjunto nacional, es decir, lo que está en amarillo y en rojo, mientras que aparece referenciado en la gama fría aquellas zonas que han experimentado un incremento de peso en el conjunto nacional. No solamente han crecido, sino que han crecido más que el conjunto nacional. Si analizamos esto con la desagregación que se presenta aquí, insisto, municipio a municipio, vemos que el interior de las grandes ciudades aparece en rojo, lo cual quiere decir que han perdido peso. ¿Se deriva de ello que las ciudades han dejado de tener importancia? No. Hay que estudiarlas dentro de conjuntos más amplios que son esos espacios metropolitanos, esa difusión que se está produciendo en el entorno de la gran ciudad. Los grandes crecimientos se están produciendo en el entorno de la gran ciudad, mientras que el centro de esas grandes ciudades está perdiendo peso. Según cómo estemos presentando las estadísticas, nos saldrá una cosa u otra. Pero, ¿qué se debe comparar en las estadísticas para poder seguir trabajando? Pues se debe comparar lo que son procesos similares que en unos momentos determinados tienen una geometría y, en otros momentos, tienen otra, en la medida en que ese proceso se está difundiendo hacia el exterior. Si analizamos exclusivamente los espacios centrales, el problema va a seguir adelante.

Este mapa muestra lo mismo pero referido a los últimos diez años; se ve con mayor fuerza esos rojos que aparecen en la ciudad central. Vemos también la pérdida de peso que está teniendo toda la zona del País Vasco en el conjunto nacional, bien entendido sólo desde el punto de vista demográfico, que es lo que recoge esta cartografía.

Este otro mapa nos presenta todos los municipios españoles, proporcionales a su tamaño poblacional donde he resaltado el cuadrante nororiental, que es del que estamos hablando. Nos damos cuenta de que siguen permaneciendo las grandes concentraciones, pero cuando hablamos por ejemplo de Cataluña, las densidades son mucho más importantes que cuando hablamos de un conjunto como es el aragonés, donde priman mucho más los vacíos que los espacios ocupados por población. Las infraestructuras que hay que construir para dar servicio a un territorio que tiene unas densidades medias no son las mismas que hay que construir en territorios donde las densidades son muy bajas; es mucho más costoso de mantener. Lo que habría que pensar entonces es que, desde el punto de vista de la Euroregión, hay que considerar las ligazones de los grandes centros y dejar para el territorio particular esa redistribución, sin olvidar que el espacio libre va a generar unas oportunidades de desarrollo que no existen en aquellos espacios que están ya congestionados.

Este mapa refleja las variaciones poblacionales que se han producido en los diferentes municipios. Vemos que, en general, todos los pequeños están perdiendo peso; hay unos núcleos vinculados a hechos concretos, nieve o similares, como es el entorno de Pamplona, el entorno de Zaragoza –y mucho más el entorno que la propia ciudad- que

están perdiendo. En términos generales tenemos un espacio interior que está perdiendo fuerza. ¿Y a dónde nos lleva todo esto? Pues esto nos lleva a que hay unos espacios de oportunidad donde tenemos grandes concentraciones poblacionales y, además, tenemos grandes incrementos. Las grandes concentraciones poblacionales facilitan el establecimiento y mantenimiento de infraestructuras de transporte en condiciones económicas satisfactorias para las empresas, pero además el crecimiento estimula todo este tipo de operaciones. En el otro lado, hay otras zonas con dificultades.

Si pasamos a estudiar las accesibilidades, vemos en conjunto que hay una serie de ejes que aparecen perfectamente señalados, tanto si nos ceñimos a las líneas de tráfico como a las líneas de distribución de la población. Tal como vemos, quedan todavía muchas zonas con una accesibilidad francamente baja, entre las cuales aparecen los Pirineos, tanto en su parte meridional, en la que estamos los españoles, como en su parte septentrional, donde se encuentran nuestros vecinos franceses. Recuerdo, cuando estaba haciendo la tesina, un documento sobre los tratados de facerías tradicionales, en el que los pastores decían: “aunque nuestros respectivos países estén en guerra, nosotros nos avisaremos con antelación del paso de los ejércitos para retirar los rebaños”. Es decir, la montaña da una comunidad de intereses. Pero a esa comunidad de intereses, para que se pueda substanciar a una y a otra parte, hay que darle oportunidades, y esas oportunidades son las relaciones. Hoy por hoy, esas relaciones tienen dificultades serias, tanto si miramos los mapas de accesibilidades como si miramos los mapas de redes de transporte. En este mapa tenemos superpuestas las redes de ferrocarril y de carreteras y, al observarlo en detalle, vemos que las redes de gran capacidad no entran en el Pirineo, lo cual, hasta cierto punto, puede tener sus valores positivos en tanto en cuanto ello permite preservar la calidad medioambiental. Pero se está llegando a unas situaciones en que, si la Unión Europea, en sus orígenes, se constituyó para facilitar el comercio, y no se dan las oportunidades para que se establezcan los contactos necesarios, lo que estamos haciendo en realidad es incumplir los principios fundacionales de la Unión Europea. Si no se permeabiliza este Pirineo estamos violando, entiendo yo, los fundamentos de la Unión Europea. Si lo miramos desde el punto de vista del ferrocarril, vemos también que estamos llevando todos los gráficos por los bordes del Pirineo, pero desde este punto a éste hay más de cuatrocientos kilómetros. Y el índice de rodeo que se puede plantear entre un punto situado aquí y otro situado aquí, donde por cierto hay muchas miles de personas, tanto en una parte como en otra, hace absolutamente inviables las relaciones entre la parte septentrional y la parte meridional del Pirineo.

En términos generales, estamos en un momento de incremento sustancial de los tráficos. El incremento actual es del 10% anual acumulativo, lo cual nos lleva de los 4.000 camiones del año 1985 a los 19.000 camiones que pasan actualmente. Si hablamos en términos de tonelaje, están cruzando en este momento por los Pirineos del orden de los cien millones de toneladas anuales. Yo, como me pierdo un poco en las cifras, digo que eso es algo así como que está pasando por el Pirineo toda la población mundial cada cuatro años. Y se prevé, para el año dos mil veinte, es decir, dentro de quince años, un tráfico de 150 millones de toneladas por los Pirineos.

Los ejes que tenemos no tienen mucha más capacidad de ampliación; las carreteras no pueden absorber más y el ferrocarril está absorbiendo del orden del 4%-4,5% del total

de estos tráficos. Si no conseguimos crear una nueva línea que abra el Pirineo y que permita descargar estas dos zonas, los camiones van a seguir cruzando, el medio ambiente va a seguir sufriendo y va a producirse un tráfico imposible de aguantar.

No estamos haciendo prácticamente nada para mejorar estas relaciones de manera conjunta ni para el tema de crear esta nueva infraestructura prevista para el año 20. Para tener algo en el año 20 hay que empezar a estudiar la infraestructura ya. El túnel de alta capacidad por esta línea permitiría conservar los valores paisajísticos del Pirineo y permitiría hacer Euroregión ya que, con la red que ahora mismo tenemos, los flujos están pensados en varios sentidos, cuando lo que hace falta es cerrar los circuitos para que todo ello adquiera mucho más valor dentro de la Unión Europea.

Creo que me estoy excediendo del tiempo, perdónenme. Simplemente acabar diciendo que en Aragón estamos haciendo una gran apuesta desde el punto de vista logístico, y esta gran apuesta se sustenta en las comunicaciones y en la integración dentro de espacios funcionales mucho más amplios. En este sentido, las relaciones de todo tipo, pero sobre todo las relaciones institucionales son la base de todo este proyecto.

Muchas gracias.

9. CLAUSURA A CARGO DE LOS PRESIDENTES DE LOS CES REGIONALES DE CATALUNYA, ARAGON Y MIDI-PIRINÉES

[Intervención del Sr. Joan Canals i Oliva, Vicepresidente del CTEC de Catalunya]

Nuestro interés hacia la Euroregión

Desde siempre a Catalunya le ha interesado tener una política de contactos y de relaciones de todo tipo: comercial, económica, cultural, etc., con otros territorios de Europa. Ya estuvimos y estamos interesados en la colaboración de los “Cuatro motores de Europa” y, vale la pena recordar que los dos últimos presidentes de la Generalitat (Pujol y Maragall) han sido Presidentes de un organismo tan importante como la ARE (Asociación para las Regiones de Europa) y, ahora es el Presidente Maragall quién está intentando consolidar políticas de colaboración con la Euroregión, hasta el punto de crear una comisaría para los asuntos de las relaciones con los territorios españoles y franceses que la conforman.

Dado que la construcción de Europa se está haciendo a partir de los Estados, sin tener presente otras realidades territoriales, es de gran interés para los componentes de estos territorios, buscar todas las posibilidades de colaboración, sin inmiscuirse en las estructuras del Estado, pero si diluyendo, en la medida que sea posible las fronteras existentes. O cómo decía el Padre Batllori el año 1982 en la primera celebración del Día de Europa organizado por la Generalitat de Catalunya: “Las fronteras pasan de ser un punto de la estricta aplicación de la soberanía de los Estados, a ser un punto de identificación y de diálogo”. O sea, no se trata de eliminar las fronteras, pero sí de aquellas que dificultan una colaboración necesaria para el progreso del territorio concreto de una parte, y de la otra, de los dos países.

Ámbitos de colaboración

Estos ámbitos han de estar abiertos a todos aquellos temas que los actores crean oportunos y que les afecten de forma general.

Trabajo. Desde nuestra óptica el trabajo es uno de los temas a tener presentes, desde

¹ Cita del Molt Hble. Sr. Joan Rigol en el transcurso de las jornadas que el CTEC organizó sobre la Euroregión el mes de noviembre del año 2004.

el punto de vista de su cualidad en toda la Euroregión, también desde el punto de vista de poder concretar programas específicos de promociones de profesionales que puedan pasar de un territorio a otro.

Formación. Intercambios de experiencias en programas de formación profesional en todos los niveles. Sobre todo en aquellas materias que hacen referencia a las nuevas tecnologías (TIC).

Universidad. En todo el territorio hay numerosas universidades que, más allá, de su labor docente, tienen programas específicos de investigación que puedan ser susceptibles de colaboración entre dos o más universidades de los diferentes territorios.

Sindicatos. Ya se han hecho algunas experiencias de colaboración entre organizaciones sindicales catalanas y de Midi-Pirineés.

Economía. Los temas de infraestructuras (transporte, energía, comunicaciones, red) son los elementos que, evidentemente, nos permitan un crecimiento económico interrelacionado que beneficiará a toda la Euroregión.

Cultura. Desde el punto de vista de la literatura, la pintura, el teatro, los museos..., existen muchas posibilidades de enriquecimiento mutuo. En este sentido cabe explotar todas las sinergias comunes. El mismo Jean Monet dijo en un momento dado que si se hubiera de hacer ahora el planteamiento de la Unión Europea, el enfoque sería más centrado en la cultura que no en la economía.

Otros ámbitos de relación y colaboración se pueden ir sumando a lo que acabo de indicar. Ya es hora de ponernos a trabajar de forma ordenada y continuada. Se trata de optimizar todos los recursos que tenemos entre todos.

Un conocimiento mutuo mejor

Nosotros hemos de dar el primer paso, que ha de ser el conocimiento de nuestros vecinos. Estamos cerca de conseguirlo, ya que somos de un mismo territorio, pero no siempre nos conocemos lo suficiente.

Podemos establecer complicidades concretas y las hemos de conseguir a partir de un conocimiento mutuo. Estas complicidades serán las que nos facilitarán la posibilidad de una acción conjunta para resolver los problemas de futuro. Para poder ser eficaces en estas acciones que nos ayuden a encontrar un espacio, aún modesto, en la construcción de la futura Europa, hemos de saber cuál es la realidad y las aspiraciones de cada territorio en concreto, lo que nos obliga a un mejor conocimiento.

Sería interesante que nuestros Gobiernos tuviesen en cuenta la riqueza que suponen los Consejos Económicos y Sociales, como plataformas de diálogo y para trabajar en la línea fijada y poder complementar la acción política. Estas jornadas, como las que se realizaron en Barcelona, están en la línea de colaboración y nos ayudan en el proyecto de una acción colectiva a favor de la Euroregión.

[Intervención de la Ilma. Sra. Ángela López Jiménez, Presidenta del CES de Aragón].

Buenos días a todos. En primer lugar quiero felicitar a Francesc Obrador por la magnífica organización de estas Jornadas que están resultando de gran interés. Desde mi punto de vista, estos encuentros contribuyen en gran medida al objetivo de acercar a la sociedad civil que está representada en los Consejos Económicos y Sociales los fundamentos de todo tipo, económicos, jurídicos, sociales y políticos que están en la base de la justificación de la Euroregión. Más en un momento como el actual, en el que recientemente se ha producido el rechazo de los ciudadanos franceses y holandeses a la ratificación de la Constitución Europea.

Nos encontramos ante un proyecto que está todavía en fase inicial, tras su constitución solemne el pasado día 29 de octubre en Barcelona, pero que ha iniciado su andadura con fuerza, y que ya ha sido presentado en Bruselas, el pasado mes de abril, ante la Comisión Europea y el Comité de las Regiones.

En la Unión Europea de 25 Estados, la Euroregión Pirineos-Mediterráneo ocupa un 4% de la superficie total de la Unión y el 3,1% de la población. Sin embargo, este proyecto de futuro, que es ya una realidad, no parte de cero. Cuenta con la potencialidad, para muchos de nosotros, de una historia y una cultura común. Me estoy refiriendo aquí a los orígenes de la Corona de Aragón en el año 1137, con los esponsales entre Petronila, hija de Ramiro II, Rey de Aragón, y Ramón Berenguer IV, Conde de Barcelona.

La Corona de Aragón estuvo formada por territorios de extensión variable según las épocas. Cada uno de los variados territorios que la conformaban, llegó a aglutinar a distintos reinos, ducados, marquesados, condados y señoríos y era Estado soberano. Tuvo este Estado una trayectoria política independiente (distinta moneda, cortes y gobierno propio, derecho específico...etc) aunque permaneció unido dinásticamente gracias a la figura del rey aragonés. La preeminencia protocolaria de Aragón, reino que dio nombre a la Corona, en modo alguno llevó aparejada la preeminencia política o económica, ejercida frecuentemente por otros Estados de la propia Corona, una condición que aún da más fuerza al pasado compartido. Lo importante a recoger aquí de la historia común de muchos de nosotros es la voluntad de desarrollo complementario de los territorios, que hoy se enriquece con la participación democrática de sus gentes.

La Euroregión Pirineos-Mediterráneo no ha nacido cerrada sino con vocación de apertura y cooperación siguiendo los arcos pirenaico y mediterráneo, los valles de los grandes ríos y las islas del Mediterráneo Occidental. Hay que destacar que en la propia declaración constitutiva se habla de promover la participación de los ciudadanos, tanto de manera directa, como a través de sus diversas organizaciones, asociaciones e instituciones. Y aquí, los Consejos Económicos y Sociales podemos jugar, ya lo estamos haciendo, un papel fundamental, al ser órganos de participación social, donde están representados los distintos actores de la sociedad civil.

Desde el Consejo Económico y Social de Aragón se defiende, y aporta al conjunto, el

valor geoestratégico de Aragón y la necesidad de proyectar nuestro enorme potencial (territorio, recursos humanos, capacidad industrial y tecnológica) en diferentes direcciones de desarrollo.

Como ya he manifestado en otros foros tenemos especial interés en las infraestructuras transfronterizas y vertebradoras del territorio (que en el momento actual necesitan de un fuerte impulso por parte de los Gobiernos centrales francés y español), en la logística (la plataforma logística de Zaragoza, PLAZA, está en constante expansión), en la diversificación de la actividad económica (hasta hace poco excesivamente centrada en la industria auxiliar del automóvil), en el apoyo a la formación profesional y universitaria, con una especial preocupación por la inversión del declive demográfico, creando empleo de calidad y favoreciendo un crecimiento sostenido de nuestra economía.

Todos estos aspectos se encuentran presentes en la configuración de la euroregión como espacio de cooperación económica, científico-técnica, cultural y turística, haciendo frente a los nuevos desafíos que supone la ampliación de la Unión Europea.

Aragón quiere aprovechar los espacios de cooperación regional (Euroregión, Comunidad de Trabajo de los Pirineos experiencia ya consolidada-) para poner en valor y multiplicar el potencial de nuestra Comunidad Autónoma y para contribuir a la creación de sinergias que pongan en valor y multipliquen el potencial de las demás comunidades y regiones. En una Unión Europea ampliada a 25 estados, uno de los factores clave para mantener y avanzar en el desarrollo económico y social es el establecimiento de lazos de cooperación y estrategias de complementariedad con territorios del entorno geográfico y características similares. El riesgo de deslocalización hacia los nuevos países del Este de Europa es un hecho reforzado en el contexto de una economía mundial globalizada. Para afrontar estos retos, la escala regional no siempre es suficiente, y por eso está apareciendo la configuración de euroregiones que trascienden las fronteras estatales en sus estrategias de progreso.

Por último quisiera destacar que la labor a desarrollar se tiene que llevar a cabo conjuntamente con los Gobiernos de España y Francia, y con las instituciones de la Unión Europea. En este sentido los Gobiernos autonómicos y regionales que forman parte de la eurorregión tienen que emplear los mecanismos que pone a nuestra disposición la Unión Europea, como el “diálogo sistemático con las Asociaciones Europeas de Regiones” y “los contratos y convenios tripartitos de objetivos”.

Para finalizar, sólo me queda agradecer su atención y asistencia, muchas gracias.

[Intervención del Sr. Jean-Louis Chauzy, Presidente del CES de Midi-Pyrénées]

Muchas gracias, señor Presidente.

Ha llegado la hora de las conclusiones y, sobre todo, la hora de las perspectivas. Mi colega de la región Midi-Pyrénées ha explicado ya que, entre las condiciones para que la Euroregión sea un éxito, está la de la proximidad geográfica. En mi opinión, ha habido siempre proximidad geográfica; lo que ha faltado es continuidad política. Y es sin duda la proximidad política de nuestros presidentes lo que nos ha permitido alentar la proximidad geográfica.

La Euroregión entre las regiones de Cataluña, Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées data ya de hace veinticinco años. Recuerdo haber escuchado al anterior presidente de Cataluña, el señor Jordi Pujol, en sus intervenciones en Toulouse y en la Universidad, respecto a la vocación mundialista de Cataluña, y, al mismo tiempo, de sus vecinos. Cuando llegó la hora de hacer balance sobre cooperación, vimos que habíamos cooperado un poco en temas de turismo, un poco en el tema agroalimentario y un poco en la enseñanza superior. Después se abandonó el tema de la cooperación en la Euroregión. Hoy parece haber tomado nuevamente aliento en el contexto de la ampliación de Europa. Una Europa que ha pasado de quince a veinticinco, y las preocupaciones de aquellos que tienen a su cargo la Unión Europea se dejan sentir tanto al oeste como al sur y al suroeste de Europa. Debemos intentar que nuestra voz se oiga. Aunque no hablamos la misma lengua, tenemos la prueba de que ciertas de nuestras preocupaciones son comunes, preocupaciones que compartimos, y lo que debemos conseguir es hacerlas valer juntos. Nuestra región está franqueada por una barrera de cuatrocientos kilómetros llamada Pirineos. Llegado el invierno, se acabó traspasarla, ni por coches ni por camiones. Este último invierno, ni coches ni camiones pudieron circular por los Pirineos durante tres días. Así pues, el tema de las infraestructuras de comunicación es sin duda la preocupación más importante, en la que nuestras regiones tienen mucho que decir. Y, al hablar con los presidentes de nuestras regiones, deberemos intentar ir todos a la una en la exposición de nuestras preocupaciones. Pero queda claro que, para ser escuchado en Europa, deberemos considerar en primer lugar los arbitrajes de la Unión Europea en materia de infraestructuras de comunicación. Nuestra Euroregión debe razonar con el sudoeste europeo. Y este sudoeste europeo corresponde a la Península Ibérica, a España y Portugal. Pero también al sur: Marruecos, con el proyecto del túnel Tánger-Gibraltar. ¿Y después? Subimos un poco hacia Madrid. ¿Y hacia dónde vamos? ¿Hacia la costa o hacia el centro de los Pirineos? Nuestros conciudadanos tienen a veces una concepción extraña del interés general. Lado francés, mantenemos toda una serie de difíciles debates sobre las infraestructuras de comunicación. En los coloquios estamos todos de acuerdo. Pero cuando decimos “¿y esto dónde pasa?” empieza el desacuerdo. Y esta dificultad con la que nos encontramos hoy puede ser la misma que tengan ustedes mañana. Cuando queramos pasar al estado de la realización, y si queremos pasar por zonas muy urbanizadas, se producirá un rechazo de la población. ¿Cómo construir una vía férrea a ambos lados de los Pirineos pasando por zonas completamente urbanizadas? Es imposible. Debemos por tanto imaginar otras formas de comunicación.

El segundo tema que creo que puede ser un tema de preocupación común y, por tanto, de cooperación, es el tema de la enseñanza superior, la investigación, la innovación y la transferencia de tecnologías. Existe ya la idea de emitir un diploma común entre el Instituto Politécnico de Toulouse y el Instituto Politécnico de Barcelona. En las reflexiones que podemos hacer sobre ello, podemos ampliar estas preocupaciones a los medios universitarios, a los centros de investigación de nuestras regiones. Otro tema es la cooperación industrial. Durante cinco o seis años hemos estado trabajando en la elaboración de dos polos de competitividad. En el vocabulario francés, es la identificación de la industria aeronáutica, la industria espacial y la electrónica, la electrónica referida a la seguridad en los sistemas de transportes. Esto significa ochenta mil empleos industriales para nuestra región, con un potencial de investigación muy importante, lo que repercutirá sin duda en la creación de nuevos puestos de trabajo. Es un campo que puede interesar a la Euroregión, aunque no haya industria aeronáutica en todas partes. Es un proyecto que interesa mucho a Pascual Maragall y que pueda interesar a nuestra región. El tema siguiente es el cáncer. Nosotros contamos con un polo de competitividad que se llama “Cancer Bio-Santé” que pone en sinergia la investigación y los investigadores. El segundo aspecto en términos de investigación pública y privada es el sector agroalimentario, puesto que muchos cánceres, prácticamente la mitad, tienen como causa la alimentación. Puede ser también un tema de preocupación compartida. Todas las regiones que conforman la Euroregión cuentan con centros de investigación. La cuestión del agua y de la energía es una preocupación constante de las Baleares, Aragón, Cataluña y Midi-Pyrénées. Nos interesaría preparar una próxima reunión o conferencia en Zaragoza o Toulouse y poder identificar en ella cuáles son los dossiers que consideramos determinantes para el futuro de la Euroregión y poder expresarnos juntos sobre estas cuestiones, con la idea de que estas preocupaciones sean compartidas también por todos los actores económicos y sociales. Para preparar la reunión de hoy hemos organizado, en nuestro Consejo Económico y Social Regional, una reunión de todos los responsables de los grupos que conforman institutos, empresarios, redes consulares, centros sindicales, universitarios, investigadores y todo tipo de asociaciones para ver qué podemos hacer juntos y en qué plazo. Hemos hecho también un inventario de preocupaciones antiguas, en las que seguimos teniendo dificultades en entendernos. Retomo el ejemplo de la conexión eléctrica comentado ayer, la línea de cuatrocientos mil voltios, acuerdo entre dos gobiernos en fecha de julio de 1984, entre Felipe González y el Primer Ministro francés Laurent Fabius. Veintiún años después, no sabemos aún por donde pasará la línea, puesto que los interlocutores del trazado no se ponen de acuerdo, considerando cada uno de ellos que su valle es el más bonito de Europa. Y en cuatrocientos kilómetros, no sabemos por dónde puede pasar. La empresa francesa EDF tuvo que hacer un cheque de mil trescientos millones de francos en enero de 1997 a Red Eléctrica en concepto de incumplimiento de compromiso. Fue la política la que no permitió respetar los acuerdos, pero fue la empresa la que pagó. En el 2007, si seguimos sin encontrar una solución, habrá que hacer un segundo cheque. Sobre temas como estos: conexiones eléctricas, energía, problemas de agua, problemas de paso por los Pirineos, y algún otro, deberíamos tener una actitud común para incitar a aquellos que tienen poder de decisión, los elegidos, los Estados y Europa, a tomar hoy las decisiones correctas.

Necesitaremos como mínimo veinticinco años, un cuarto de siglo, para la realización de una travesía central en los Pirineos. Los camiones están en los Pirineos, los proyectos

de túnel en los Alpes. ¿Hacen acaso falta cincuenta muertos en Perpiñán, cincuenta muertos en el País Vasco para empezar a tomar las decisiones que nos convienen a todos? Nuestras asambleas pueden ayudarnos también a expresarnos en voz alta sobre preocupaciones comunes que comprometen el futuro de nuestras regiones.

Asimismo, estamos a favor de una Euroregión que no olvide a sus vecinos, los del este, los del oeste y los del sur. Estamos muy cerca del Mediterráneo. Hay países situados más al sur que miran también hacia Europa. Y no digo esto con la idea de que la Unión Europea debe ampliarse sin límite. Con veinticinco miembros, será ya algo muy complicado. Los franceses lo tienen aún más complicado, pero debemos ser un territorio abierto a las preocupaciones del resto. Debemos también, para que la cooperación en la Euroregión relanzada hace seis meses tenga un carácter duradero, llegar a ponernos de acuerdo sobre cinco o seis preocupaciones comunes y permitir que nuestros presidentes, que el Estado, que Europa las concrete. Es cosa nuestra hacer que todos nos sintamos representados; en este sentido, los problemas de cohesión social no tratados son preocupaciones importantes. Toulouse es la capital de la tecnología, pero también de la exclusión. Cuarenta mil habitantes en la ciudad constituyen una zona de no-derecho en que la policía consigue a duras penas entrar. También nosotros tenemos nuestros problemas internos de distribución del territorio. Cuestiones como estas podrían ser tratadas también en ocasión de próximas reflexiones.

Y aquí acabo. Muchas gracias, señor Presidente, por su invitación.