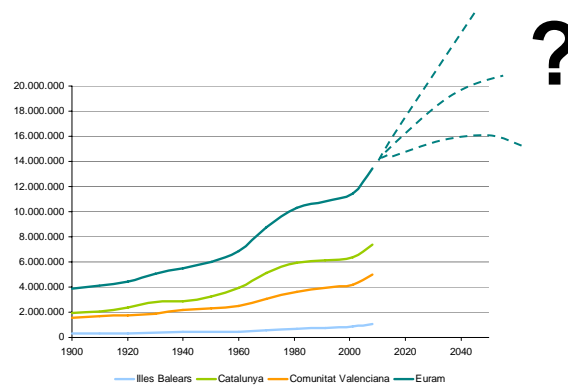


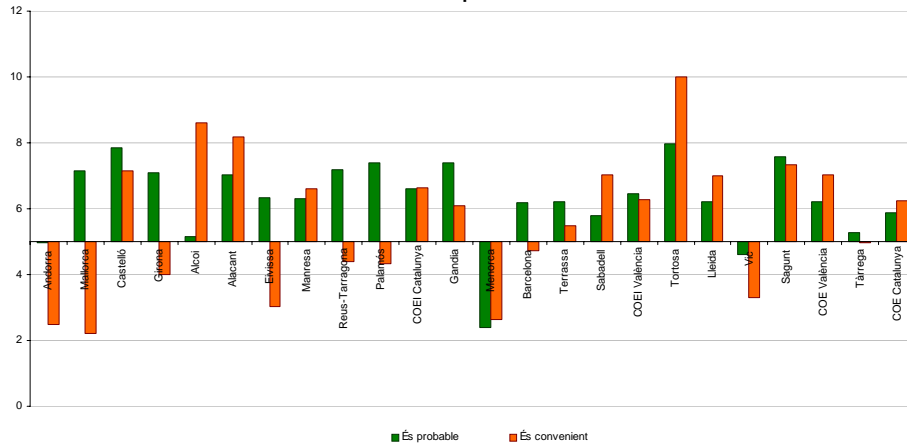
11 de març de 2009



El creixement econòmic a l'Euram durant els darrers anys s'ha degut més a increments de població ocupada en sectors de baix valor afegit que a millores de la productivitat. Entre 1998 i 2008 la població de l'EURAM ha augmentat en 2.400.000 habitants (increment del 22%), i el nombre de llocs de treball en 2'1 milions (50%). Mentre que a Alcoi, Tortosa o Manresa, l'augment de la població es considera convenient pel desenvolupament econòmic, a altres territoris com Menorca o Andorra podria començar a generar deseconomies degut al model de desenvolupament i a les restriccions del sòl disponible. El fenomen migratori genera creixement econòmic, sobretot quan comporta la incorporació de persones amb talent i capacitat emprendora, però també el procés d'integració social és incert. Espanya és el 2n país de la Unió Europea en nombre de residents de nacionalitat estrangera (vora 4.600.000 persones, un 10% de la població) per darrera d'Alemanya. **Sobre el 13% de la població de l'EURAM és de nacionalitat estrangera, la major part de la qual atreta per cobrir llocs de treball generats en el període de fort creixement 1997 – 2007 (ritmes superiors al 3'5% anuals) en sectors de productivitat mitjana i baixa, però una part significativa atreta també per qüestions climatològiques i de qualitat de vida:** vora un de cada cinc immigrants a l'EURAM prové d'algun dels països de la UE-25, i en alguns territoris la proporció augmenta fins a un de cada tres, similar al "Sunbelt" americà. Per aquestes raons, si bé Espanya en el seu conjunt, o Europa, poden mantenir poblacions estables, l'Euram seguirà creixent.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

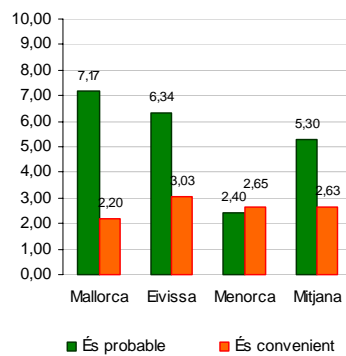
Creixement de la població a l'Euram



Es considera, en general, **força probable**. Alguns territoris el valoren **poc convenient** (Eivissa, Mallorca, Menorca, Vic, Andorra, Girona...), i altres **molt convenient** (Alcoi, Alacant, Tortosa, Sagunt, Manresa, Sabadell, Castelló...).

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

La població continuarà creixent a mig termini

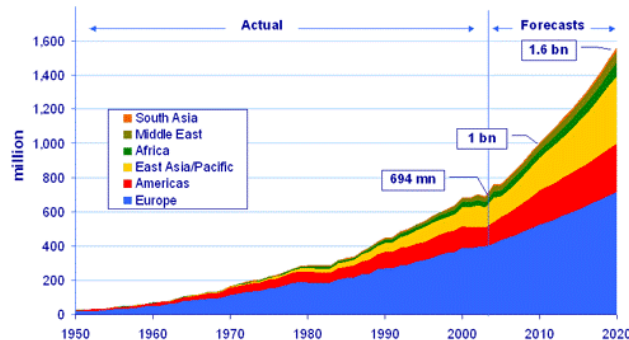


En general es considera **poc convenient** un creixement de la població de les Illes Balears, però **només Menorca** creu que és **poc probable**.

Les regions de l'Euram són molt atractives des del punt de vista residencial, especialment les zones costaneres, i moltes d'elles continuaran creixent demogràficament.

Augmentarà l'arribada de població de rentes mitjanes i altes, que tindrà una major flexibilitat laboral, i es moderarà la demanda de llocs de treball poc qualificats.

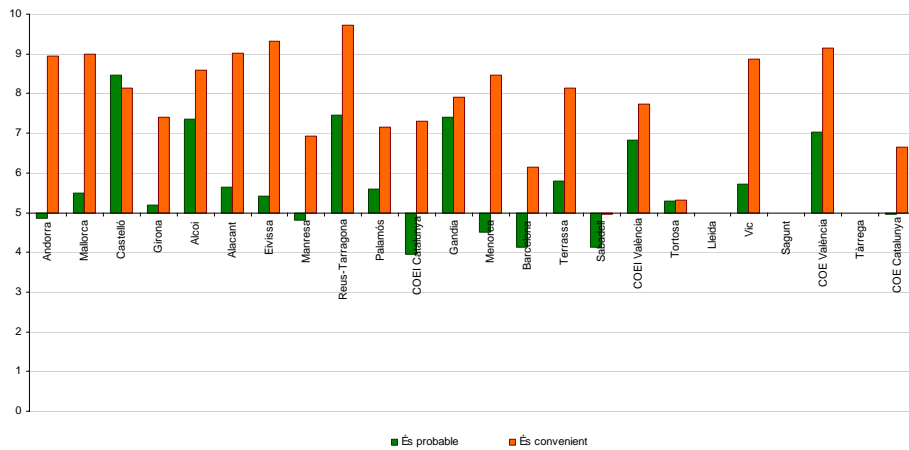
La planificació territorial i la creació d'un entorn obert i favorable per a atraure talent és una estratègia clau pel desenvolupament econòmic futur de l'Euram.



Amb 60 milions de visitants cada any, Espanya és el segon país turístic del món per darrera de França. La meitat dels turistes a l'estat tenen com a destinació algun punt de l'Euram (15 milions de visitants a Catalunya, 10 milions a Balears i 5 a la Comunitat Valenciana). Les capitals com Barcelona, València o Palma impulsen amb èxit un model turístic basat en l'oci, però també en els negocis, l'educació o la salut. Les àrees que tradicionalment concentraven el turisme de sol i platja com Alacant, Tarragona o Mallorca diversifiquen la seva oferta i modernitzen la infraestructura turística. El Port de Barcelona és el 1r port de creuers de la Mediterrània; transporta 2,8 milions de passatgers anualment (2007), el 57% dels quals són creueristes, i el tràfic creix a ritmes superiors al 10% cada any. Els ports de l'Euram acullen més de 3 milions de creueristes cada temporada. Fins ara, el turisme és el sector econòmic que té major creixement: Europa podria incrementar el nombre de visitants de 400M anuals a 700M anuals l'any 2020 d'acord amb l'Organització Mundial del Turisme. L'Euram té grans operadors hotelers de capital local, com ara Sol Meliá, Barceló, NH o Tryp, que han intensificat els seus processos d'internacionalització en els darrers anys. **El sector turístic és un motor important de la terciarització de l'economia, per quant en el seu procés de diversificació cap a sectors econòmics més amplis com la salut, l'educació, o els negocis, demanda serveis més avançats, utilitza noves tecnologies i facilita l'aparició de petites i mitjanes empreses molt vinculades al territori.**

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

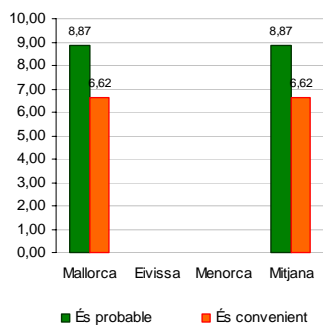
Es potenciaran productes túrístics avançats?



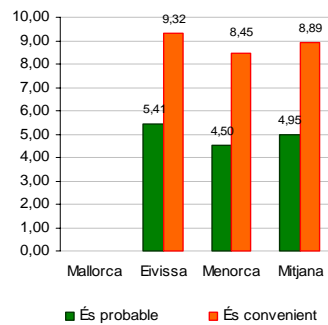
Els debats conclouen que és **molt convenient** potenciar els productes túrístics avançats, i en general es considera **relativament probable**.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

L'economia continuarà depenent fortament del turisme

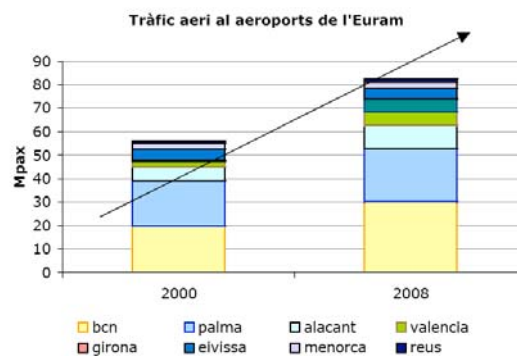


El sector túrístic serà pilar de l'economia evolucionant cap a productes més avançats



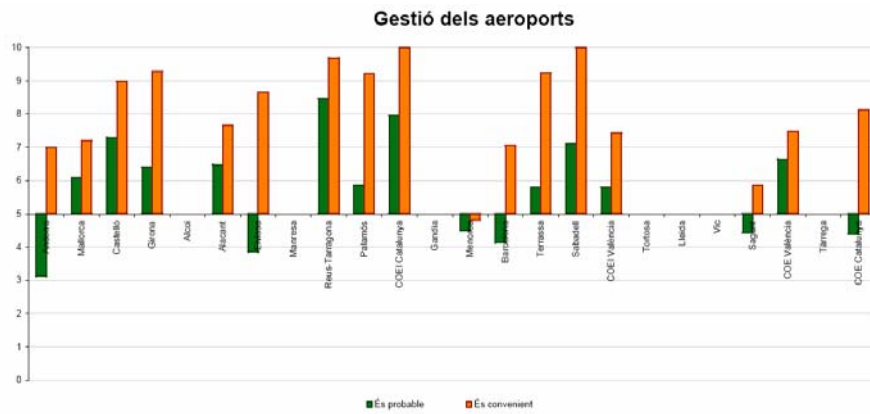
És **probable** que el turisme continuï essent un puntal econòmic, **seria convenient** que evolucioni cap a productes més avançats (negocis, salut, estudis). L'oferta complementària al turisme d'oci i descans podria augmentar encara, allà on els impactes no siguin importants, per atraure visitants d'alt poder adquisitiu.

El turisme serà un dels principals motors de la terciarització de l'economia de l'Euram, evolucionant cap a serveis avançats a les persones, de tipus formatiu o educatiu, salut i benestar, esport o lleure, cultura i negocis, oferint serveis a empreses internacionalitzades i en sectors emergents.



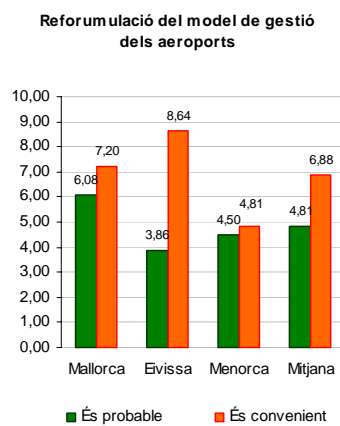
El tràfic aeri de l'Euram ha passat de 56Mpax l'any 2000 a 87Mpax l'any 2007 (40% del tràfic nacional). Barcelona gestionava el 2007 vora 33Mpax, Palma 23Mpax i Alacant 9Mpax. L'aeroport de Girona és el que més ha crescut des de l'any 2000 (+644%), seguit de València (+162%). **Les previsions de Boeing i Airbus coincideixen en que el creixement sostingut dels tràfics aeris internacionals es mantindrà, un cop superada la crisi, sobre un 5% anual durant els propers 20 anys. L'acord de cels oberts entre Estats Units i Europa liberalitza el marc regulatori que s'aplica als tràfics aeris transoceànics, i es preveu que incrementarà la intensitat dels enllaços entre aeroports americans i europeus, especialment de les connexions punt a punt. L'ampliació de l'aeroport de Barcelona (T-sud i T-satèl·lit) donarà una capacitat global de 70Mpax anuals. Spanair ha passat d'estar en mans de l'aerolínia escandinava SAS a un grup inversor liderat per Catalana d'Iniciatives i Turisme de Barcelona, però amb la possible entrada d'altres participants de l'Euram i de la resta d'Espanya, i aquest fet pot incrementar els vols intercontinentals a Barcelona o Palma. La gestió aeroportuària espanyola es troba en mans de l'Entitat Pública Aena, que actua amb lògica nacional. Si bé Barcelona perd competitivitat per raó d'una gestió centralitzada que dificulta la possibilitat de captar vols intercontinentals en competència amb Madrid, la resta d'aeroports de l'Euram valoren positivament un model que redistribueix els recursos generats entre el conjunt d'aeroports. Al marge d'Aena, la diputació de Castelló impulsa un nou aeroport de caire turístic a Benicàssim, i la Generalitat de Catalunya un altre a Lleida (Alguaiare). Si hi ha acord amb Andorra, es preveu la recuperació de l'aeroport de la Seu d'Urgell. La Generalitat de Catalunya preveu estendre una xarxa d'aeròdroms i heliports per a prestació de serveis d'interès general (emergències, sanitat, protecció civil...) i aviació general.**

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials



La reformulació d'Aena es valora en general **convenient o molt convenient** a tots els territoris, especialment a Castelló i als debats catalans, i només **relativament probable**.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

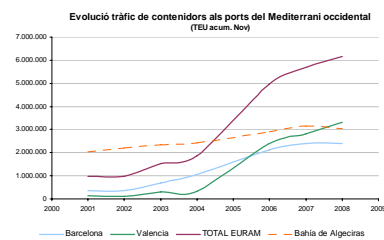
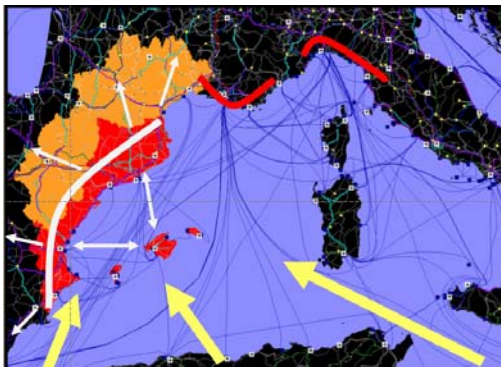


La reformulació d'Aena es valora **convenient a Mallorca o molt convenient a Eivissa**, però **poc a Menorca**. Només Mallorca opina és **relativament probable**.

La capacitat dels aeroports existents amb les ampliacions previstes és suficient a curt i mig termini.

El model de gestió actual dels aeroports espanyols es reformarà per a permetre la participació d'administracions locals i regionals en aspectes reguladors, i d'empreses privades en la gestió comercial i l'explotació.

Això permetrà donar una millor oferta de destinacions i freqüències als aeroports de l'Euram.

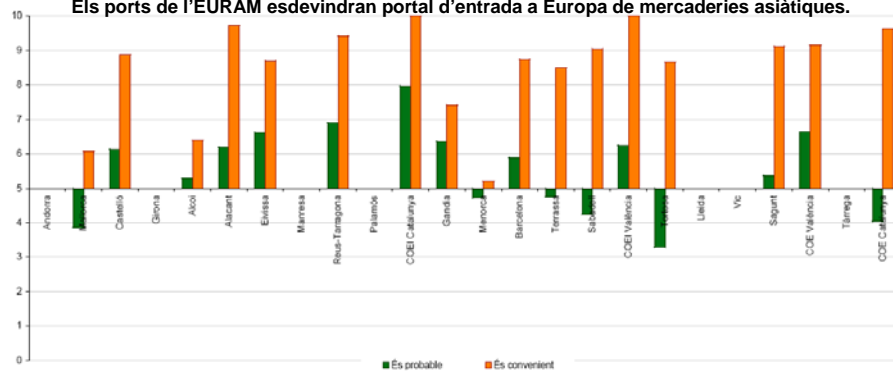


ValenciaPort (Port de València, Sagunt i Gandia) és capdavanter en el tràfic de contenidors del Mediterrani Occidental amb 3'3MTEU transportats entre gener i novembre de 2008 (+18% respecte 2007, amb un tràfic de transbordament en alça) i 55'3MTm de mercaderies, i preveu arribar a 4MTEU i 68MTm el 2015. El port de Barcelona ha gestionat fins a novembre de 2008 2'4MTEU (+0'32% respecte 2007) i 48'3MTm, i preveu arribar a 4'5 MTEU i 85MTm el 2015. Algeciras perdia durant el 2008 un 3'2% del tràfic de contenidors i transportava un total de 3MTEU i 68'6MTm. Tarragona i Castelló han gestionat 30'3MTm (-9'4%) i 12'5MTm (+3'3%) respectivament, bàsicament en productes energètics vinculats als respectius complexos petroquímics, però amb una tendència a diversificar l'activitat de suport a la indústria regional (exportacions de productes alimentaris, ceràmica...). El port d'Alacant ha gestionat 2'65MTm (-23%). La resta de ports comercials de l'Euram (Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita, Gandia) tenen una activitat molt reduïda; tot i algunes propostes de implantar-hi rutes de short sea shipping, a curt termini no sembla puguin desenvolupar un rol destacat.

Els grans ports del Mediterrani es troben tots en fase d'ampliació, esperant ampliar els seus hinterlands a curt termini, amb l'objectiu d'augmentar la seva quota de participació sobre els tràfics asiàtics d'entrada a Europa, que actualment entren en més d'un 75% pels ports del nord d'Europa. Avui, el primer port de la Mediterrània és Antwerp. Per poder exportar eficientment mercaderies cap a la resta d'Europa són necessàries actuacions viàries, ferroviàries i logístiques complementàries. Amb tot, la situació excèntrica de Barcelona i València respecte a la ruta Suez-Gibraltar en limitarà la seva capacitat d'atracció, especialment dels vaixells de major capacitat que realitzen poques escales.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

Els ports de l'EURAM esdevindran portal d'entrada a Europa de mercaderies asiàtiques.

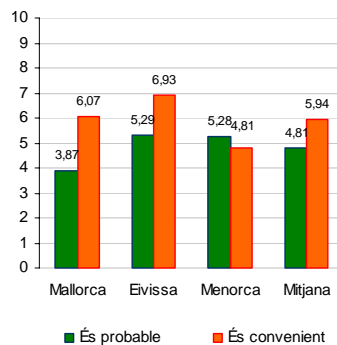


El desenvolupament dels ports de Barcelona i València com a portes principals d'entrada de mercaderies a Europa és **relativament poc probable** però **molt convenient**.



Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

2ns ports insulars en alça com a complementaris als principals



El desenvolupament dels ports de Barcelona i València com a portes principals d'entrada de mercaderies a Europa és **relativament poc probable** però **molt convenient**.



Si bé altres nodes competidors com Algeciras-TangerMed tenen una millor localització geogràfica en la ruta Suez-Gibraltar, els ports de Barcelona-Tarragona i de València-Sagunt han d'esdevenir portes logístiques del sud d'Europa ampliant els seus hinterlands.

Barcelona i Tarragona han de gestionar-se coordinadament.



La xarxa bàsica de carreteres de l'Euram és relativament densa però té característiques tècniques molt heterogènies (inclosos trams d'autovia amb accés a confrontants, carreteres desdoblades amb interseccions a nivell, carreteres totalment urbanitzades, travesseres urbanes amb intensitats de trànsit molt elevades...). Anualment s'hi produeixen gran nombre d'accidents.

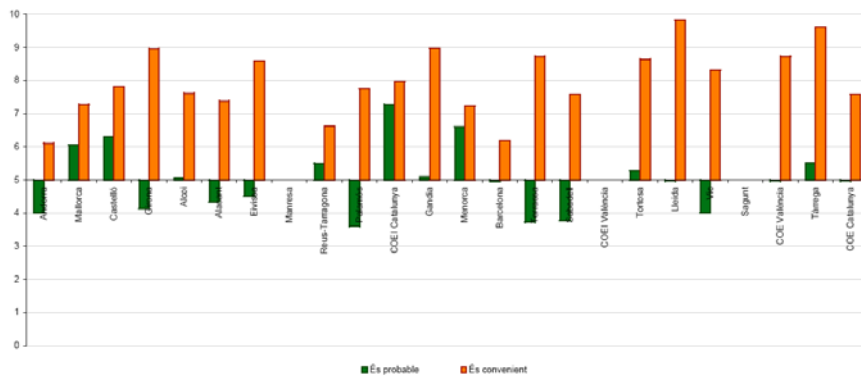
La xarxa de vies bàsiques s'haurà de recondicionar i millorar per suprimir tots els accessos de confrontants, les interseccions a nivell en vies de trànsit elevat, les travesseres urbanes, i tendir a segregar els trànsits de llarga i mitjana distància dels locals, per raons de seguretat i de fluïdesa del trànsit.



La xarxa local i comarcal de carreteres de l'Euram pateix un dèficit d'inversió molt important i no existeixen encara programes d'inversió específics. La xarxa viària local a les zones més altament poblades està realitzant funcions de vialitat que per la seva intensitat de trànsit pertocuen a vies d'ordre superior, i que no permet donar cabuda a usos compartits amb vianants i ciclistes, o donar prioritat al transport públic en accessos a grans nuclis de població per a augmentar la velocitat comercial dels serveis d'autobús. A Alacant i València, la implantació de Vies Parc contribueix a la millora de la seguretat viària metropolitana, i fa compatible l'ús de les carreteres per part dels diferents modes de transport motoritzat i no motoritzat. Els Plans Territorials Insulars de Menorca i Mallorca reconeixen el concepte de via de paisatge o via turística, que es tradueix en el condicionament d'algunes vies d'interès paisatgístic de la xarxa local i comarcal per a potenciar-ne una integració respectuosa amb el paisatge. La Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge de la Generalitat de Catalunya (2005) estableix la necessitat de la millora del paisatge dels accessos viaris a nuclis urbans. La Diputació de Barcelona du a terme actuacions tendents a dotar d'urbanitat les vies locals.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

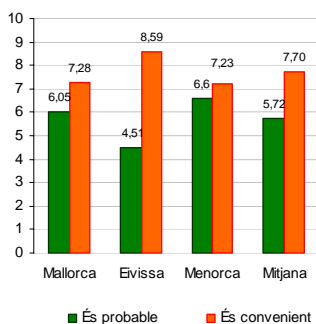
El viari local i comarcal



Es considera molt **convenient** la inversió sobre el viari local i comarcal però **relativament poc probable**.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

Xarxa de vies locals i comarcals
condicionada i integrada en el
territori (vies de paisatge)



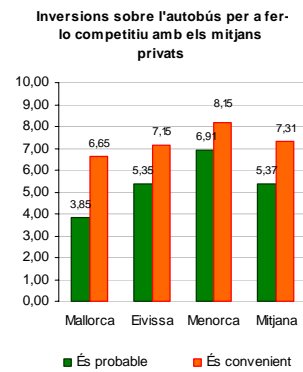
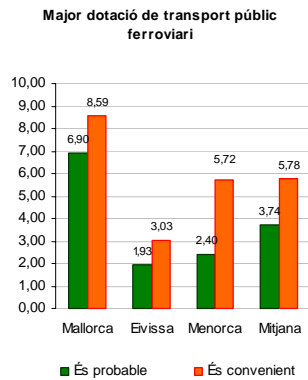
Es considera molt **convenient** la inversió sobre el viari local i comarcal però **relativament poc probable**, tot i que a les Illes s'és més optimista que a la resta de l'Euram.

Les vies *intermèdies*, carreteres locals i comarcals entre els carrers de les poblacions i les vies de la xarxa bàsica, han patit un dèficit d'inversió i planejament durant dècades i actualment requereixen una atenció preferent i un tipus d'actuació específic, que permeti integrar els requeriments dels diferents usuaris (vehicles, transport públic, ciclistes, vianants...) segons el tram.



A Barcelona, València i Palma estan en curs la modernització i ampliació de les xarxes de rodalies, ahora que inverteixen en l'extensió de línies de metro i de tramvia. La línia 9 de Barcelona serà la més llarga d'Europa i tindrà un cost de l'ordre de grandària de l'Ave entre Madrid i Barcelona. Alacant i Tarragona busquen articular la mobilitat de les seves àrees metropolitanes amb fórmules ferroviàries híbrides de tren i tramvia. Castelló i Andorra exploren les possibilitats de mitjans de transport públic col·lectiu de capacitat intermèdia a mig camí entre el tramvia i l'autobús (BRT) i de la implantació de plataformes reservades per a transport públic en entorns interurbans (bus exprés). L'autobús interurbà és una solució econòmica i flexible per a donar resposta a zones metropolitanes amb demandes mitjanes-baixes, però calen horaris regulars i coneguts, i coordinació horària amb la resta de mitjans de transport. Cal la implantació de noves tècniques de gestió de la mobilitat urbana, en particular d'integració tarifària i, donades les condicions climàtiques particulars d'algunes àrees metropolitanes de la regió, en la introducció de vehicles (públics i privats) més nets.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials



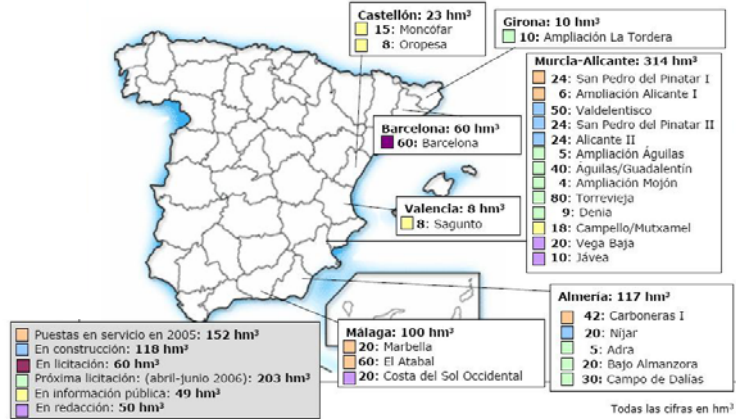
Mallorca considera **convenient** la inversió en infraestructura ferroviària de transport públic. En general, seria **convenient** el condicionament dels serveis d'autobús.

Les polítiques de mobilitat urbana han d'anar en favor del transport públic i dels modes no motoritzats.

Als centres urbans s'ha de tendir a regular l'aparcament gratuït en superfície per a guanyar més espai urbà, ampliar zones de vianants, i incentivar l'ús de vehicles elèctrics.

En àmbits metropolitans en favor de la integració tarifària, carrils bus o plataformes reservades o modes de major capacitat ajustats en funció de la demanda, per evitar dèficits d'exploració creixents.

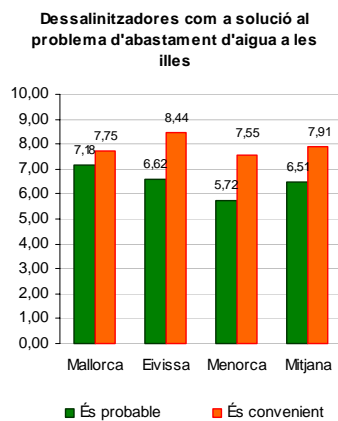




El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció de dessaladores per augmentar la capacitat d'abastament d'aigua a Catalunya en 70hm³ / any i en 200hm³ / any a la Comunitat Valenciana. A les Illes ja hi funcionen instal·lacions a Palma, Eivissa i Ciutadella. L'Agència Catalana de l'Aigua preveu la construcció d'una dessaladora a Cunit.

Els grans trasvasaments són molt difícils d'executar per l'oposició mediàtica i social. Les tarifes de l'aigua no cobreixen encara els costos reals del cicle complet de l'aigua. La demanda d'aigua de boca tendeix a estabilitzar-se (150 litres / hab·dia), mentre que milloren les necessitats unitàries en matèria de rec a l'agricultura i a la indústria.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials



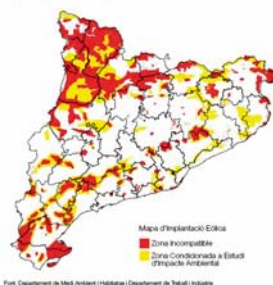
És **probable** i **molt convenient** la construcció de dessalinitzadores per a minvar el problema de l'aigua a les illes.

La solució a curt termini al problema d'abastament d'aigua a l'Euram passa per la construcció de plantes dessalinitzadores i la interconnexió de conques hídriques, simultàniament a l'establiment de tarifes i altres polítiques que estimulin l'estalvi.

A llarg termini podrien ser encara necessaris nous transvasaments.



Figura 3.17
Mapa d'implantació de l'energia eòlica



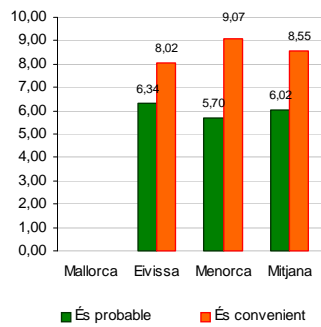
Font: Departament de Medi Ambient i Habitatge / Departament de Treball i Indústria



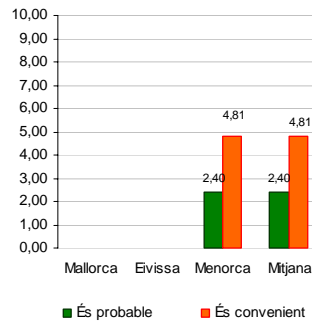
El Pla de l'Energia de la Generalitat de Catalunya preveu el progressiu tancament de les centrals nuclears catalanes quan arribin al final del període de vida útil. Per a compensar la pèrdua de capacitat productiva, s'estima que caldrà construir un mínim de 10 noves centrals de cicle combinat. Es preveu multiplicar per dos i mig l'actual potència energètica de les renovables de cara el 2015 fins a assolir una quota del 8%. El PIE 2004-2010 de la Generalitat Valenciana preveu arribar a l'autosuficiència energètica mitjançant la construcció de noves centrals de cicle combinat i el foment de les energies renovables (65 parcs eòlics, biomassa, solar...). Les Illes Balears preveuen posar fi als problemes de subministrament elèctric per mitjà de la construcció d'interconnexions amb les xarxes peninsulars. El maig de 2008, els estats francès i espanyol varen acordar finalment la construcció de la MAT parcialment soterrada pels Pirineus Orientals, després de mesos de debat polític i social.

Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

Interconnexió de Xarxes Energètiques



Parcs eòlics. Energies renovables



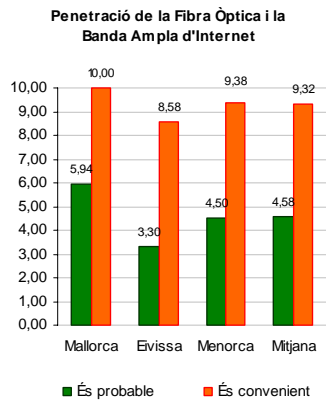
És **molt convenient** la interconnexió de xarxes energètiques, i **bastant probable**. Menorca no va valorar positivament la implantació de renovables a l'illa (molt **poc probable** i **poc convenient**)

Per disminuir ràpidament la dependència del petroli, caldrà mantenir la producció actual d'energia nuclear i desenvolupar les energies renovables, especialment l'eòlica i en part la fotovoltaica.

La millora i interconnexió de xarxes elèctriques és imprescindible per a equilibrar l'oferta amb una demanda i producció variables.



Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

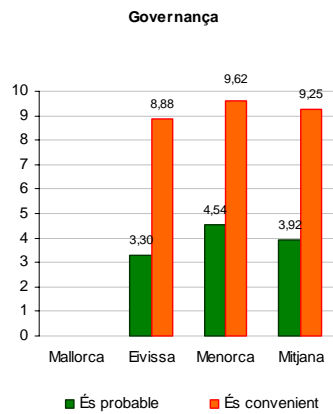


És **molt convenient** però **menys probable** la penetració de la fibra òptica, o si més no de la banda ampla a les Illes.

El desplegament de les xarxes de telecomunicacions al territori podrà realitzar-se de forma progressiva en el temps, agrupant a potencials usuaris en paquets conjunts de dimensió suficient per a garantir la rendibilitat econòmica de la prestació de serveis a un operador, i construint infraestructura pública allà on la iniciativa privada no ho faci.



Percepcions sobre la probabilitat i la conveniència expressada en els debats territorials

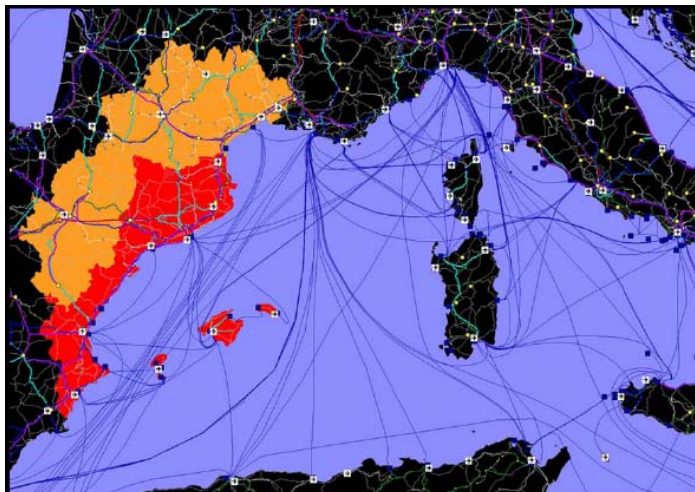


La millora de la procés de prioritació d'inversions públiques és **poc probable** però seria **molt convenient**

Les administracions públiques han d'aplicar criteris tècnics, més objectius i transparents a l'hora de planificar i gestionar infraestructures, en base a avaluacions socials, econòmiques i ambientals que representin un punt de partida raonable per a la negociació i per a la decisió política.

És previsible que augmenti la participació privada en el finançament i explotació d'infraestructures, i que aquest fet comporti que s'hagin de realitzar processos d'avaluació sistemàtics de les inversions públiques.





11 de març de 2009