

***EL ARCO MEDITERRÁNEO COMO EJE
VERTEBRADOR DE FUTURO***

VALENCIA, 17 de febrero 2010

Dr. Josep Vicent Boira i Maiques

Departament de Geografia

Universitat de València

Urge aumentar productividad en el Arco Mediterráneo

EL CORREDOR, LA GRAN Y NECESARIA INFRAESTRUCTURA PARA EL DESPEGUE

E. Pella Cerató - elpella@empresasymas.com

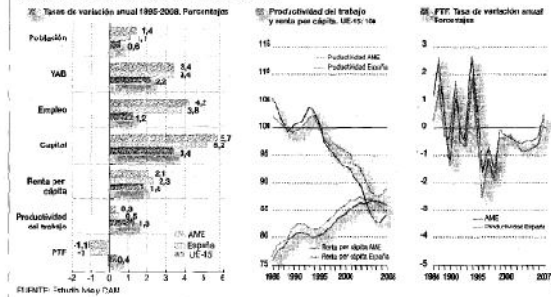
La zona del Arco Mediterráneo es de vital importancia para la economía española y buena muestra de ello son las cifras que se obtienen de estadística realizada por el Iñstituto de los Auspicios de la CAM.

Dicho informe deja patente el destacado papel económico de la zona.

En 2008 concentró la mitad de la actividad económica española y generó una producción de 473.000 millones de euros, una cifra superior al de 22 países de la Unión Europea.

Esta, unido a la capacidad de atraer inversiones, destaca el informe, así como inversiones en las últimas dos décadas continúan en papel como eje dinamizador del desarrollo.

Situación Económica del Arco Mediterráneo



En 2008 la producción del Arco Mediterráneo superó el PIB de 22 países de la Unión Europea con 473.000 millones de euros

Ahora bien, para seguir manteniendo esa situación de privilegio en el desarrollo económico es necesario realizar ciertos cambios. Por un lado, necesita modificar su patrón de crecimiento para mejorar su productividad y su generación de valor añadido. Algo que debe ir acompañado de políticas públicas en ese sentido. Y por otro, entender las amenazas que afectan

a la sostenibilidad para consolidar su desarrollo en el largo plazo.

En ese sentido, una de las demandas principales para consolidar esa evolución positiva y productiva del Arco Mediterráneo es el desarrollo de importantes infraestructuras logísticas como el Corredor Mediterráneo, algo tan demandado por las empresas que se ubican en esta zona.



Francisco Signés, Portavoz de Infraestructuras del Grupo Parlamentario Socialista en Las Cortes

El Corredor Mediterráneo y la presidencia europea de España

Hace más de 10 años cuando, ya en entonces, razones medioambientales de lucha contra el cambio climático y de estrategia empresarial, exigían el paso de la carretera al ferrocarril, la Comunidad Valenciana recibió de Bruselas, con gobiernos del FP tanto en el Estado como en la Generalitat, una pésima noticia, frente a la que la sociedad civil no supo reaccionar: el corredor más importante de la península no se incluía en las Redes Trans-europeas de Transporte. Una decisión que otra vez va planteándose con motivo de la Presidencia Europea de España. Hoy más que nunca es un tema que merece una revisión acerca de lo que este corredor significa económicamente para la Comunidad Valenciana y lo difícil que ha sido su gestión:

1) Nuestro territorio tiene algo de cilleno, con una estructura productiva y comercial ubicada en una franja de terreno de una treintena de kilómetros de ancho, que corre paralela a una línea costera donde se concentran nuestros principales núcleos de población. Desplazarse de un punto a otro de la Comunidad Valenciana supone en un alto porcentaje seguir estas líneas longitudinales y así ha sido durante milenios, desde la vía Augusta Romana a la primera autopista de tiempos del franquismo.

2) En su conexión con el Sur de Cataluña está la posibilidad de acceder con solvencia al corazón de Europa, un elemento de especial actualidad, ya que con la apertura del túnel de los Pirineos vamos vivir en tiempos un acontecimiento muy relevante para nuestra economía ya que, simultáneamente a la llegada a Valencia de la Alta Velocidad, procedente de Madrid, van a llegar a Figueras los andaluces trenes franceses.

3) El corredor mediterráneo de pasajeros pasa por utilizar el tramo de AVL procedente de

Madrid que va desde las inmediaciones del Aeropuerto de Reus hasta Barcelona. Cuando entre en servicio este enlace, en estos momentos

Hoy más que nunca es un tema que merece una revisión acerca de lo que este corredor significa económicamente para la Comunidad Valenciana y lo difícil que ha sido su gestión

ej. obras, la situación para el transporte de personas a lo largo del corredor será francamente aceptable. Sin embargo, ello significa que mercancías deben viajar inevitablemente por otras vías y por ello hay que tomar decisiones sobre este nuevo corredor, una cuestión que en estos momentos está en pleno estudio y que va a pedir un alto grado de coordinación, especialmente entre los intereses de las Comunidades valenciana y catalana.

En estos momentos de crisis la Comunidad Valenciana debe dotarse de los mecanismos de movilidad que la nueva economía impone. La cuestión Norte-Sur es el primer objetivo, ahora que sabemos que Sagunto va a ser el punto en el que Mure Nostum y Cantabriro van a interconectarse. Estamos ante decisiones económicas de gran nivel a las que debemos acercarnos con generosidad y claridad de ideas.

Cara a cara

David Sans, Secretario del Grupo Parlamentario Popular y Portavoz de Infraestructuras



La hora del Corredor

La Comunidad Valenciana ha experimentado hoy es una de las zonas de mayor crecimiento y actividad, aglutinando a más del 10,9% de la población española y generando el 9,7% del PIB.

Enmarcada geográficamente en el Arco Mediterráneo Europeo, el potencial estratégico de la Comunidad como parte de la Red Trans-europea de Transporte del gran eje Escadriñeta-Riá-Roldano-Mediterráneo, conocido como corredor mediterráneo, es un factor clave que favorecerá nuestra apertura a los mercados europeos y con los vecinos mediterráneos, propiciando la creación de empleo estable.

Desde el PPCV, llevamos años reivindicando que la ejecución del corredor es una prioridad para asegurar nuestra competitividad económica. Así, la Presidencia de turno de la UE configura un marco idóneo para que el Gobierno de España impulse con decisión y responsabilidad un debate sobre la situación de las redes transeuropeas en el mediterráneo, en el que el corredor sea defendido como una infraestructura decisiva para la consolidación del mercado único y la expansión de los mercados europeos.

Lo que está en juego con el corredor es algo más que los legítimos intereses de progreso, prosperidad y desarrollo futuro, de los valencianos y los ciudadanos de las regiones implicadas, sino también los intereses nacionales que el corredor es algo más que los legítimos intereses, de progreso, prosperidad y desarrollo futuro, de los valencianos y de los ciudadanos de las regiones implicadas, sino también los intereses nacionales

Son muchos los argumentos y los expertos que avalan que conllevará grandes beneficios sociales y económicos a corto y medio plazo. En el actual contexto económico mundial, las mejores oportunidades se darán para las economías más competitivas que serán las que ofrecerán las mejores condiciones para las inversiones y la creación de empleo; de ahí la importancia de que el Gobierno de España reclame ante la UE la inclusión del corredor entre sus ejes prioritarios tal y como venimos haciendo desde el PPCV.

HONDA
The Power of Dreams

FOTOGRAFÍA NOCTURNA DESDE SATÉLITE.



Se puede ir
por libre.

HONDA CR-V. HONDA HR-V. La gama RV de Honda se sale de los caminos convencionales. Dos personalidades fuertes que ven el mundo desde una perspectiva todo terreno diferente, única. Con tracción Inteligente 4x4 a Tiempo Real¹ exclusiva de Honda: tracción delantera en situaciones normales y tracción integral a las 4 ruedas que se activa automáticamente cuando detecta una falta de adherencia. Inteligencia y estilo propios. Ven y pruébalos.



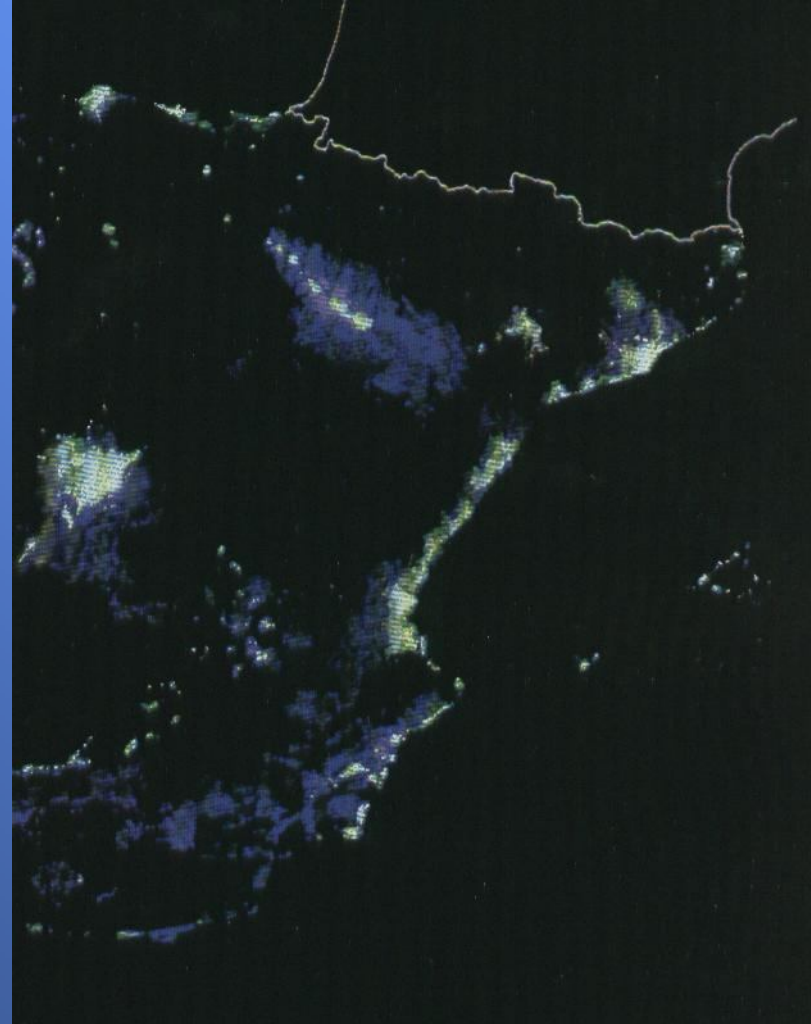
© Honda

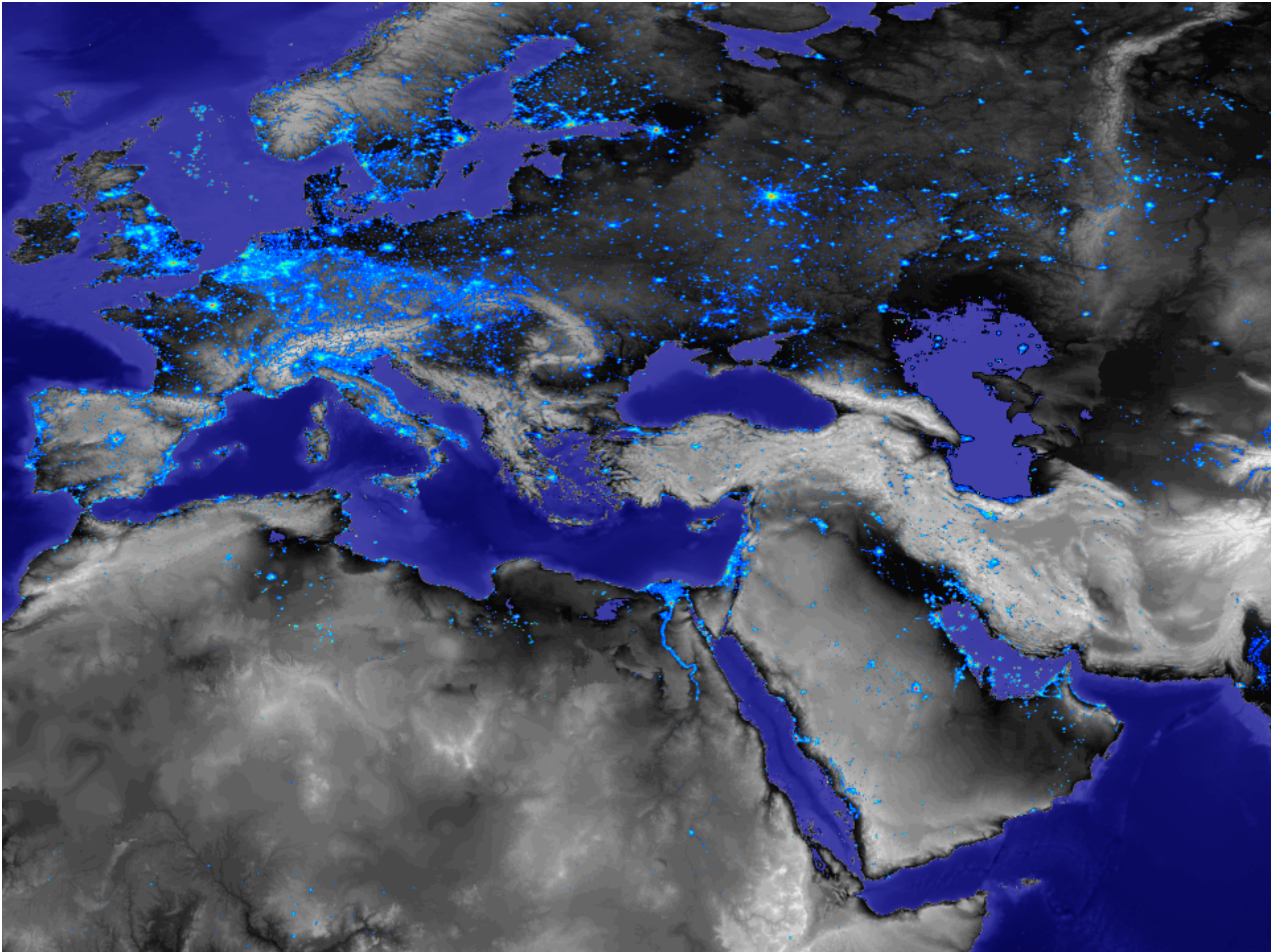
Gama HR-V. En 3 y 5 puertas, 1.6i 16V, 105 ó 125 CV. Desde **16.800 € (2.795.285 Ptas.)**
Gama CR-V. Manual o automático, 2.0 i-VTEC 16V 150 CV. Desde **24.800 € (4.126.373 Ptas.)**
Garantía de 3 años sin límite de kilometraje en Península y Baleares a través de la Red de Concesionarios Oficiales de automóviles HONDA en España.
(Ampliación de Garantía Opcional de 2 años en Península y Baleares a través de la Red de Concesionarios Oficiales de automóviles HONDA en España. Según versiones de HR-V. PVP recomendado en Península y Baleares incluyendo IVA, transporte e impuestos de matriculación. Ptas. Pagar no incluido. Consumo Medio Gama RV (l/100 km) de 8,2 hasta 9,5. Emisiones CO₂ Gama RV (g/km) de 185 hasta 220.



Teléfono Información 900 30 80 80 www.honda.es

3+2
Años de Garantía Años de Explotación





28-6-2008

The nature of the beast

Curious and cumbersome perhaps, but the EU still a formidable creature. By John Thornhill

Financial Times

What is the point of the European Union? When even the British – the most fortunate beneficiaries of their fellow Europeans' generosity for the past 35 years – vote "No" to the EU's Lisbon reform treaty, then isn't it time to bring down the curtain on the show? If, after several attempts, the EU cannot sensibly agree upon a new set of rules to run its own institutions, how can it run anything else?

Even the most ardent europhiles may question their continuing will to succeed if they have to endure many more rounds of 27-sided wrangling over institutional minutiae such as variable geometry and qualified majority voting. According to Stephen Wall, the former British diplomat who confesses to having spent many of the happiest moments of his professional life in the EU's Justus Lipsius building, there is only one known route to hysteria quicker than reading EU treaties: negotiating them in the first place.

One day the EU's epitaph may run: a lovely idea in its day, but too unwieldy, slow-moving and impractical for the 21st century.

Yet there is hope for the future. In different ways and wildly different styles, four new books make compelling arguments as to why Europe – and the world – would be a poorer place without the EU. The authors reject the view that the EU is an accidental anachronism that grew out of the wreckage of post-war Europe. Instead, they argue that the organisation can still provide a model for how governments can collectively confront many of this century's great challenges: globalisation, economic competitiveness, climate change, migration, and energy security.

One of the books' common themes is how the EU's uniqueness makes it hard to understand. The European Union is the duck-billed platypus of the political world: a curious-looking animal that defies simple categorisation. Some people think it resembles a bird, others a reptile or a mammal. Similarly, everyone interprets the EU according to their own preconceptions rather than seeing it for the



could only be achieved by ignoring the mutual hatred of its people. The EU was built by visionary leaders, not followers, "who had their eyes fixed on History's horizon rather than on the last volatile opinion poll".
Nowadays, he argues, EU leaders spend too much time pandering to ignorant voters. The EU is sick from democracy and has suffered a "lost decade" of integration as a result. "The construction of a unified, peaceful and prosperous Europe, the most formidable human adventure of the second half of the 20th century, is today gravely threatened by the triumph of this democracy of opinion, in which particular interests systematically impose themselves on the general interest."

Ries is particularly tough on his own country. He condemns those politicians (read Sarkozy) who blame the introduction of the euro for increasing prices – even though the statistics show it has helped reduce inflation. He also damns those French corporatist interests, particularly the notaries, who opposed the EU services directive, which would have most benefited France. His final sally – braving on the suicidal in France – is against the Common Agricultural Policy, which he describes as "financially ruinous, economically inefficient, socially unjust and dangerous for the environment and even public health".

In this politically perverse universe, he argues: "If the perception contradicts the reality, then it is the reality that is wrong."

Like Goulard, he recommends that the EU goes back to basics by regenerating a sense of shared destiny and recreating a combative and audacious Commission.

Of all the authors, Stephen Wall has had the most direct involvement in the EU and is perhaps its most persuasive champion. A *Stranger in Europe* is a dry but absorbing account of the European battles fought by the three British prime ministers he served. From the outside, political decision-making might seem like a considered science. But from the inside, it is haphazard art, owing as much to luck and bloody mindedness as reasoned argument and strategy. This is experientially true when applied to the EU.

The organisation is a "permanent negotiation" that can work only if there is creative friction and differences are fully aired. "I am not a community believer in the community

HOT CITIES MEGA-REGIONS

Beyond Big

Around the world but especially in East Asia, Europe and North America, cities have grown together to form giant urban galaxies whose borders can best be seen in light emissions viewed from space. Here, the economic outputs of the megacities appear as spikes rising from those seas of light.



The New Megalopolis

OUR FOCUS ON CITIES IS WRONG. GROWTH AND INNOVATION COME FROM NEW URBAN CORRIDORS. BY RICHARD FLORIDA

CHINA ISN'T THE WORLD'S MOST ferocious new economic competitor—the exploding east-coast corridor, from Beijing to Shanghai, is. India as a whole is not developing high-tech industries and attracting jobs, but the booming mega-region stretching from Bangalore to Hyderabad is. Across the world, in fact, nations don't spur growth so much as dynamic regions—modern versions of the original “megalopolis,” a term coined by the geographer Jean Gottman to identify the sprawling Boston-New York-Washington economic power corridor.

The New Megas are the real economic organizing units of the world, producing the bulk of its wealth, attracting a large share of its talent and generating the lion's share of inno-

a world map of the New Megas shaped by satellite images of the world at night, using light emissions to identify the outlines of each region, and additional data in categories such as population and economic growth to chart their relative peak strengths and dynamism. The result is the topographical maps you see above.

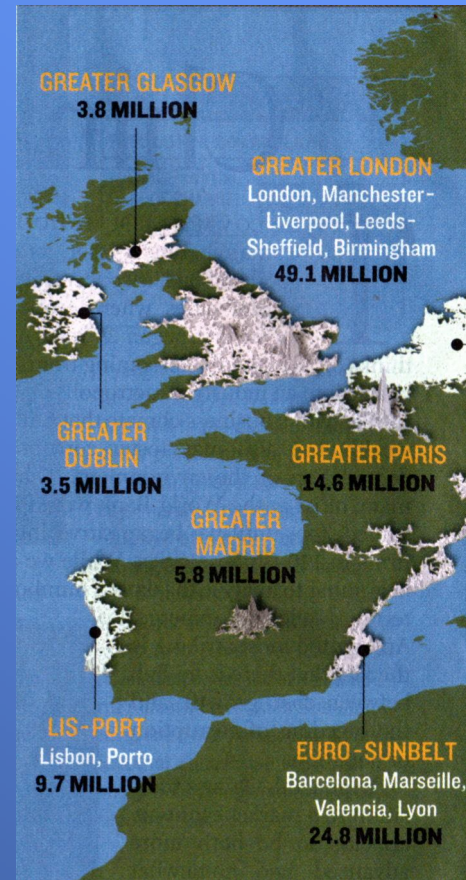
The maps make it clear that the global economy takes shape around perhaps 20 great Megas—half in the United States and the rest scattered throughout the world. These regions are home to just 10 percent of total world population, 660 million people, but produce half of all economic activity, two thirds of world-class scientific activity and three quarters of global innovations. The great urbanologist Jane Jacobs was the first to describe why megalopolises grow. When people cluster in one

hattan or downtown Chicago rents for, if not to be around other people?”

There is, however, a tipping point. The forces of price and congestion begin pushing people away from the center. But make no mistake, this has nothing to do with the “decentralization of work,” as many have argued. The huge economic advantages of clustering still guide the process, which is why second cities emerge near big cities or in the corridors between them, not in the middle of nowhere.

The biggest Mega in economic terms is the original, the Boston-to-Washington corridor. In 1961 it was home to about 32 million people; today its population has risen to 55 million, more than 17 percent of all Americans. The region generates \$2.5 trillion in economic activity, making it the world's fourth largest economy, bigger than France or the United Kingdom. Next in line is Chi-Pitts, the great midwestern Mega running from Chicago to Detroit, Cleveland and Pittsburgh, with \$2.3 trillion in economic activity. Three of the power centers of the U.S. economy even stretch be-

and France. The Euro-Sunbelt from Barcelona to Marseille to Lyon is another Mega of more than 20 million people. In fact, the world's most densely populated Mega is Greater Tokyo; indeed, emissions map show it as the world's most densely populated Mega of more than 50 million people. If Mega-regions are the real economic organizing units of the world, they literally do mean business. What's the point of being a Mega if you're not? The world's most densely populated Mega is Greater Tokyo; indeed, emissions map show it as the world's most densely populated Mega of more than 50 million people. If Mega-regions are the real economic organizing units of the world, they literally do mean business. What's the point of being a Mega if you're not? The world's most densely populated Mega is Greater Tokyo; indeed, emissions map show it as the world's most densely populated Mega of more than 50 million people. If Mega-regions are the real economic organizing units of the world, they literally do mean business. What's the point of being a Mega if you're not?



Política

Las relaciones Hispano-francesas

Francia controla los corredores que decidirán la España del futuro

El equilibrio de poder entre el eje atlántico y el mediterráneo depende de París

LA CRÓNICA

Boris Johnson Madrid



"El camino está de nuevo la posibilidad de una línea de alta velocidad de París a Madrid, ¿no es así?"

Alrededor de la población europea... (text continues in columns)

de la península ibérica en el Mediterráneo... (text continues in columns)

mente la conexión con Francia, a cambio del apoyo de las... (text continues in columns)

Las conexiones España-Francia

- ANI (España) y TGV (Francia)
- Trazos ferroviarios de ancho europeo en España
- Conexión vía Alón, proyecto avanzado
- Proyecto de soterrado desde Navarra, paralizado
- Proyecto ferroviario desde Aragón, paralizado
- Proyecto ferroviario desde Cataluña, ralentizado
- Trazo Valencia-Barcelona de ancho europeo, sin estudio ni en proyecto



Atento a la jugada política, Mariano... (text continues in columns)

Algunos, en el terreno económico... (text continues in columns)

LA AGENDA DEL PRESIDENTE NICOLAS SARKOZY

Alojamiento real: Como hacen casi todos los jefes de Estado en sus visitas, Sarkozy se alojó en el Pardo

Cena de gala, el lunes: Los Reyes almorzaron el lunes una cena de gala en el Palacio Real, con los príncipes de Asturias

Entrevista con Rajoy: El primer ministro se entrevistó en el Pardo con Mariano Rajoy, el UPM presentó parteras a la misma hora política que el PP



En las Cortes: Sarkozy habló en el Congreso, antes del inicio de la sesión legislativa

Y la señora Sarkozy se echó de abajar la red de mercancías

en el mapa, en el del de bajar y cuando una persona se compromete... (text continues in columns)

El ruido surgido de Cardeña, que Paris tiene complejo

■ Más corredores. El Gobierno... (text continues in columns)

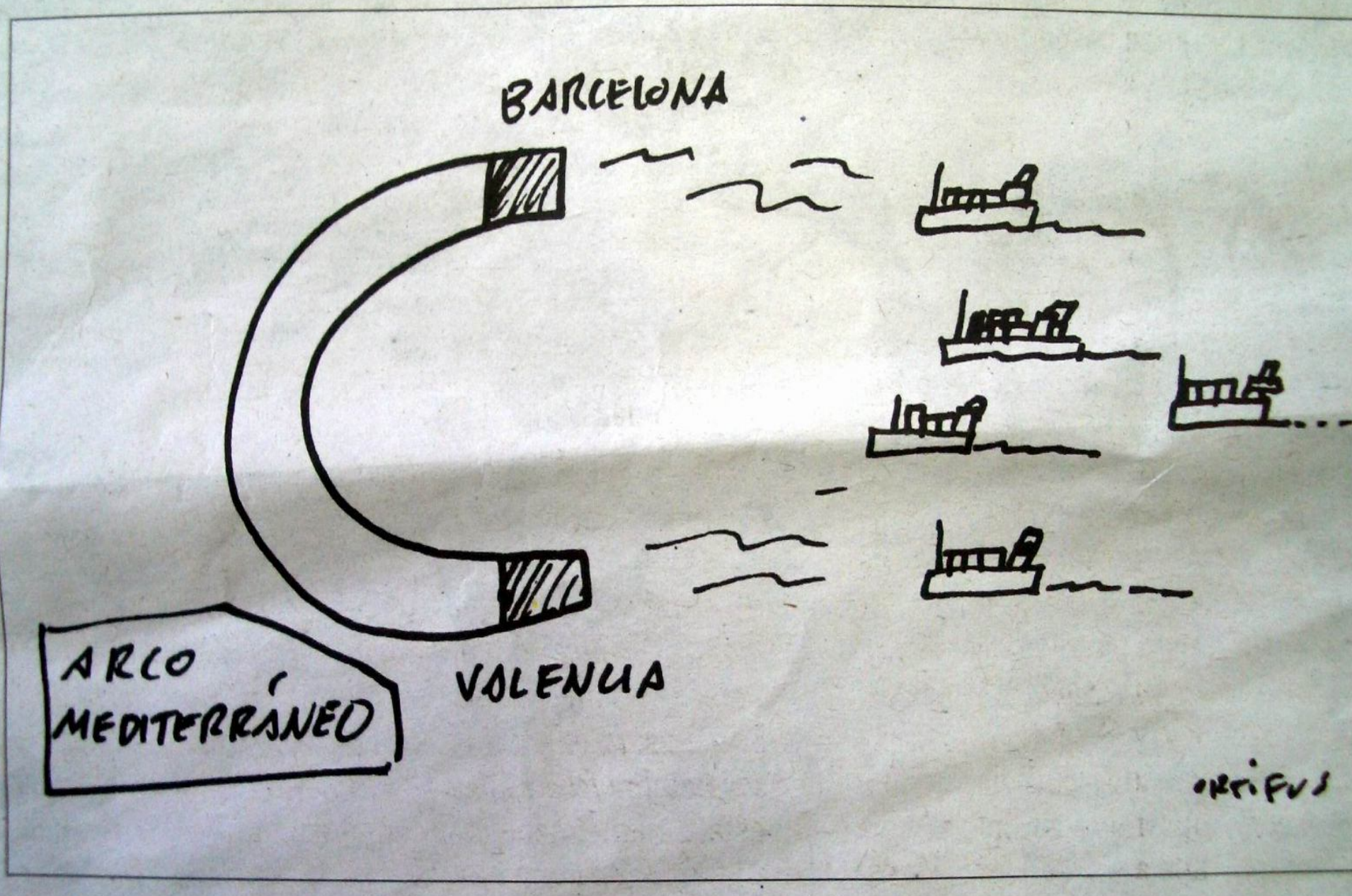
UN CLAMOROSO INTERROGANTE El escándalo Valencia-Barcelona

La publicación de un mapa... (text continues in columns)

que determinados en base... (text continues in columns)

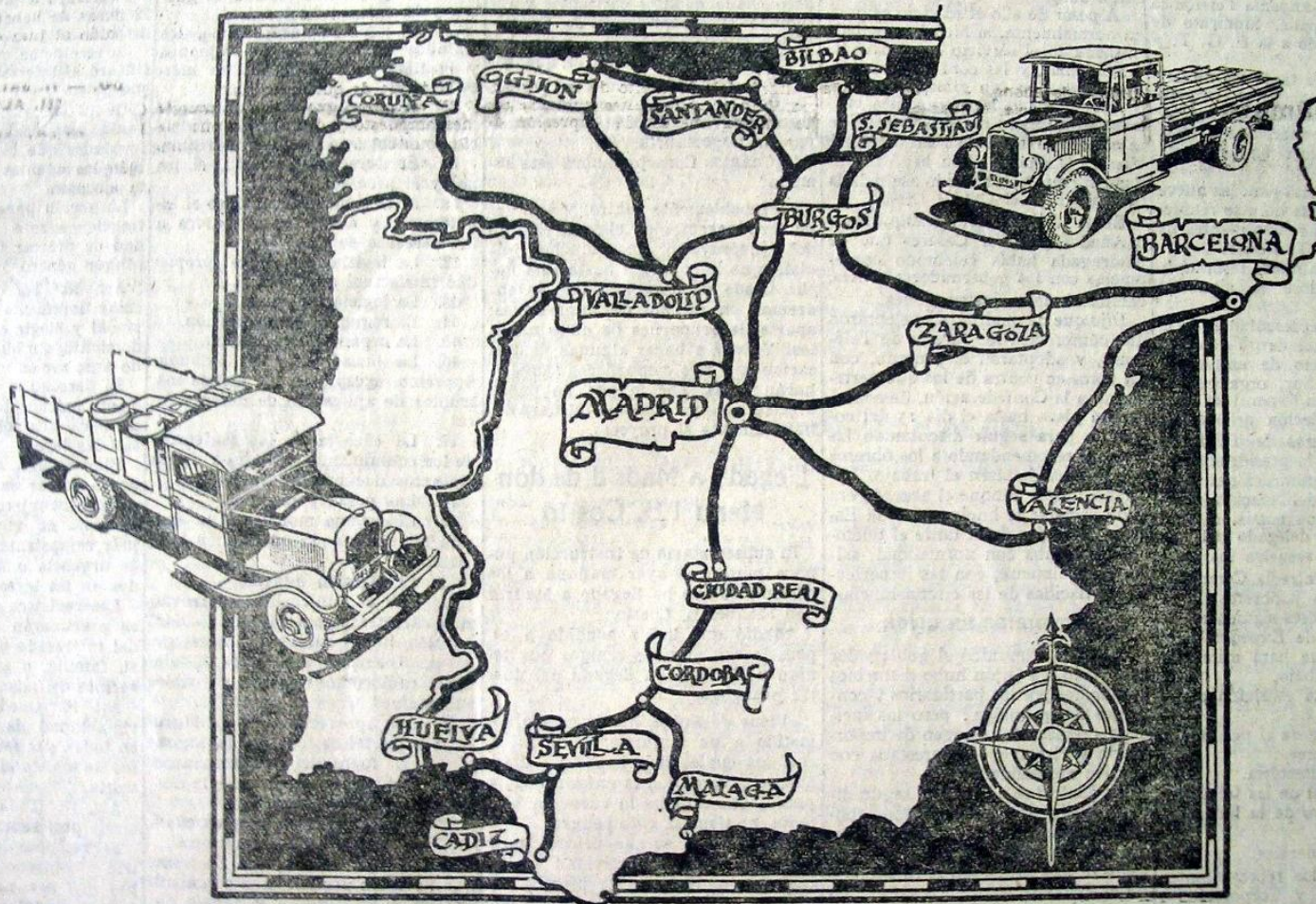
apw PV- Bonavista de Bonmont Apartamentos vacacionales 4/6 personas...

DE TODO HAY EN LAS VIÑETAS DEL SEÑOR



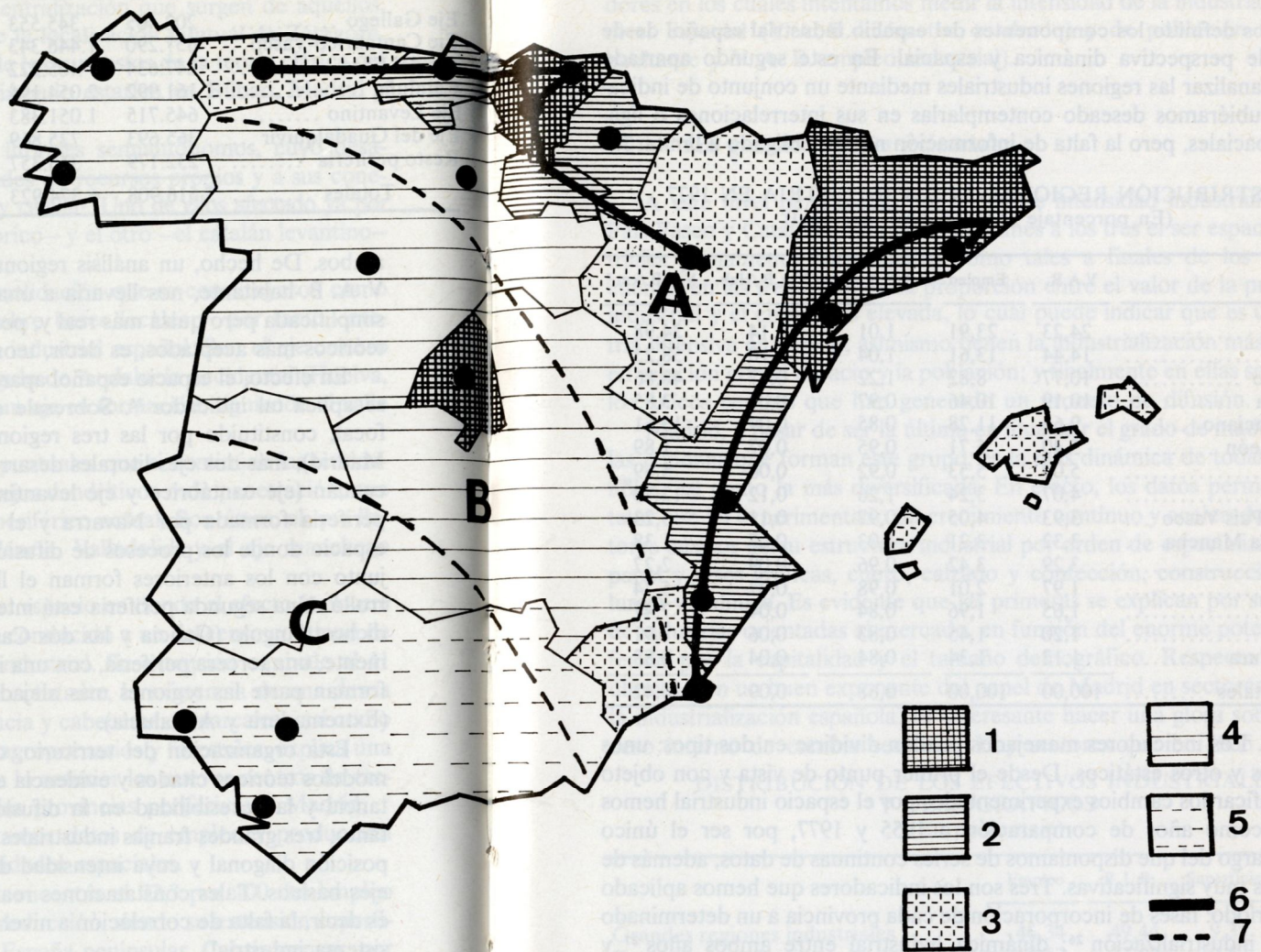
¡POR TODA ESPAÑA!

para transportes de gran responsabilidad



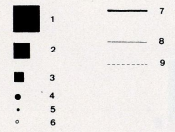
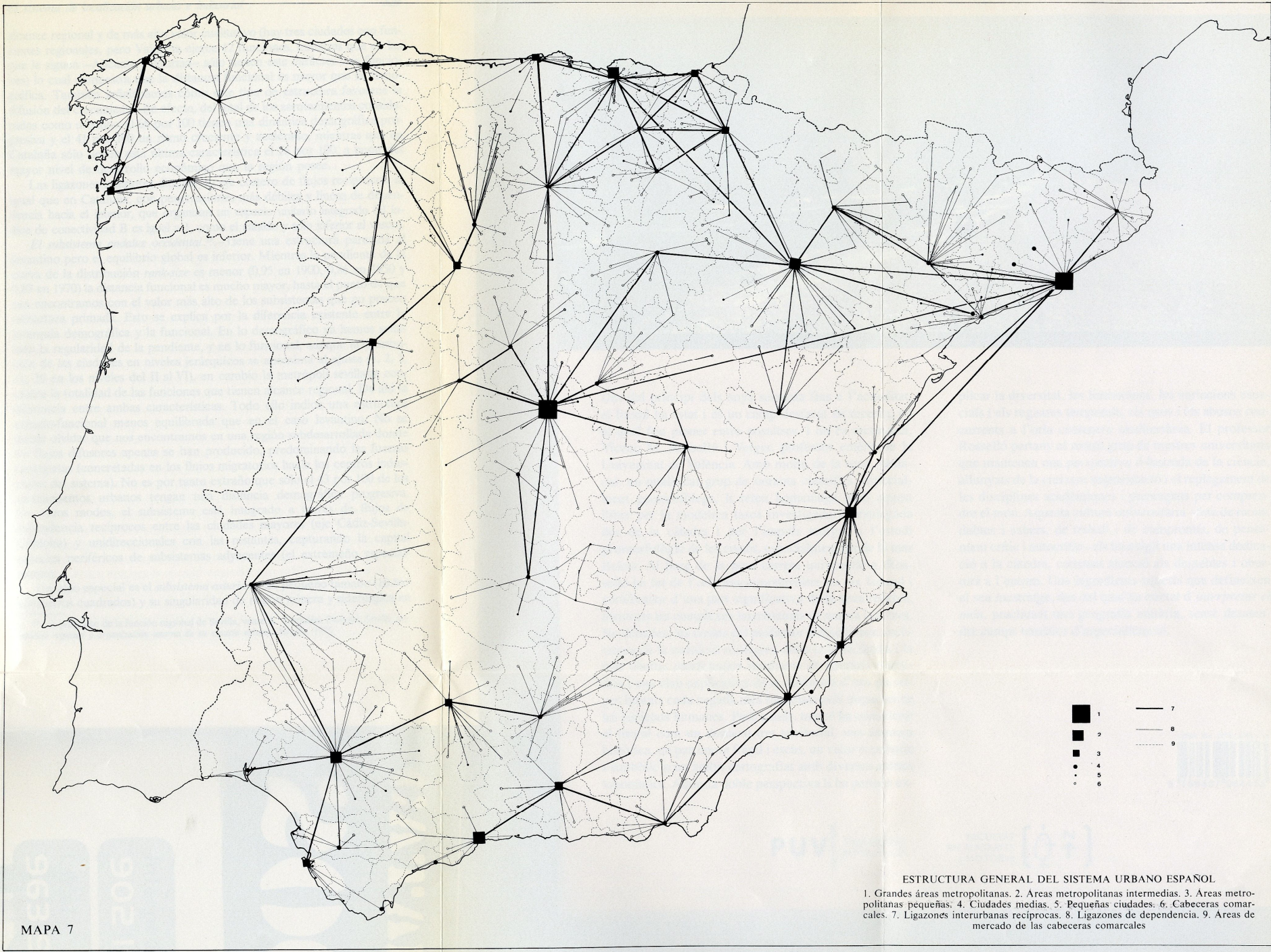
los industriales y comerciantes de todos
los ramos eligen CAMIONES "G.M.C."





LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO INDUSTRIAL

1. Regiones industriales fuertes. 2. Regiones industriales intermedias. 3. Regiones en proceso avanzado de industrialización. 4. Regiones en proceso reciente de industrialización. 5. Regiones débiles. 6. Grandes ejes industriales interregionales. 7. Límites periféricas internas: A. Primera periferia interfocal. B. Segunda periferia. C. Tercera periferia

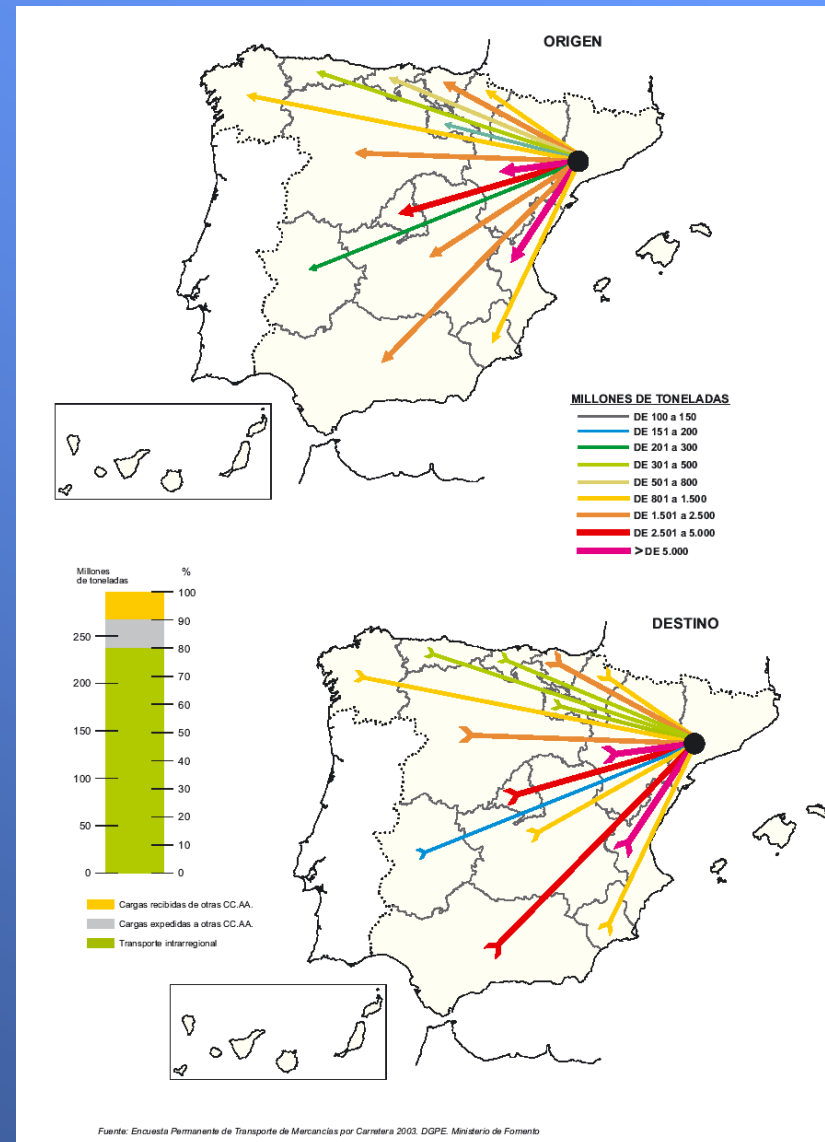
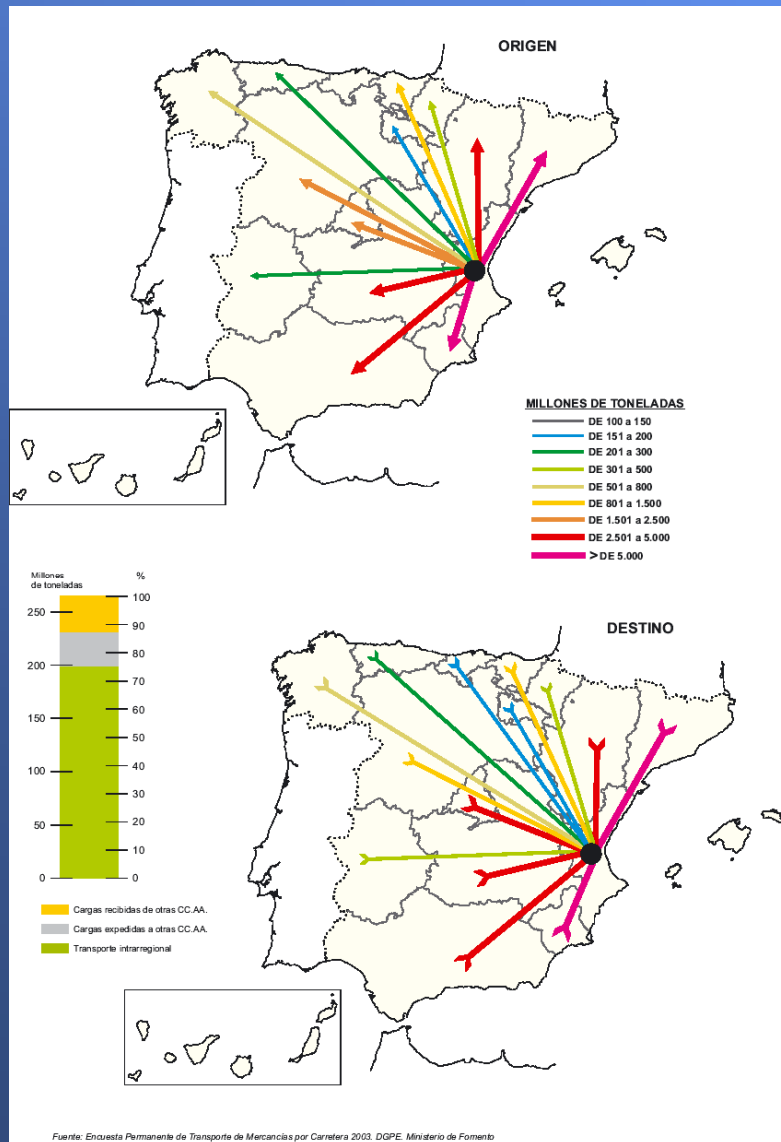


ESTRUCTURA GENERAL DEL SISTEMA URBANO ESPAÑOL

1. Grandes áreas metropolitanas. 2. Áreas metropolitanas intermedias. 3. Áreas metropolitanas pequeñas. 4. Ciudades medias. 5. Pequeñas ciudades. 6. Cabeceras comarcales. 7. Ligazones interurbanas recíprocas. 8. Ligazones de dependencia. 9. Áreas de mercado de las cabeceras comarcales

Regiones económicas de España a partir de intercambios comerciales





EL DESARROLLO DEL
ARCO MEDITERRÁNEO ESPAÑOL
TRAYECTORIA Y PERSPECTIVAS

Francisco Pérez García

Director

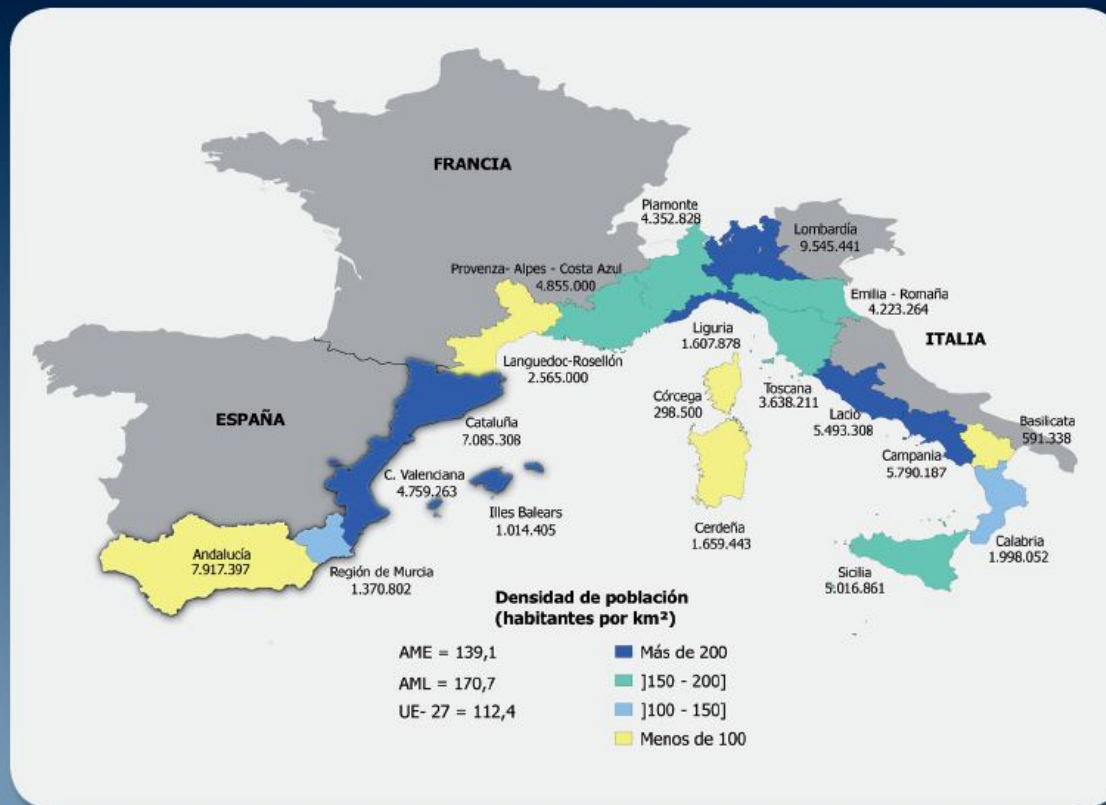
Murcia, 12 de enero de 2010

Un estudio del Ivie encargado por la CAM analiza la trayectoria y perspectivas de cinco comunidades autónomas del Mediterráneo

El Arco Mediterráneo Español necesita reformas para mantenerse como eje de desarrollo europeo

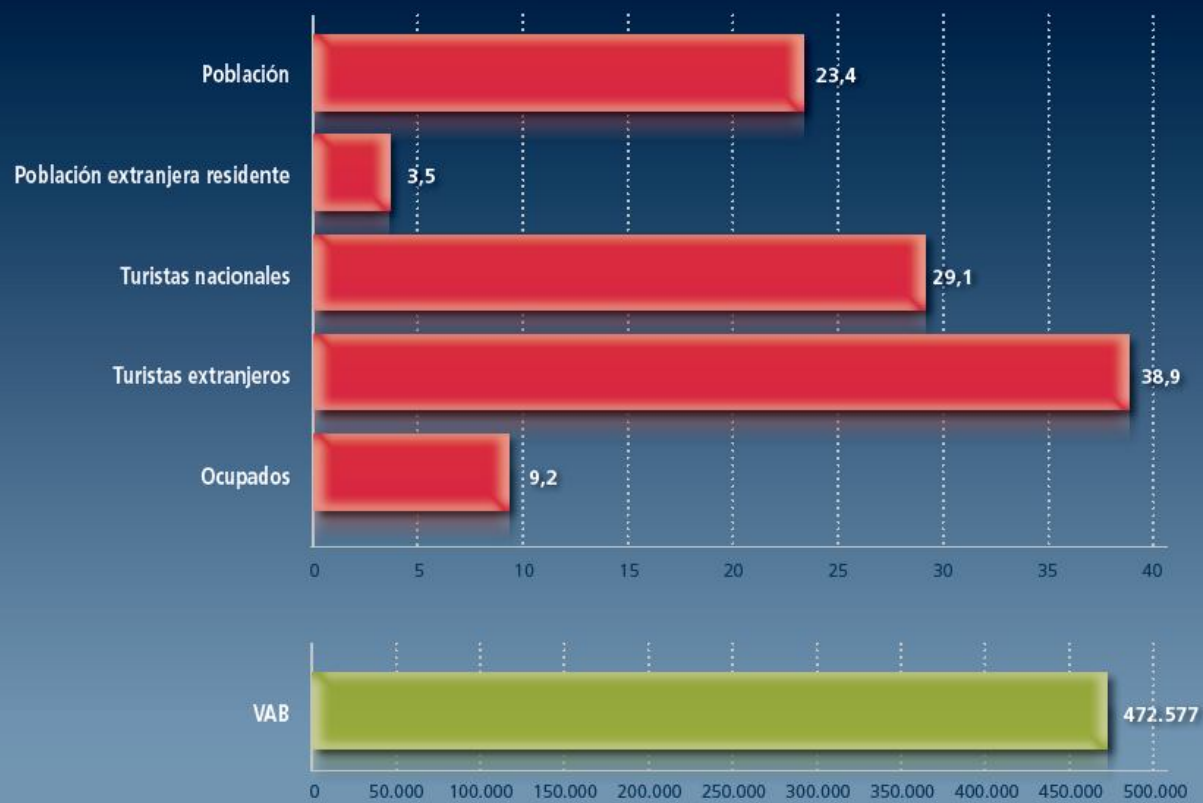
- En 2008, el AME concentró la mitad de la actividad económica española y generó una producción de 473.000 millones de euros, más que 22 de los 27 países de la UE-27
- La capacidad de atraer población e inversiones durante el último cuarto de siglo, junto a la expansión del progreso de norte a sur del AME, confirman su papel como eje difusor del desarrollo
- Durante la última fase expansiva, el AME llegó a contar con 10 millones de personas ocupadas, el doble que en 1986
- El perfil cíclico del AME produce un fuerte aumento de las tasas de paro en periodos de crisis, especialmente entre los jóvenes
- El capital público en infraestructuras del AME representa el 80% del que le correspondería por su importancia demográfica, su volumen de actividad y su especialización
- La escasez de grandes empresas y la especialización productiva limitan la competitividad del AME
- Los niveles relativos de renta y productividad del AME se sitúan 15 puntos porcentuales por debajo de la media de la UE-15
- El AME padece amenazas notables para la sostenibilidad de sus procesos productivos

POBLACIÓN DEL ARCO MEDITERRÁNEO LATINO. 2007



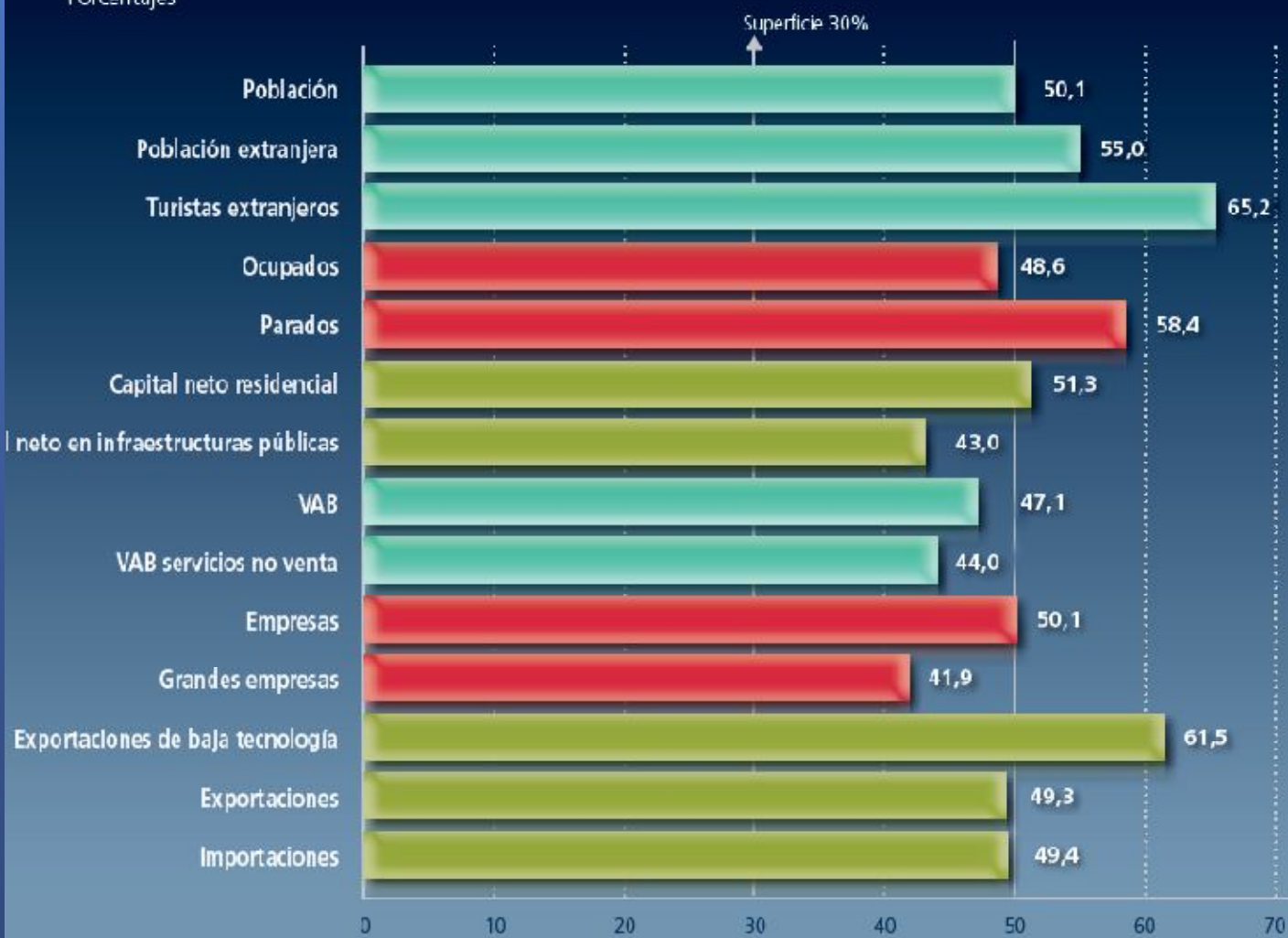
LAS DIMENSIONES DEL AME. 2009

Millones

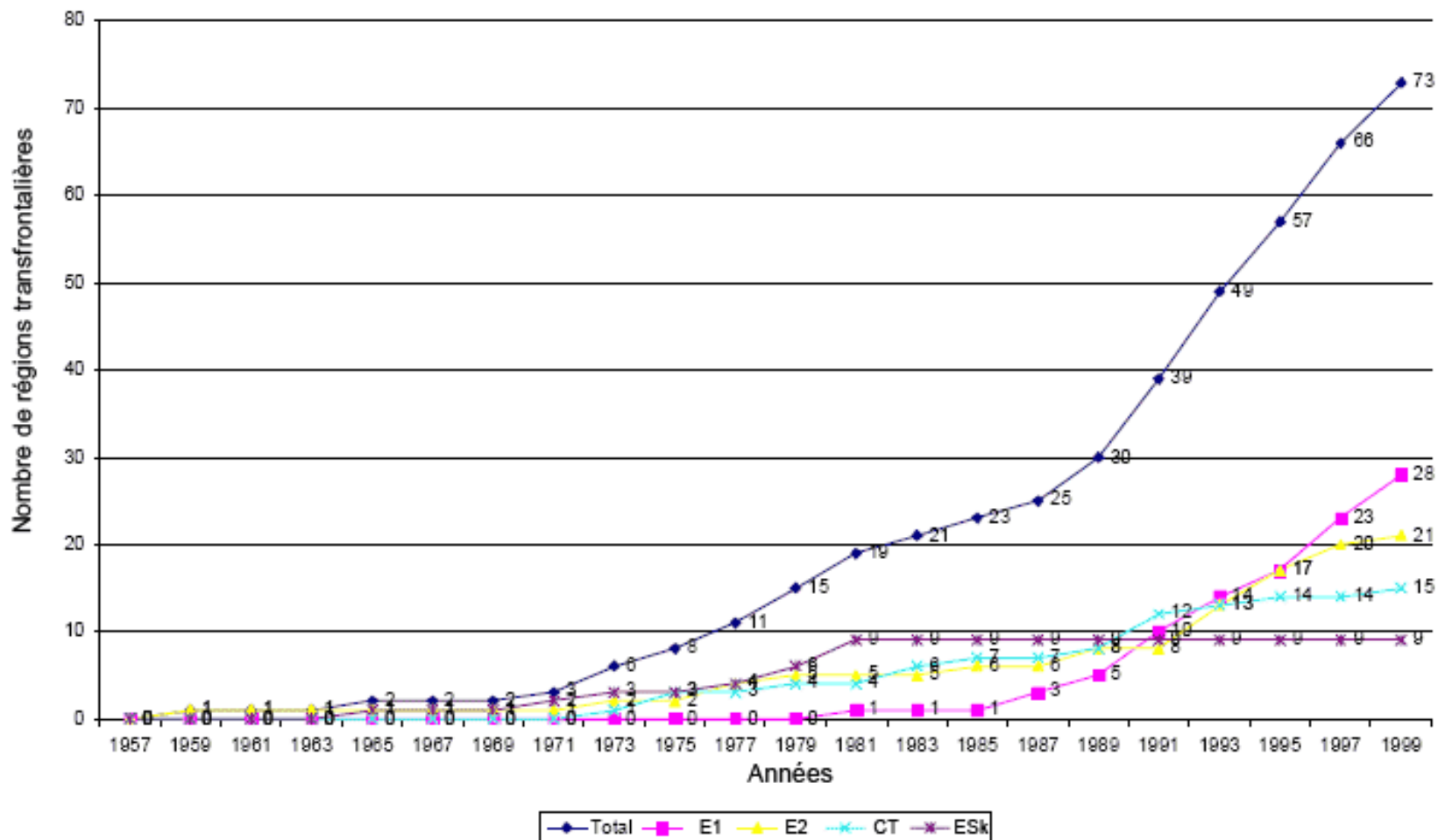


EL PESO DEL AME EN ESPAÑA. 2009

Porcentajes



Le développement de la coopération transfrontalière (1957 à 1999)



Eurorégions intégrées = E1 / Eurorégions émergentes = E2 / Eurorégions scandinaves = ESk / Communautés de travail = CT

Source : Sabine Annette Behringer, "Good governance across the border ?" - Université Erasmus, Rotterdam, mai 2005

Las regiones de Europa

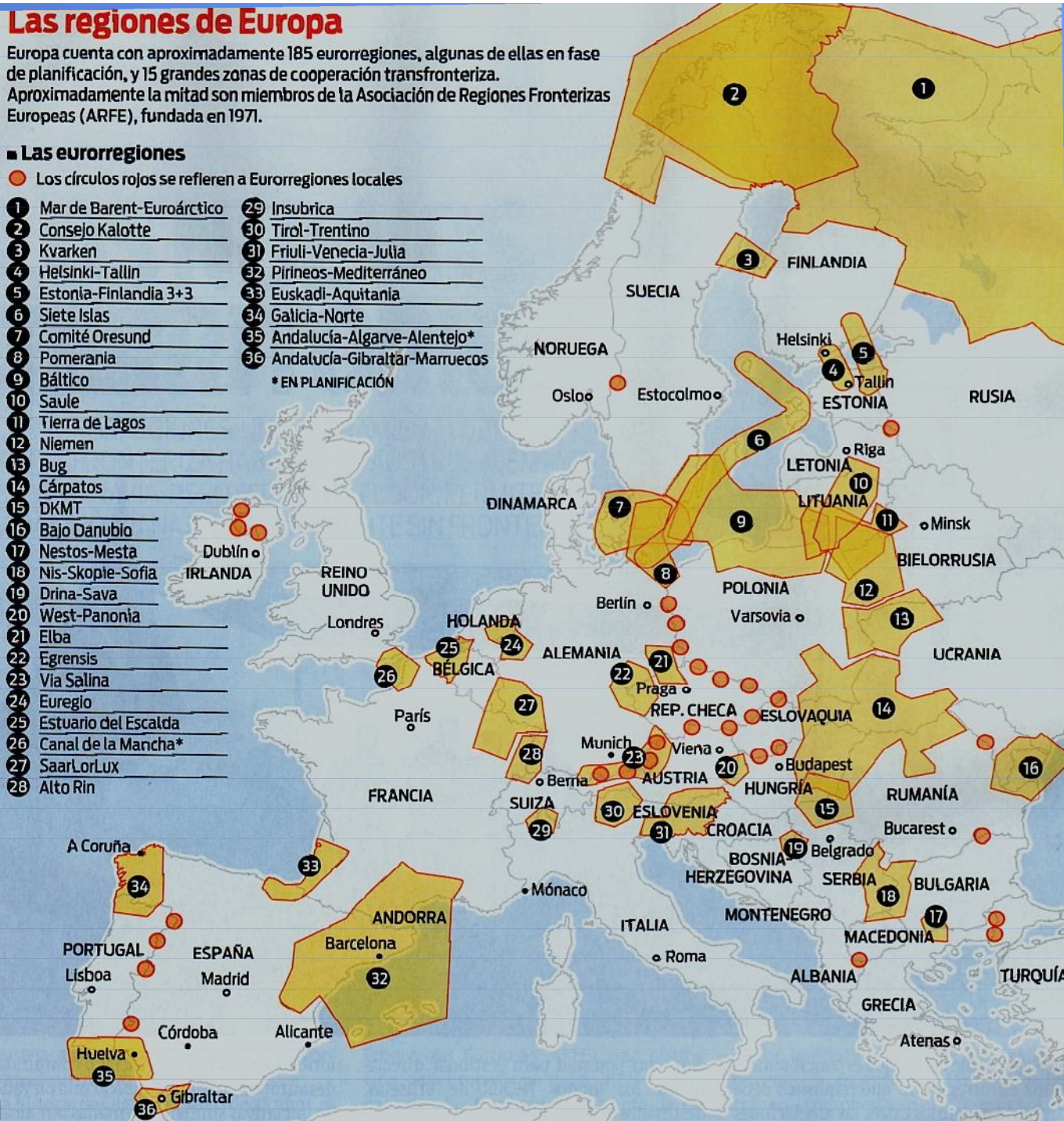
Europa cuenta con aproximadamente 185 euronregiones, algunas de ellas en fase de planificación, y 15 grandes zonas de cooperación transfronteriza. Aproximadamente la mitad son miembros de la Asociación de Regiones Fronterizas Europeas (ARFE), fundada en 1971.

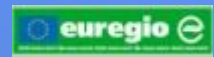
Las euronregiones

Los círculos rojos se refieren a Euronregiones locales

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| 1 Mar de Barent-Euroártico | 29 Insubrica |
| 2 Consejo Kalotte | 30 Tirol-Trentino |
| 3 Kvarken | 31 Friuli-Venecia-Julia |
| 4 Helsinki-Tallin | 32 Pirineos-Mediterráneo |
| 5 Estonia-Finlandia 3+3 | 33 Euskadi-Aquitania |
| 6 Siete Islas | 34 Galicia-Norte |
| 7 Comité Oresund | 35 Andalucía-Algarve-Alentejo* |
| 8 Pomerania | 36 Andalucía-Gibraltar-Marruecos |
| 9 Báltico | |
| 10 Saule | |
| 11 Tierra de Lagos | |
| 12 Niemen | |
| 13 Bug | |
| 14 Cárpatos | |
| 15 DKMT | |
| 16 Bajo Danubio | |
| 17 Nestos-Mesta | |
| 18 Nis-Skopje-Sofia | |
| 19 Drina-Sava | |
| 20 West-Panonia | |
| 21 Elba | |
| 22 Egrensis | |
| 23 Via Salina | |
| 24 Euregio | |
| 25 Estuario del Escalda | |
| 26 Canal de la Mancha* | |
| 27 SaarLorLux | |
| 28 Alto Rin | |

* EN PLANIFICACIÓN



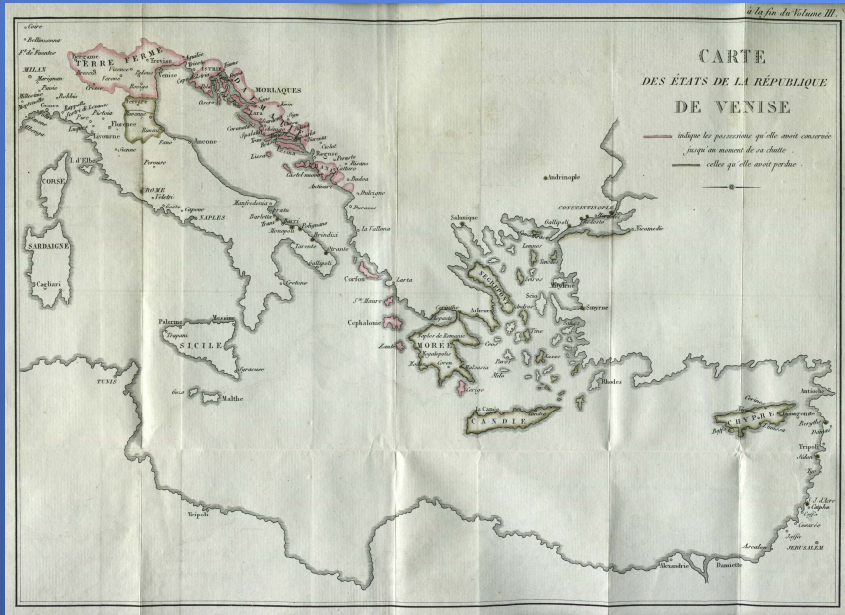


ADRIATIC·EUR
O·REGION·EUR
O·REGIONE·AD
RIATICA·JADRA
NSKA·EURO·RE
GIJA·EURO·R
AJONI·ADRIATIK

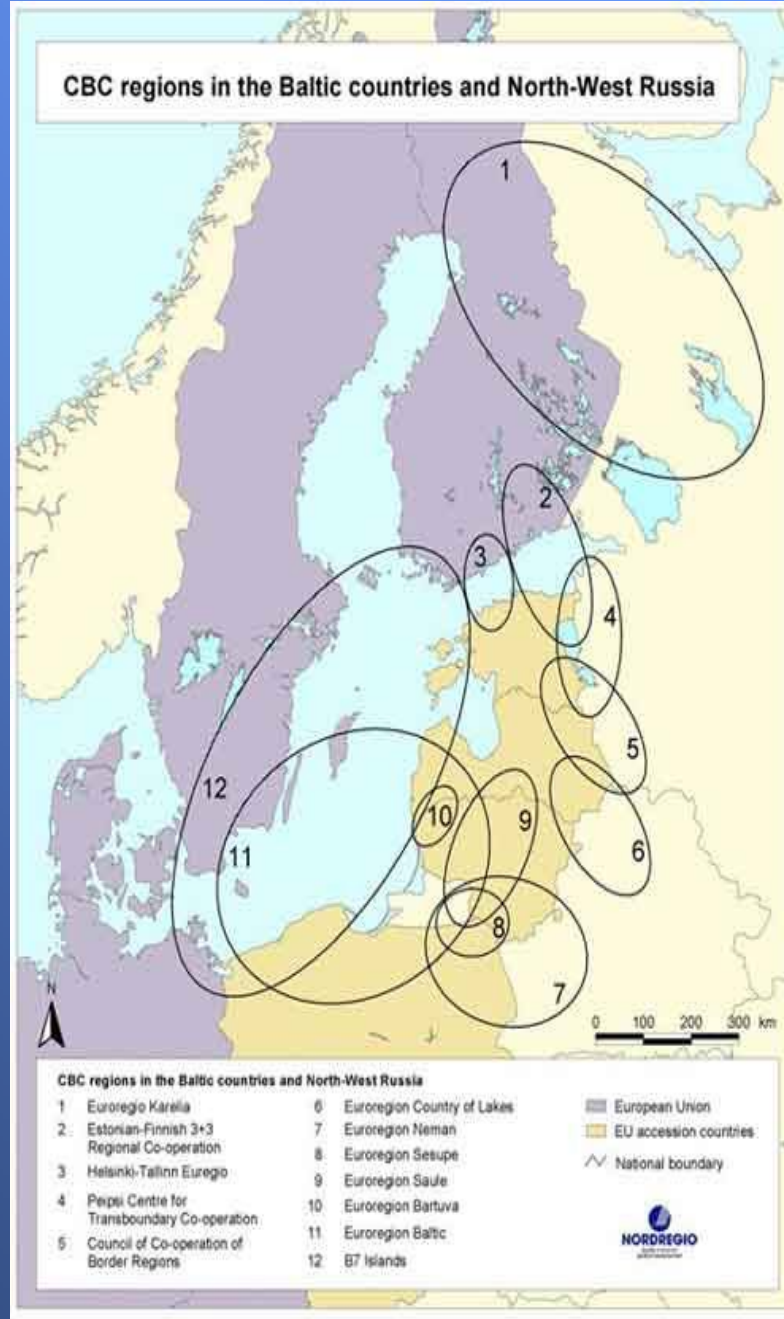


Euroregió Pirineus Mediterrània








CBC regions in the Baltic countries and North-West Russia



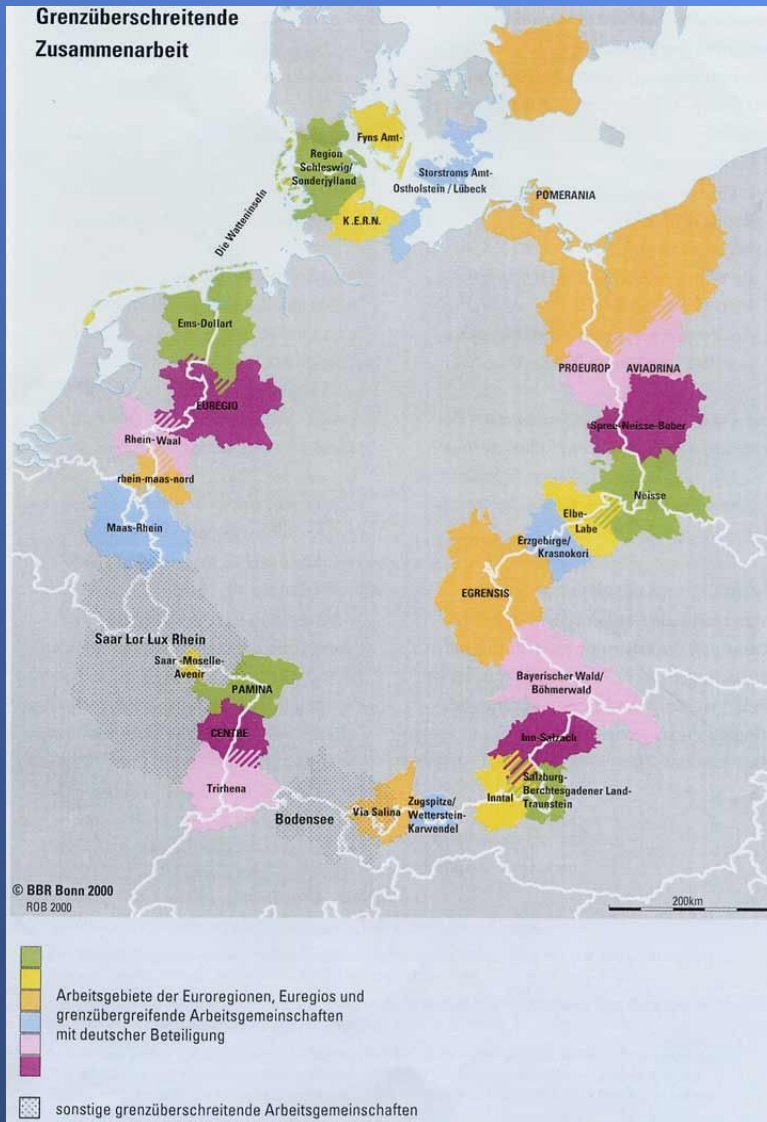
CBC regions in the Baltic countries and North-West Russia

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1 Euroregion Karelia | 6 Euroregion Country of Lakes |
| 2 Estonian-Finnish 3+3 Regional Co-operation | 7 Euroregion Neman |
| 3 Helsinki-Tallinn Euregio | 8 Euroregion Sesupe |
| 4 Peipsi Centre for Transboundary Co-operation | 9 Euroregion Saule |
| 5 Council of Co-operation of Border Regions | 10 Euroregion Bartuva |
| | 11 Euroregion Baltic |
| | 12 B7 Islands |

-  European Union
-  EU accession countries
-  National boundary



**Grenzüberschreitende
Zusammenarbeit**



Des eurorégions en Europe centrale et orientale





Espace de la Conférence du Rhin Supérieur

Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz



Limite géographique de l'accord du 21 septembre 2000
Räumlicher Geltungsbereich der Vereinbarung vom 21. September 2000

Thien Arrondissement (F) - Landkreis / Kreisfreie Stadt (D)
FREIBURG Département (F) - Regierungsbezirk (D) - Kanton (CH)
BS = BASEL-STADT

SUISSE État - Staat



Rhin Supérieur/Oberrhein



EUREGIO EGRENSIS

euroregion uprostřed Evropy - česká základna
die europäische Region in der Mitte Europas - Mitglieder

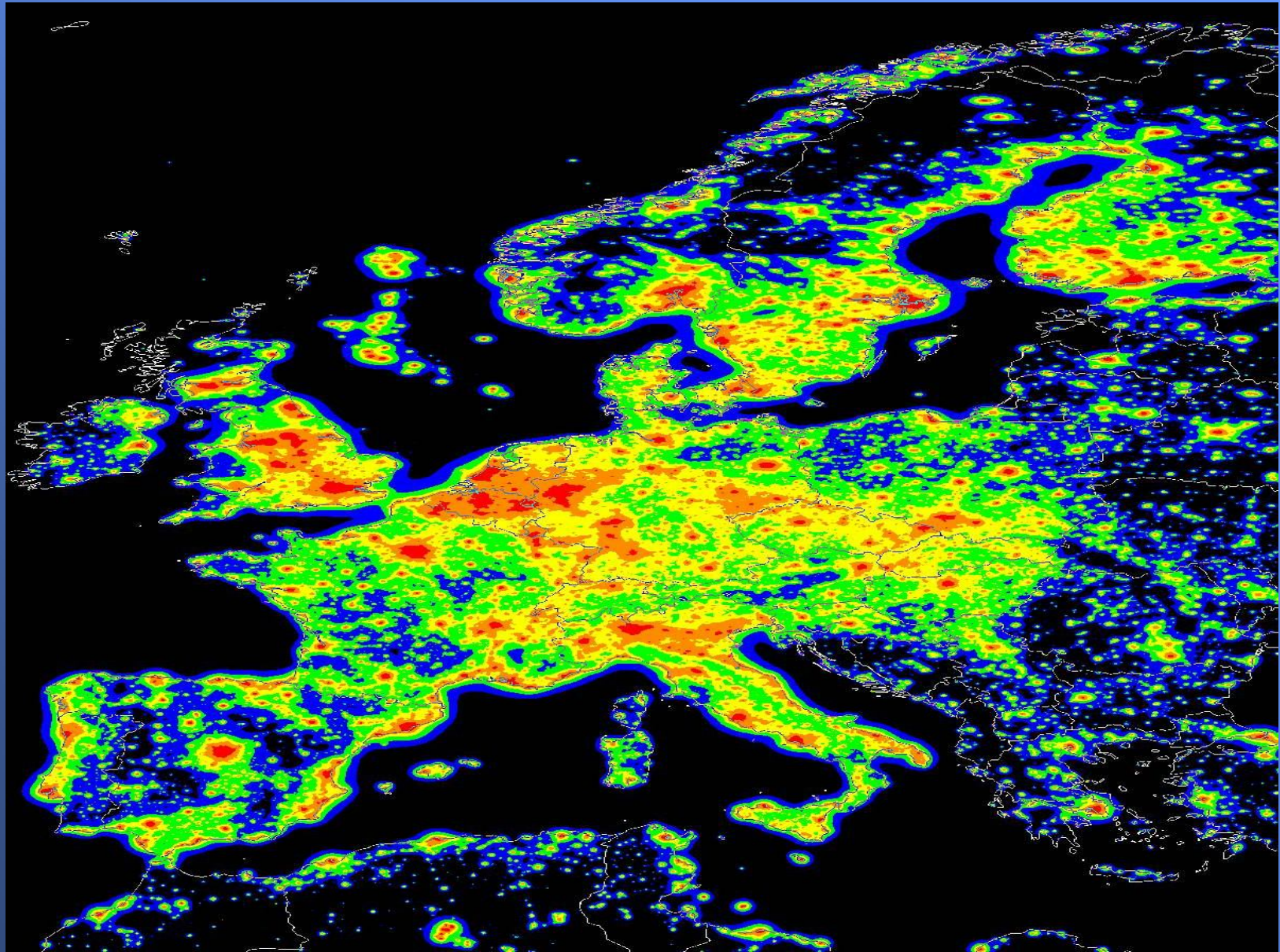


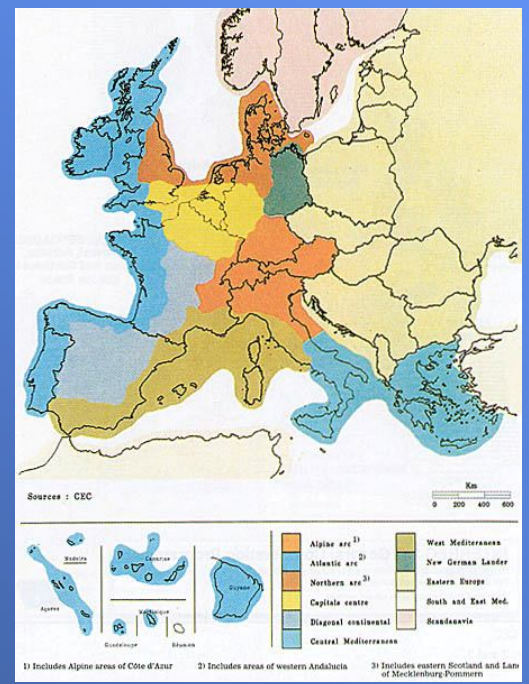
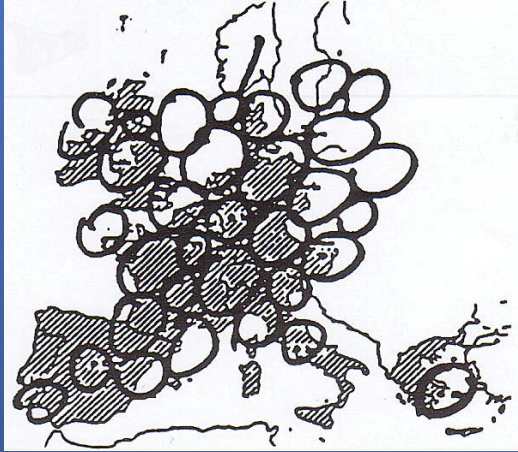
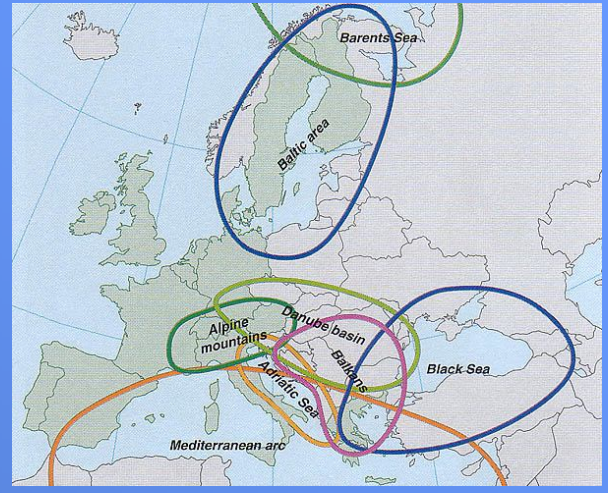
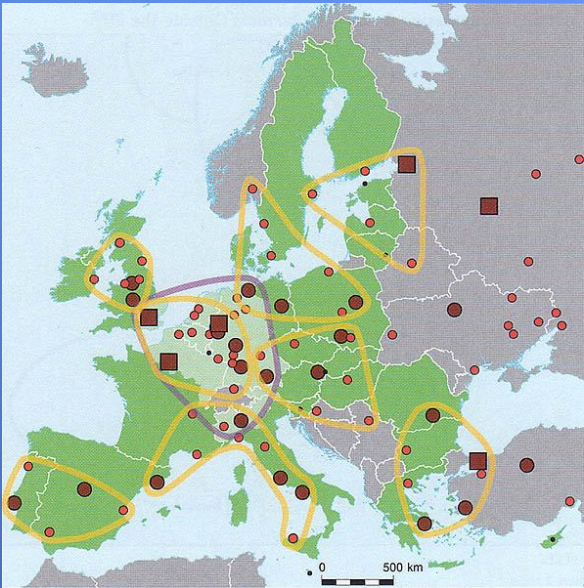
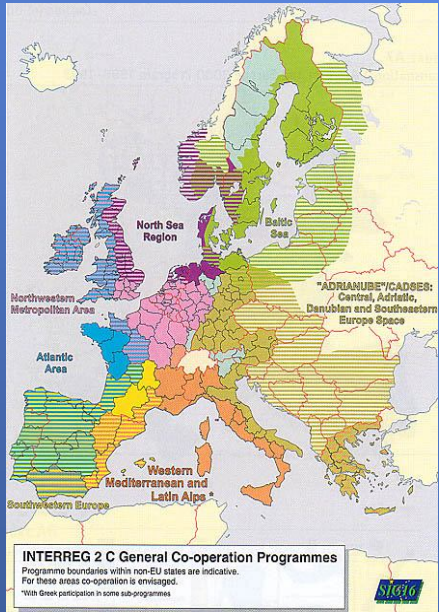
EUREGIO EGRENSIS
pracovní sdružení Vogtlandsko/Západočeská o. v.
/ EUREGIO EGRENSIS
Arbeitsgemeinschaft Vogtland/Westerzgebirge e.V.
Friedenstraße 32, D-08525 Plauen
Tel: +49 (0)37 41 214223 Fax: +49 (0)37 41 214222
e-mail: eew@eew.de

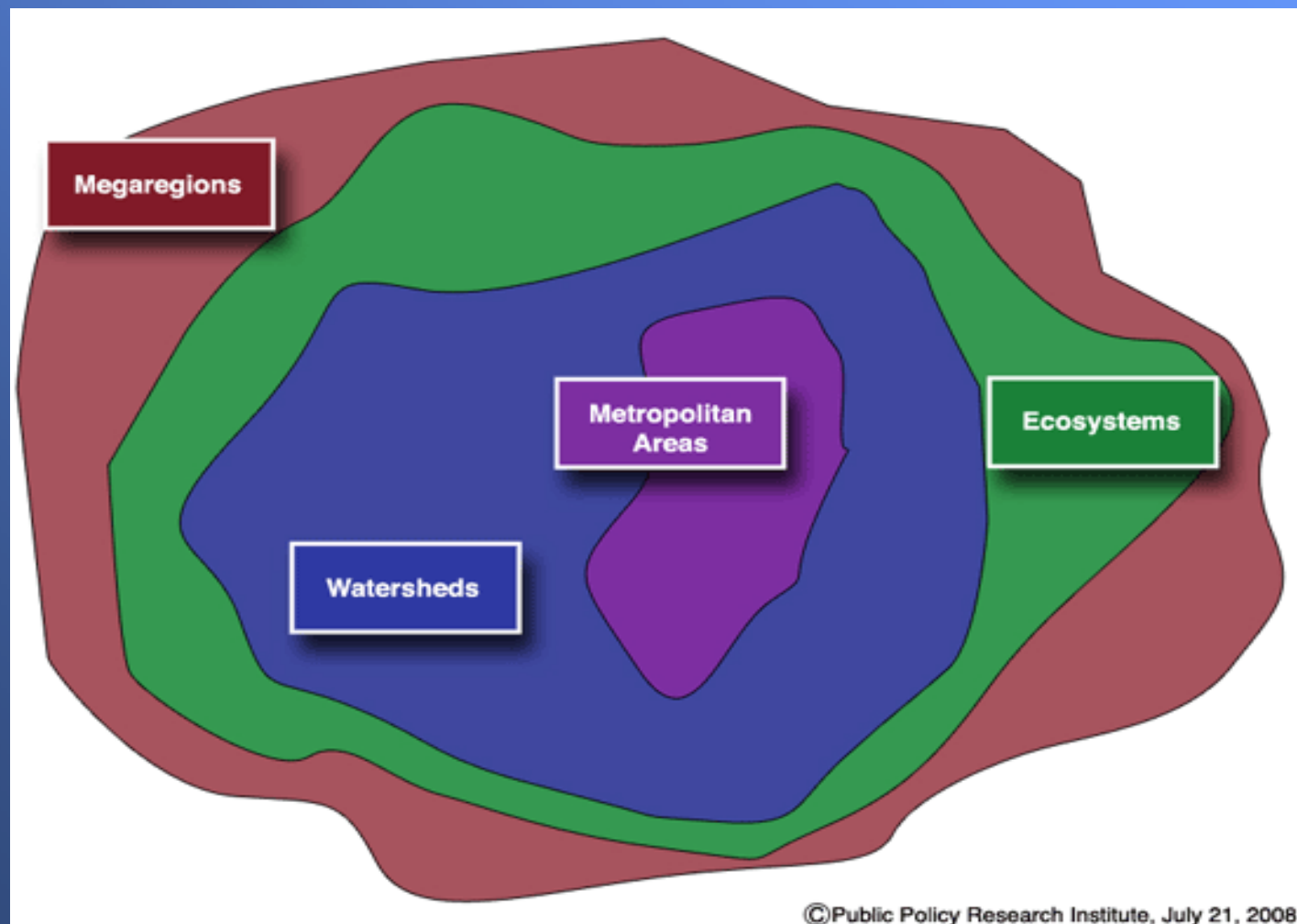
EUREGIO EGRENSIS
pracovní sdružení Bavorsko e.V.
/ EUREGIO EGRENSIS
Arbeitsgemeinschaft Bayern e.V.
Friedenstraße 04, D-95615 Marktredwitz
Tel: +49 (0)92 31 69 820 Fax: +49 (0)92 31 69 8229
e-mail: eeb@euregioegrensis.de

EUREGIO EGRENSIS
sdružení Čechy
/ EUREGIO EGRENSIS
Arbeitsgemeinschaft Böhmen
Regionální sdružení okresů Litoměřice
/ Československé státní a okresní úřady
Nám. Jiřího Poláčka 33, CZ-502 02 Opatowitz
Tel./Fax: +420 (0) 185 425 144, e-mail: euregio@olcz.cz
Kontakt: eeg@olcz.cz
/ Büro der Entwicklungsgemeinschaft
Zentrum 354/28, 361 21 Katowitz Dvory
Tel./Fax: +420 (0) 11 582 95 30, e-mail: eugrensis@olcz.cz

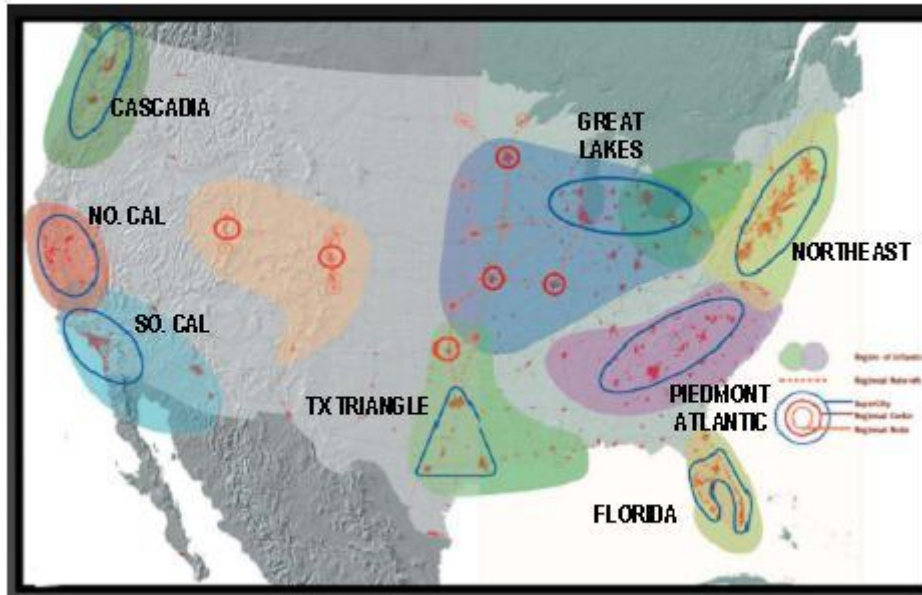
Čechy Böhmen
Bayern Bayern
Sachsen Sachsen
Thüringen Thüringen







U.S. MEGA-REGIONS



Source: Carbonell et al, 2005

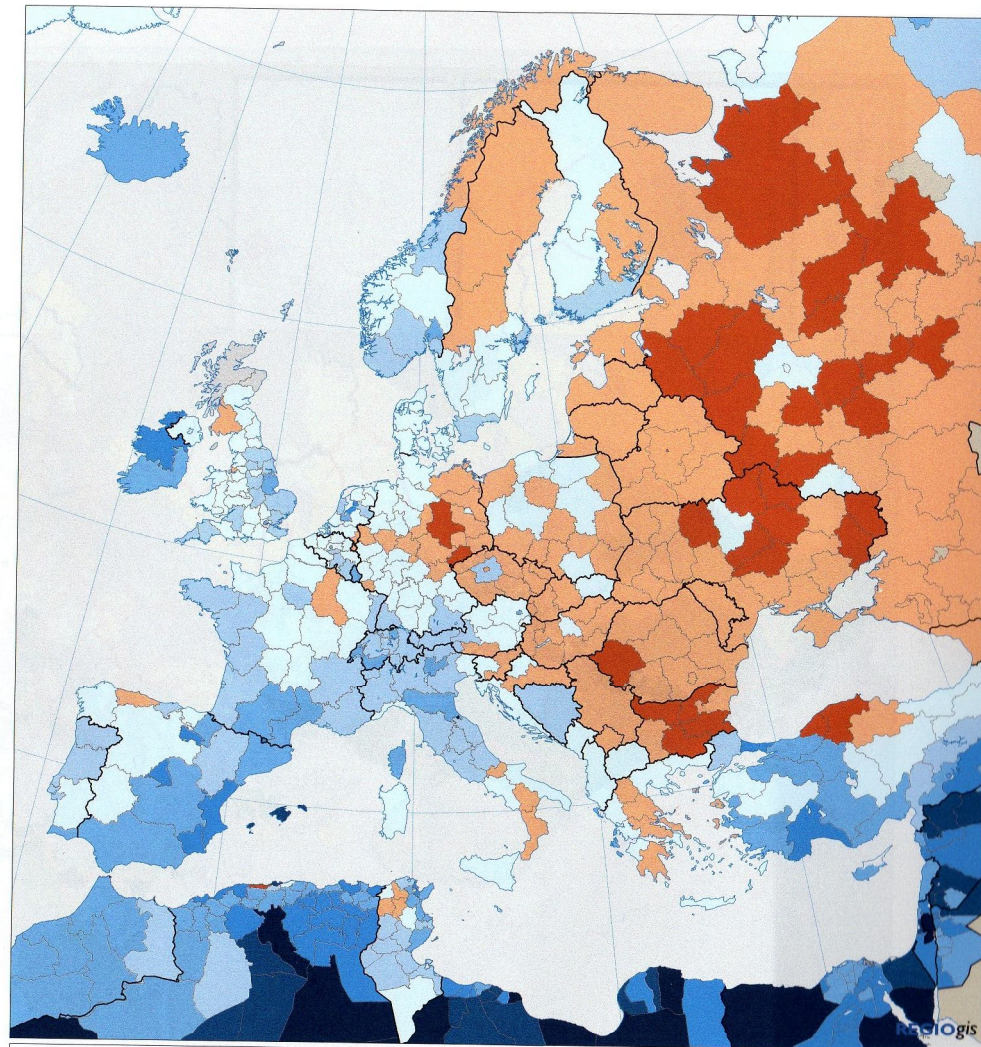


FIGURE 3.1 MEGA-REGIONS OF NORTH AMERICA



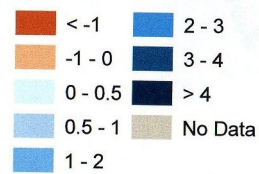
MAP BY TIM GULDEN AND RYAN MORRIS





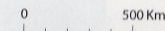
Map 13 Population growth, 2000-2005

Annual average % change



TN, UA: 2003-2007
 EG: 1996-2006
 IL, SY: 1995-2005
 PS: 1997-2005
 GI: 2000-2004
 JO, MA: 1994-2004
 LY: 1995-2003
 DZ: 1987-1998
 RU: 2002-2007

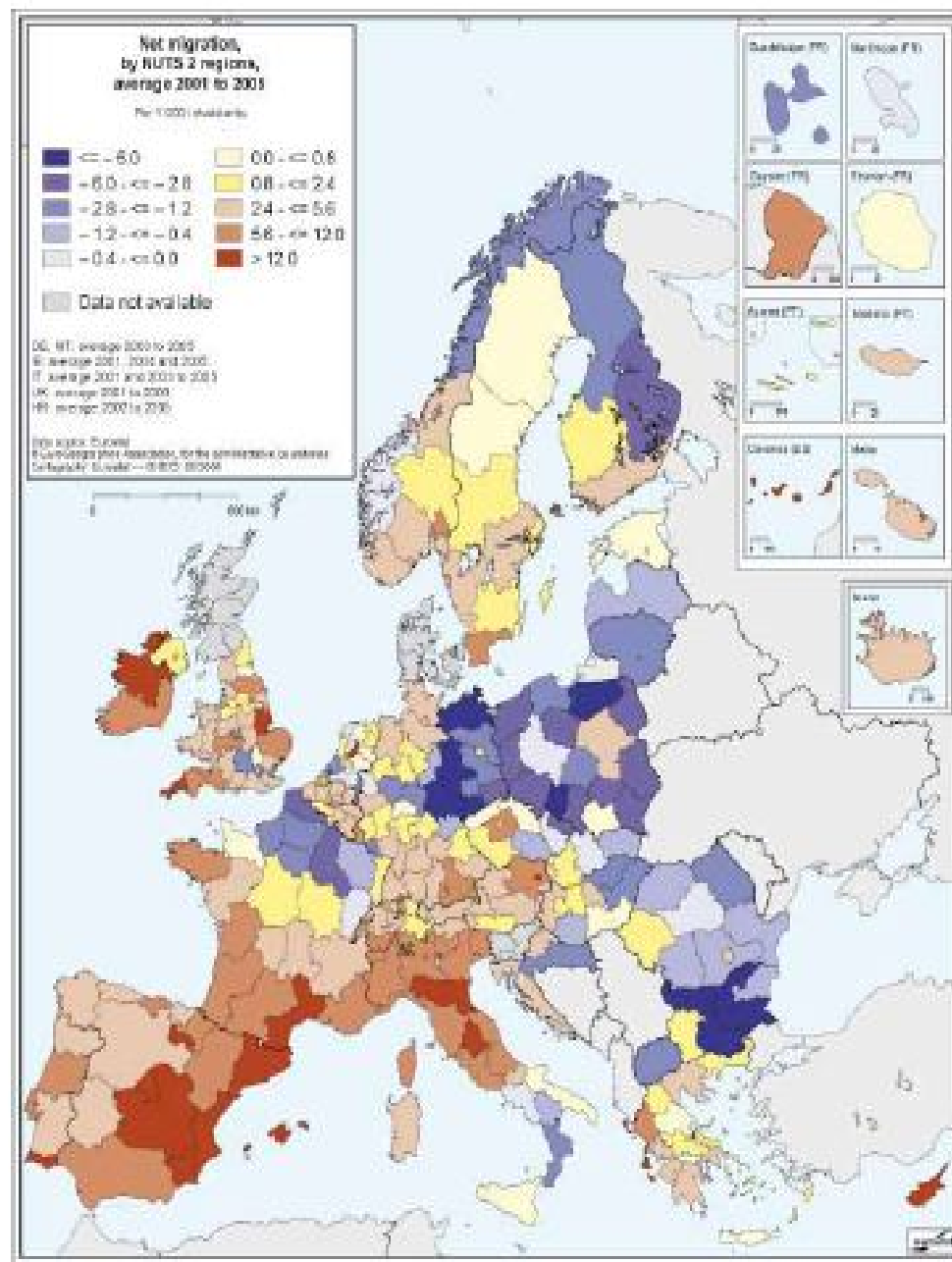
EU, EFTA and candidate countries: NUTS2 level or equivalent
 DZ, EG, IL, JO, MA, SY, TN, LY, BY, UA, RU: GAUL level 1
 Palestine: GAUL level 0
 Other countries: national level

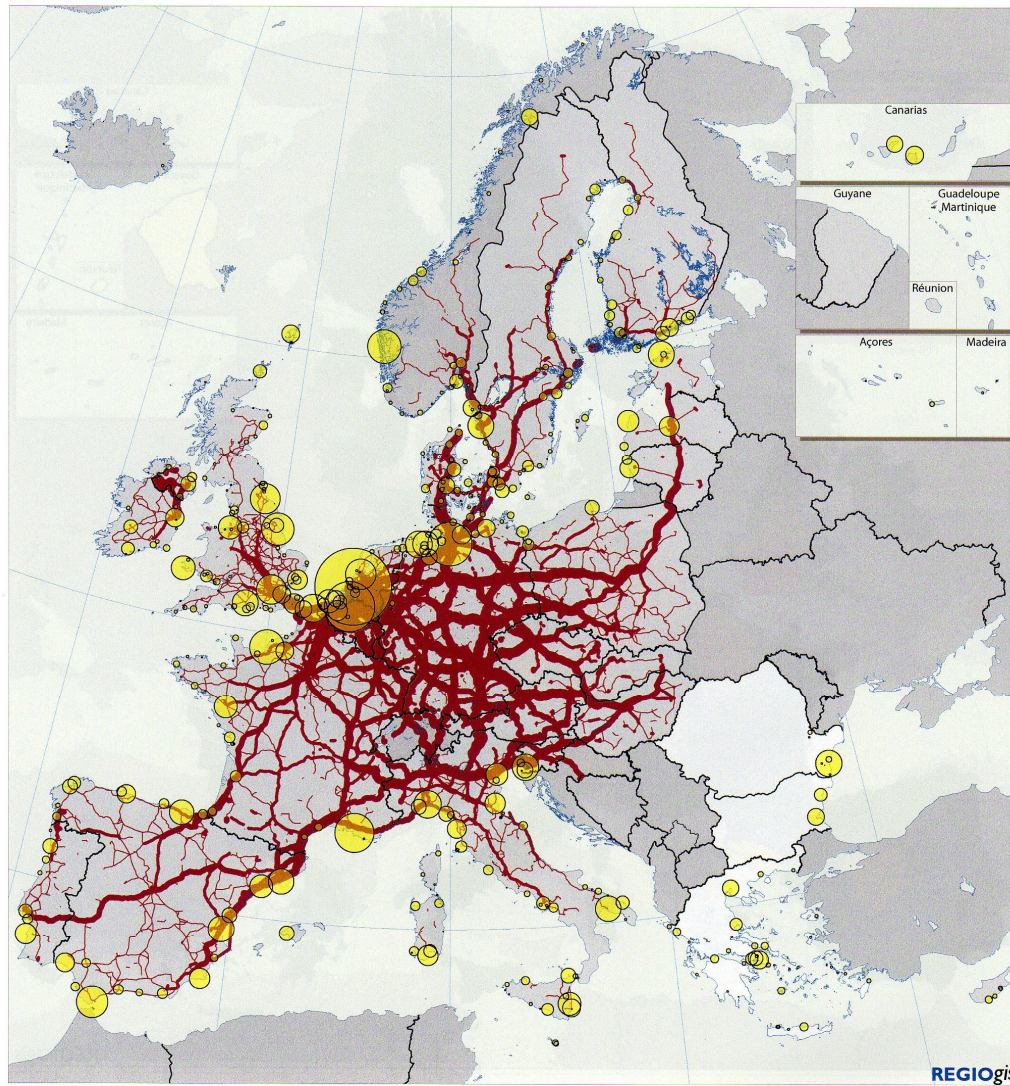


Sources: Eurostat, UNSD, NSI

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries (NUTS regions)
 Other administrative boundaries: Global Administrative Unit Layers (GAUL), FAO

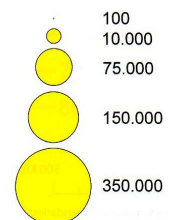
Map 1.3a Net migration, by NUTS 2 regions, average 2001 to 2005
Per 1 000 inhabitants



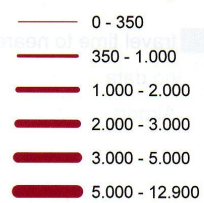


Map 10 Freight transport, 2006

Goods transport by port (1000 tonnes)



Goods carried by lorries on international trips (1000 tonnes)

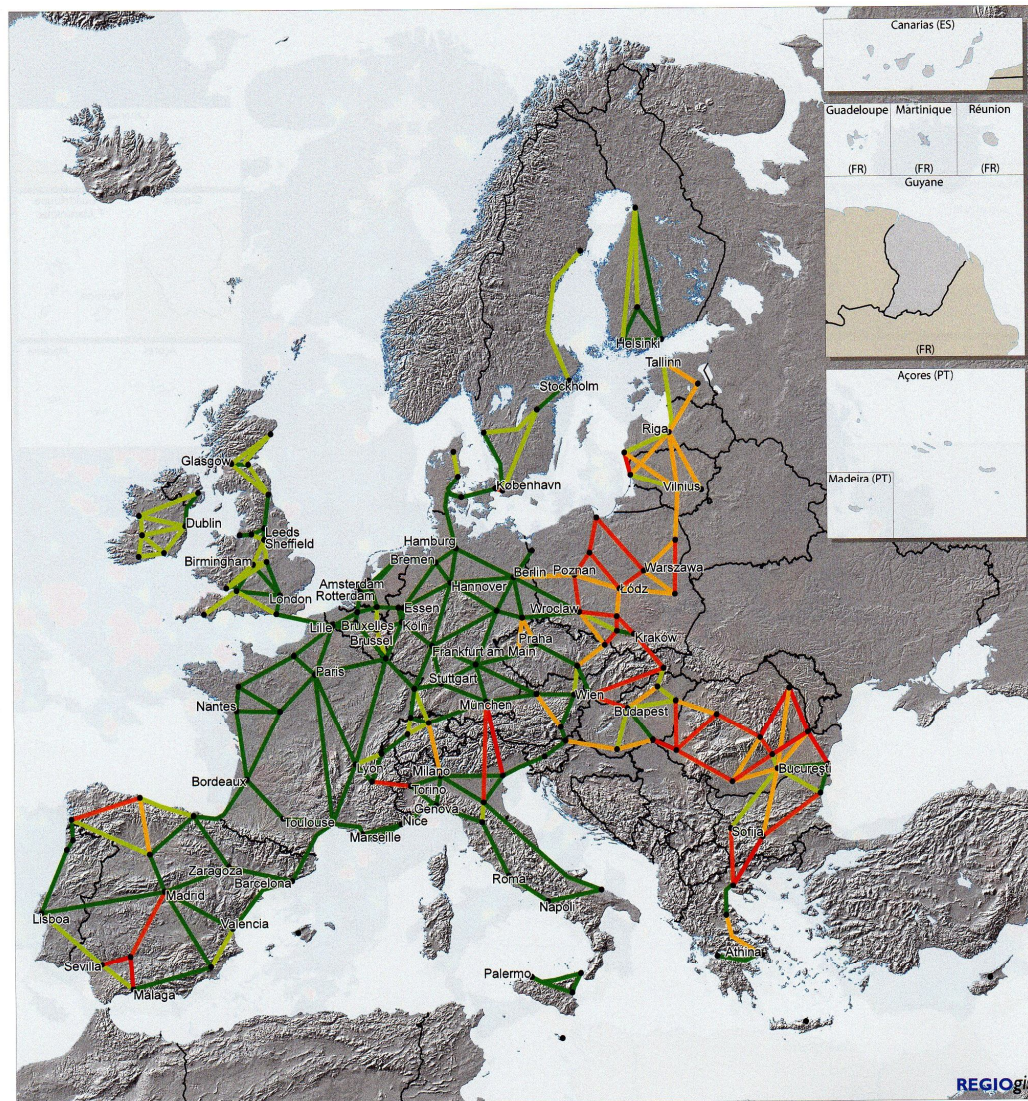


No Data

Source: Eurostat



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



Map 8 Road efficiency between major urban agglomerations

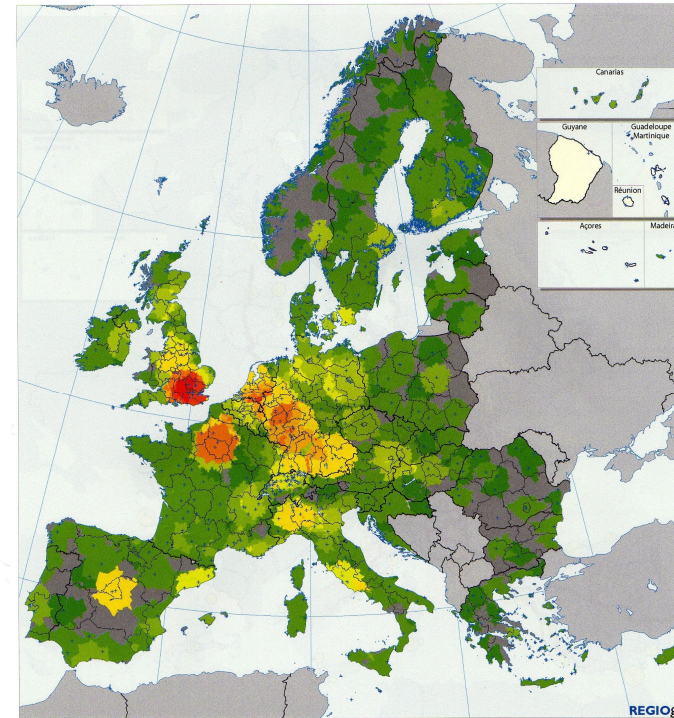
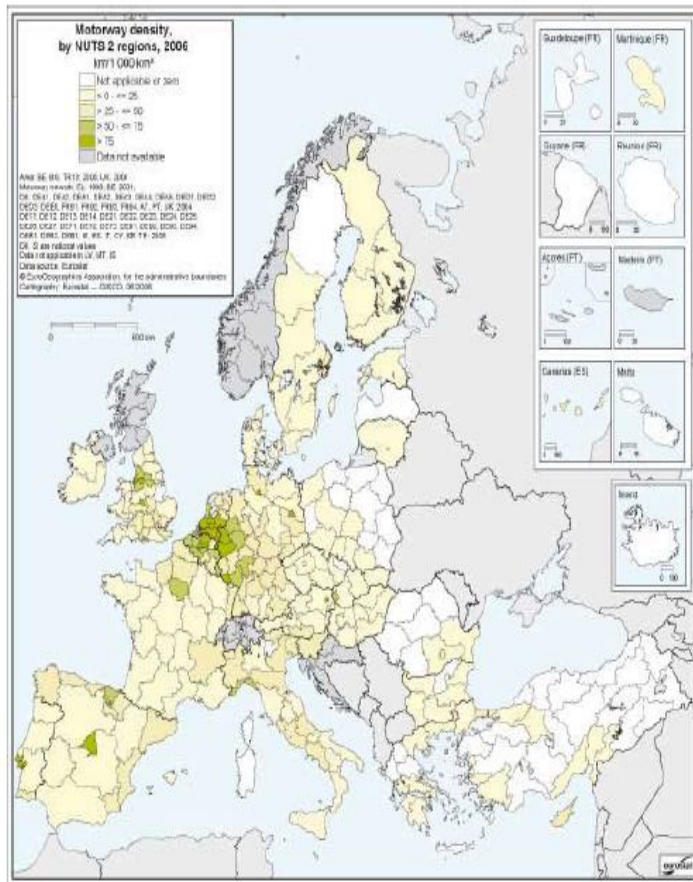
km/h

- < 60
- 60 - 70
- 70 - 80
- 80 - 90
- > 90

Sources: Eurostat, EuroGeographics Association, REGIO-GIS



Map 9.1: Motorway density, by NUTS 2 regions, 2006
Km/1 000 km²



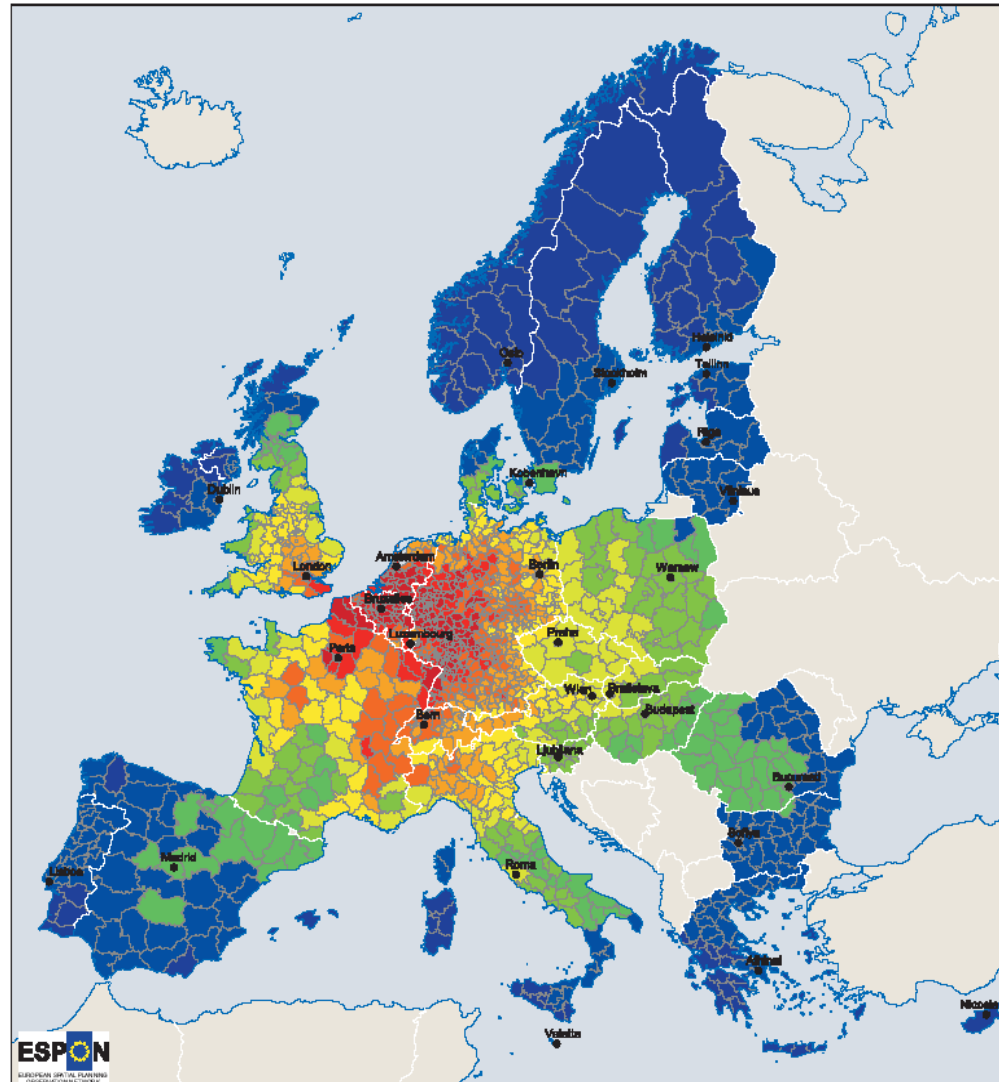
Map 9 Accessibility to passenger flights, 2006

Cumulated daily number of passenger flights available within 90 minutes of travel by road

- 0 - 10
- 11 - 250
- 251 - 500
- 501 - 750
- 751 - 1000
- 1001 - 1500
- 1501 - 2000
- 2001 - 2500
- 2501 - 3000
- 3001 - 3614
- travel time to nearest airport > 90 min
- no data
- Airport

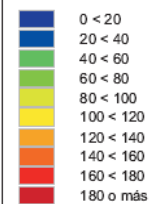
0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



A1.6 Facilidades potenciales de acceso por ferrocarril, 2001

Índice de facilidades de acceso, UE27=100

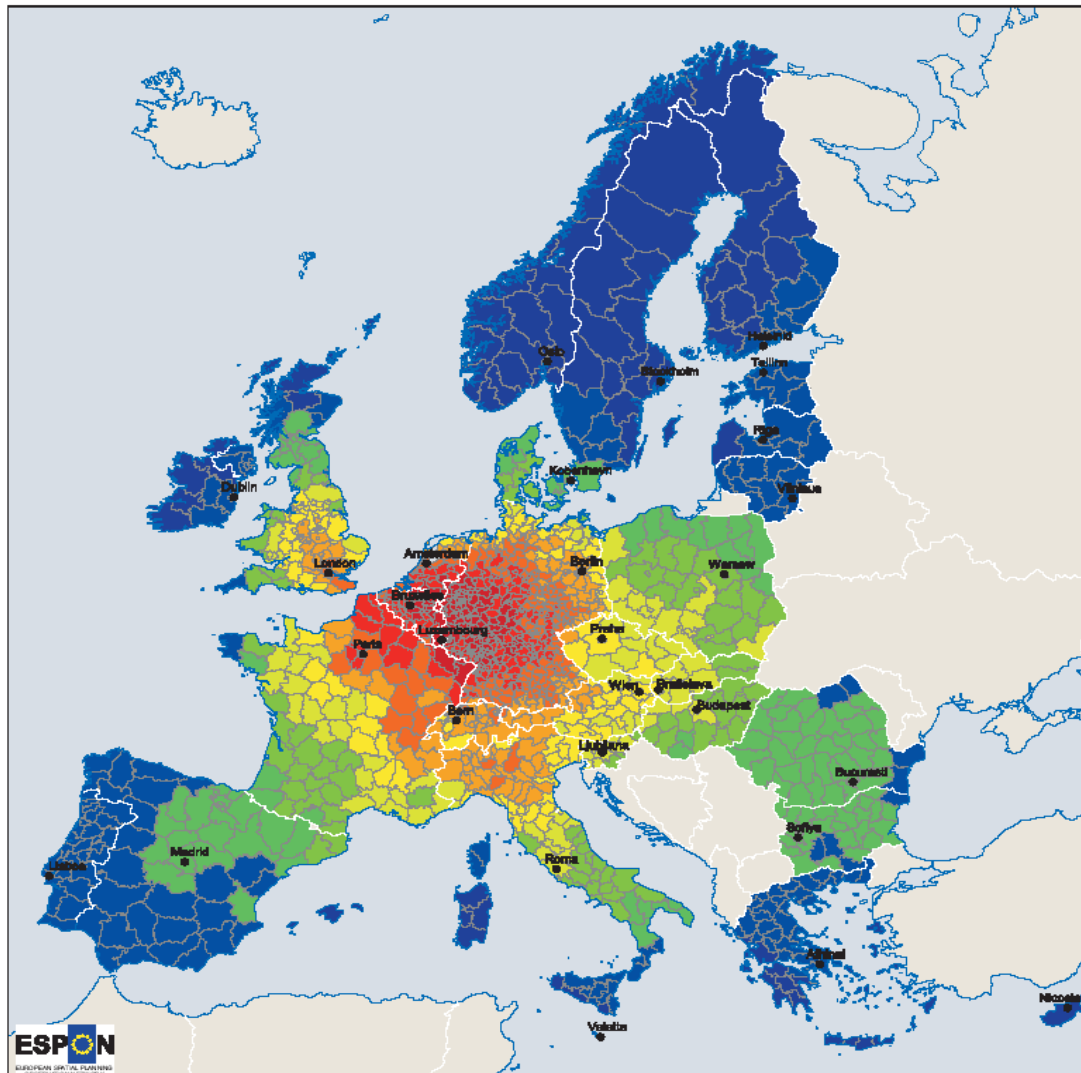


Fuente: Base de datos de ESPON
 Origen de los datos: Spiekermann & Wegener (S & W)

Este mapa no refleja necesariamente la opinión
 del comité de seguimiento de la ESPON

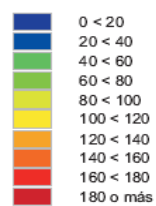
0 100 200 km

© EuroGeographics Association para las fronteras administrativas



A1.5 Facilidades potenciales de acceso por carretera, 2001

Índice de facilidades de acceso, UE27=100

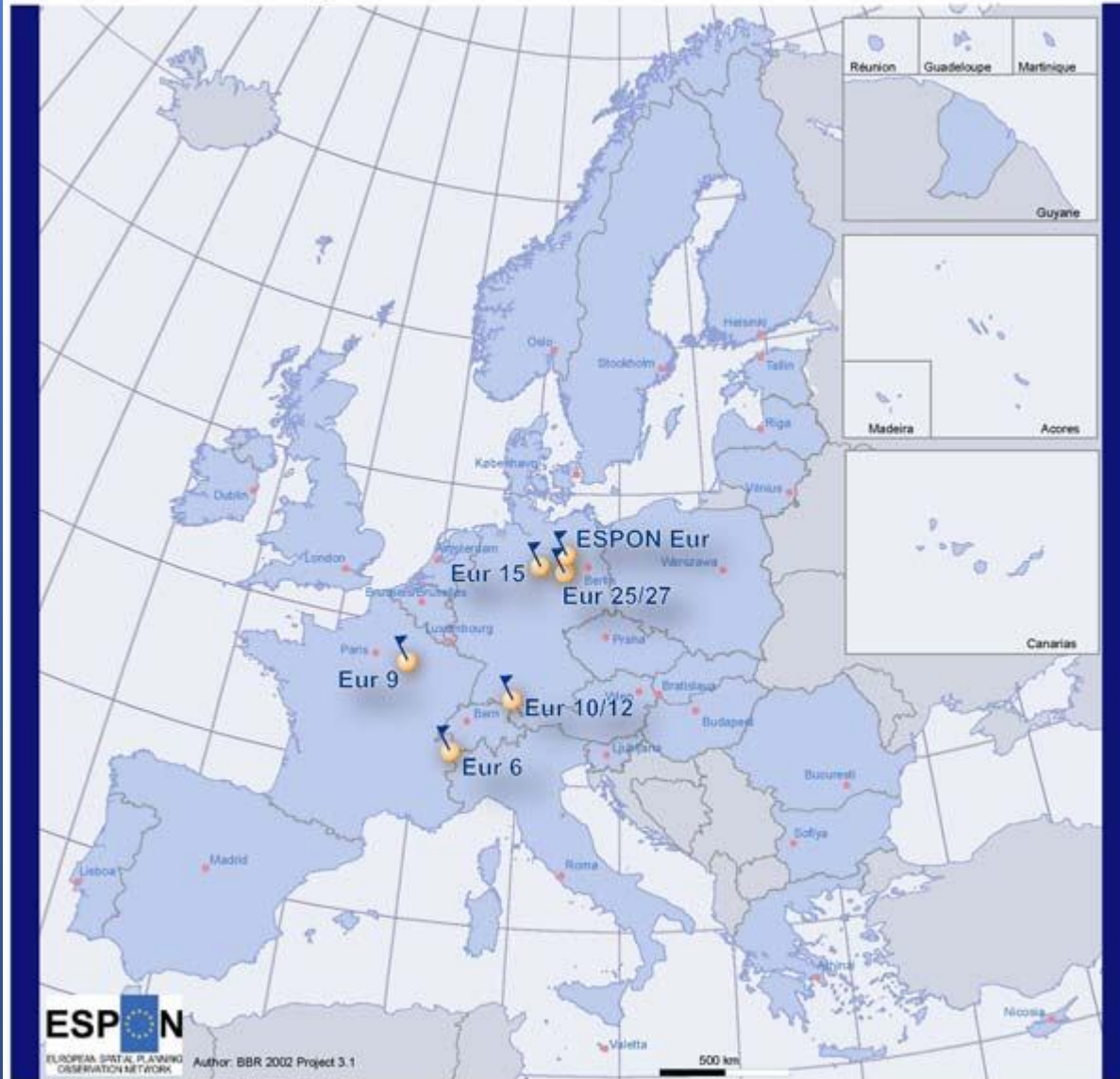


Fuente: Base de datos de ESPON
 Origen de los datos: Spiekermann & Wegener (S & W)

Este mapa no refleja necesariamente la opinión
 del comité de seguimiento de la ESPON

0 100 500 km

The Union's Moving Centroid



■ Countries of the ESPON Space

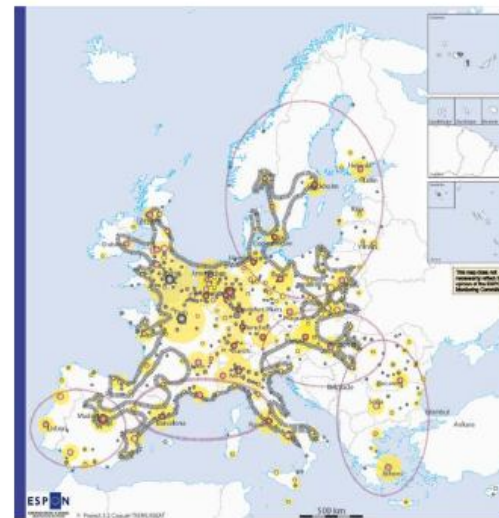
Geographical database: Eurostat GISCO



**Trend Scenario:
Spatial structure and urban hierarchy in 2030**

- Urban typology:
- Global City
 - European Engine
 - Strong MEGA
 - Potential MEGA
 - Weak MEGA
 - Regional/Local City
- Attraction and polarization potential of metropolitan area
- Area of concentration of flows and activities

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



**Cohesion-oriented Scenario:
Spatial structure and urban hierarchy in 2030**

- Urban typology:
- Global City
 - European Engine
 - Strong MEGA
 - Potential MEGA
 - Weak MEGA
 - Regional/Local City
- Attraction and polarization potential of metropolitan area
- Area of concentration of flows and activities
- Emerging peripheral integrated zone

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

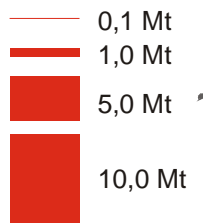


**Competitiveness-oriented Scenario:
Spatial structure and urban hierarchy in 2030**

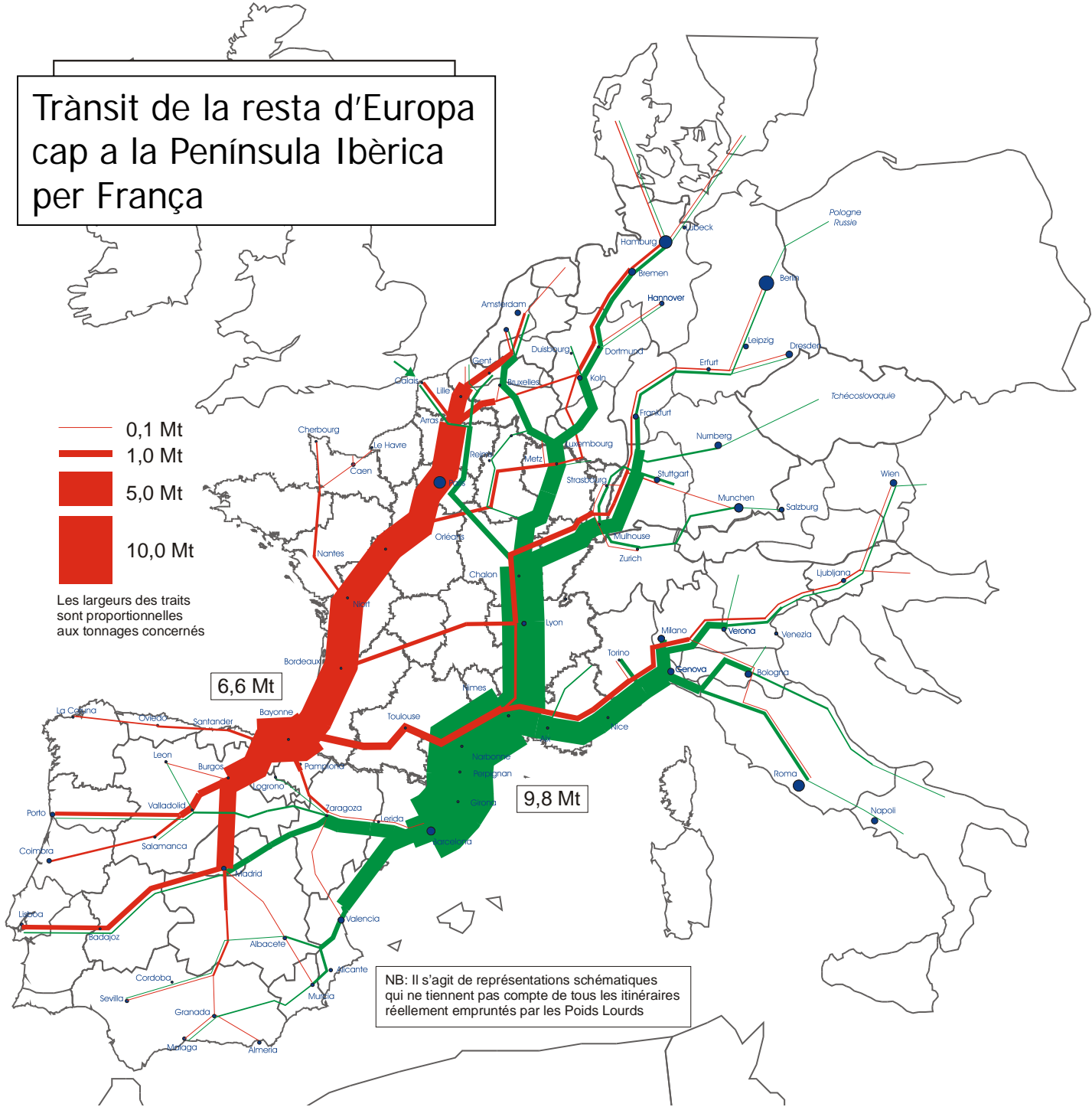
- Urban typology:
- Global City
 - European Engine
 - Strong MEGA
 - Potential MEGA
 - Weak MEGA
 - Regional/Local City
- Attraction and polarization potential of metropolitan area
- Area of concentration of flows and activities

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Trànsit de la resta d'Europa cap a la Península Ibèrica per França

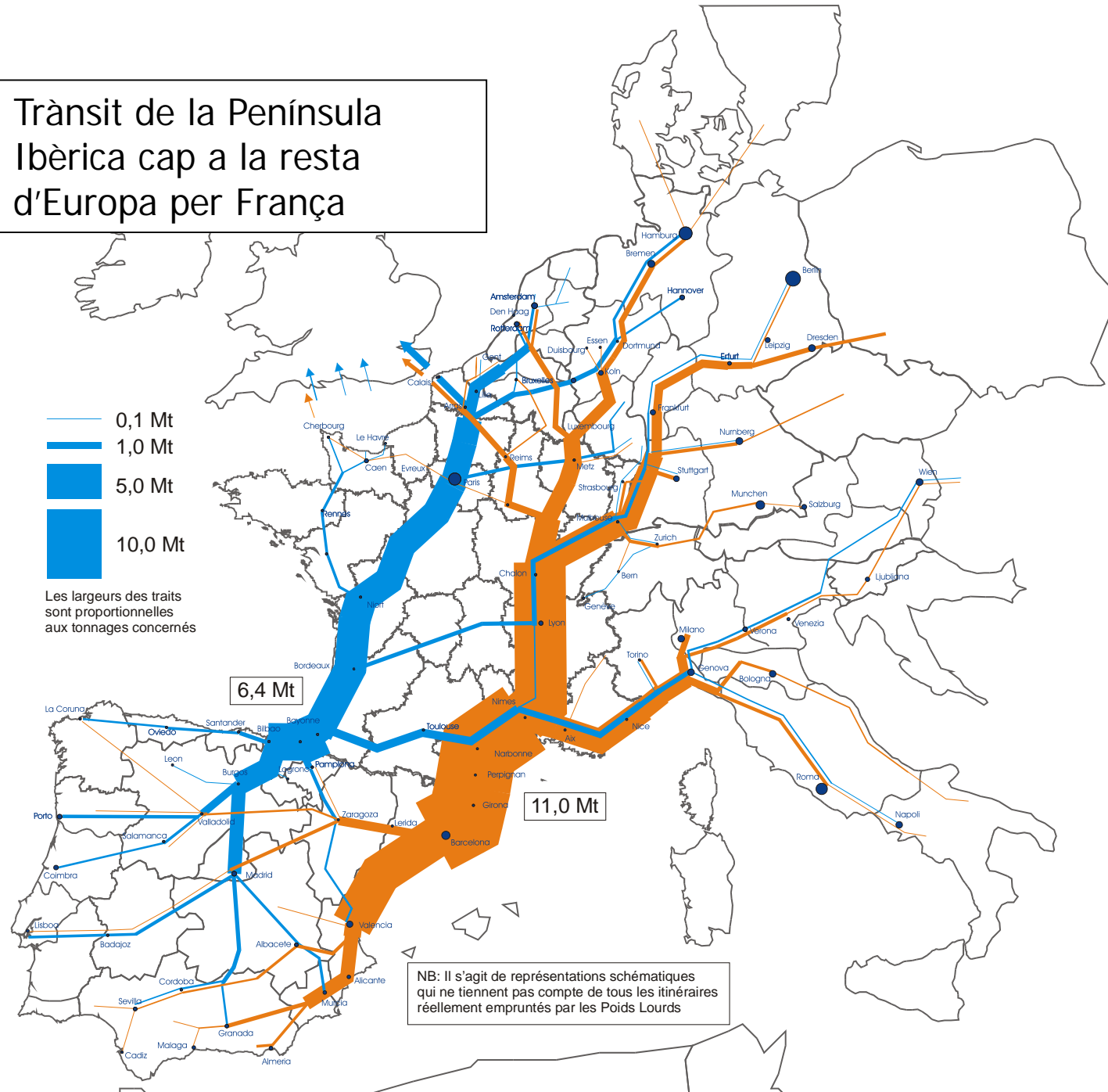


Les largeurs des traits sont proportionnelles aux tonnages concernés

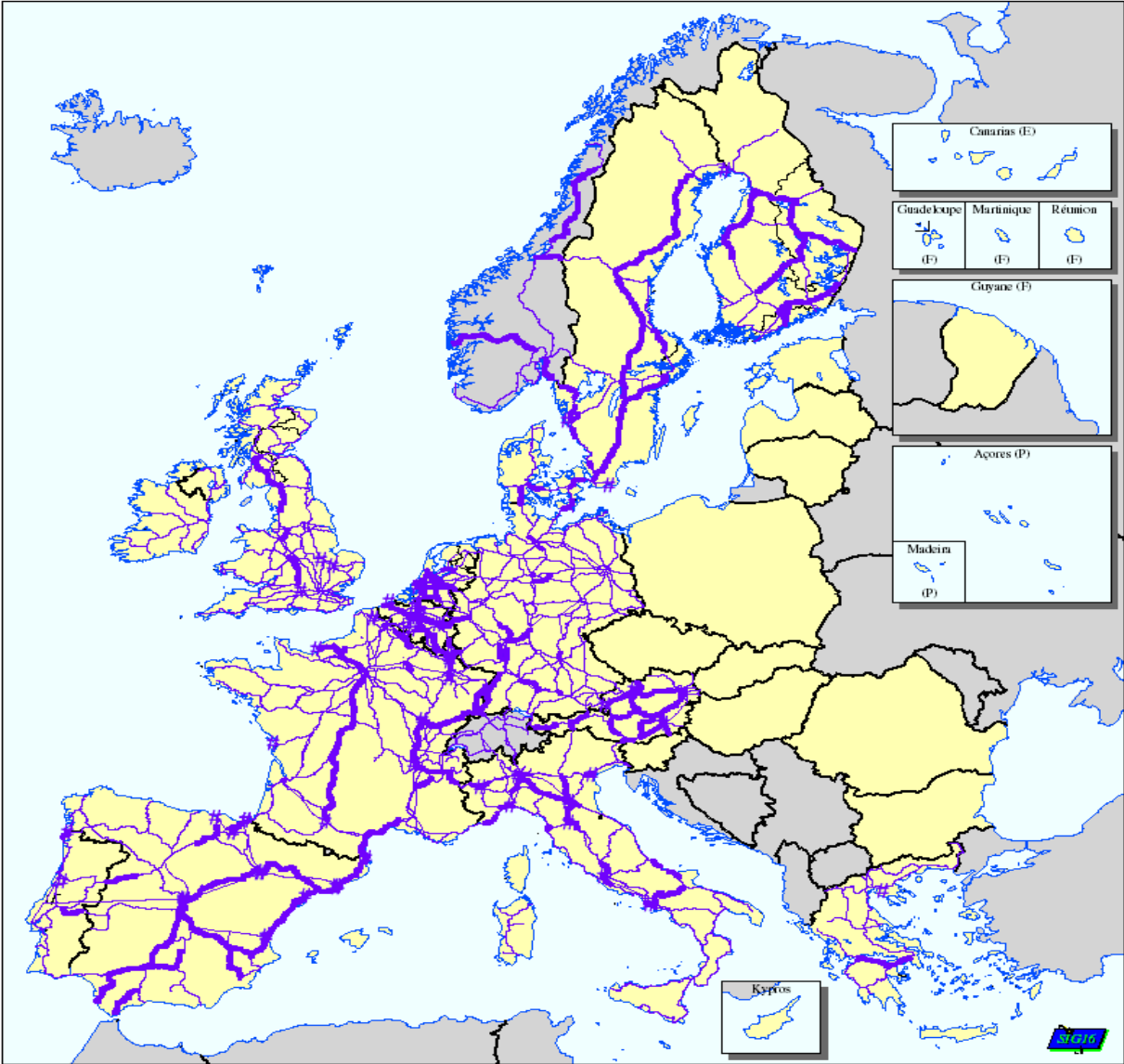


NB: Il s'agit de représentations schématiques qui ne tiennent pas compte de tous les itinéraires réellement empruntés par les Poids Lourds

Trànsit de la Península Ibèrica cap a la resta d'Europa per França



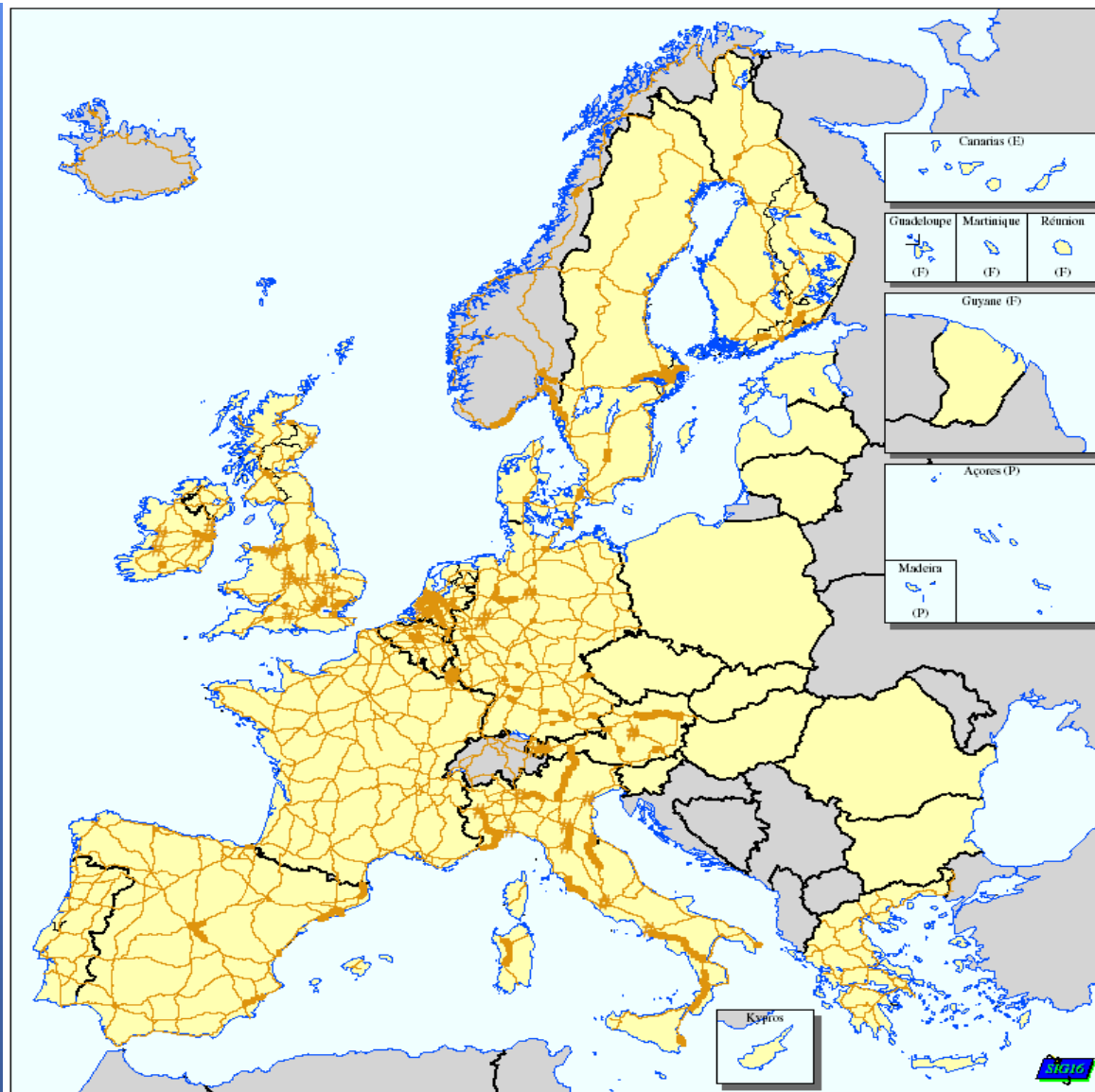
PROBLEMES DE CONGESTIÓ PER FERROCARRIL: HORIZZÓ 2010



A.5 Esquemas de las redes transeuropeas de transporte (horizonte 2010)

Estrangulamientos ferroviarios

PROBLEMES DE CONGESTIÓ PER CARRETERA: HORIZÓ 2010



A.6 Esquemas de las redes transeuropeas de transporte (horizonte 2010)

Estrangulamientos viarios



Priority projects adopted in 1996

1. High-speed train/combined transport north-south
2. High-speed train PBKAL (Paris-Brussels-Cologne-Amsterdam-London)
3. High-speed train south
4. High-speed train east
5. Conventional rail/combined transport: Betuwe line
6. High-speed train/combined transport: France-Italy
7. Greek motorways, Pathe and Via Egnatia
8. Multimodal link Portugal-Spain-Central Europe
9. Conventional rail link Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (completed)
10. Malpensa airport, Milan (completed)
11. Øresund fixed rail/road link between Denmark and Sweden (completed)
12. Nordic triangle rail/road
13. Ireland/United Kingdom/Benelux road link
14. West coast main line (rail)

Priority projects proposed by the European Commission in 2001 (new projects and extensions)

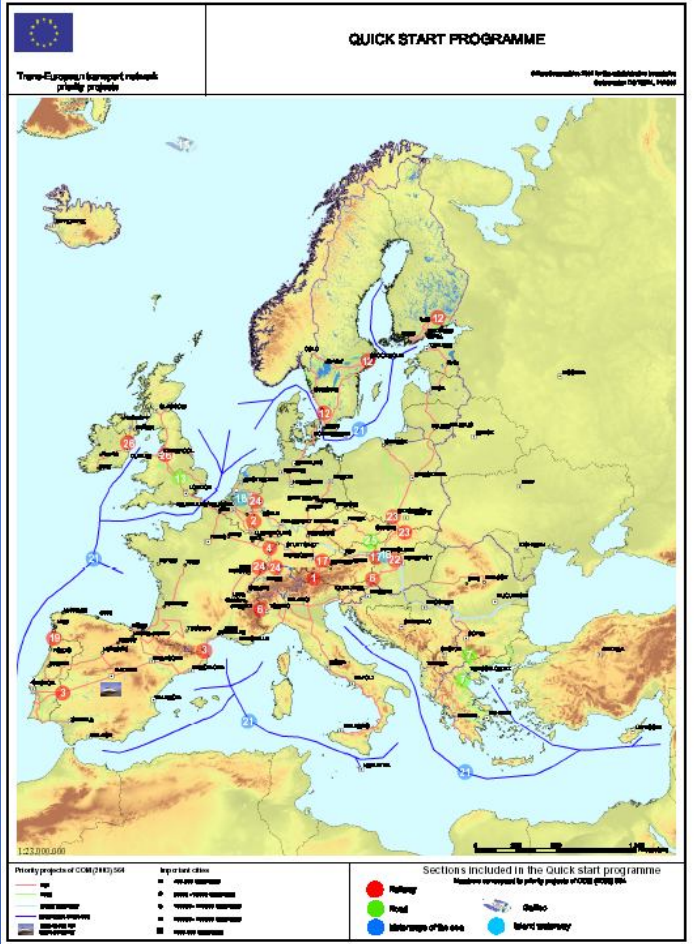
New projects

15. Global navigation and positioning satellite system Galileo
16. High-capacity rail link across the Pyrenees
17. Eastern European combined transport/high-speed train
18. Danube river improvement between Vilshofen and Straubing
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn Belt: fixed link between Germany and Denmark

Extensions

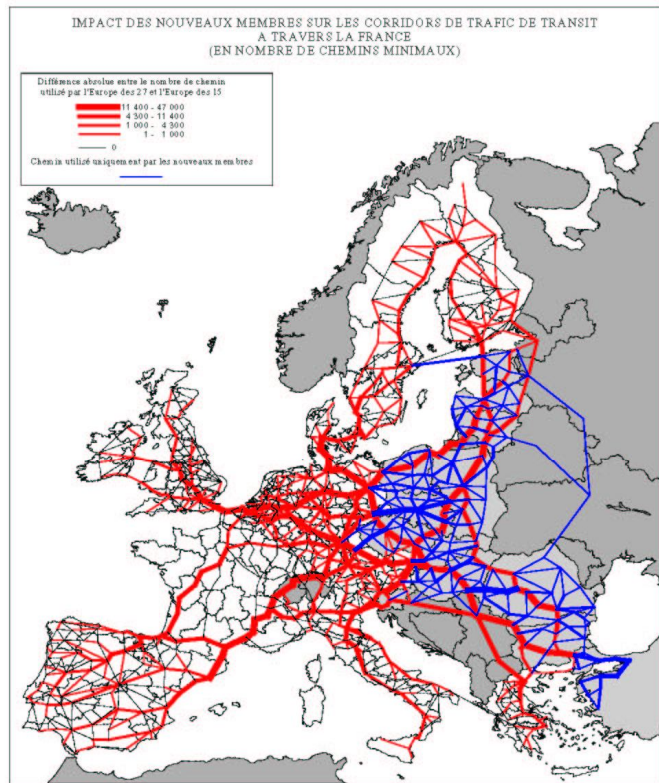
1. High-speed train/combined transport north-south (Verona-Naples and Bologna-Milan)
3. High-speed train South (Montpellier-Nîmes)

- Adopted Rail Project
- Proposed Rail Project
- Adopted Road Project
- Proposed Road Project
- Rail Network (in 2010)
- Road Network (in 2010)



¿Arco Mediterráneo?





Source : Philippe Mathis pour la DATAR





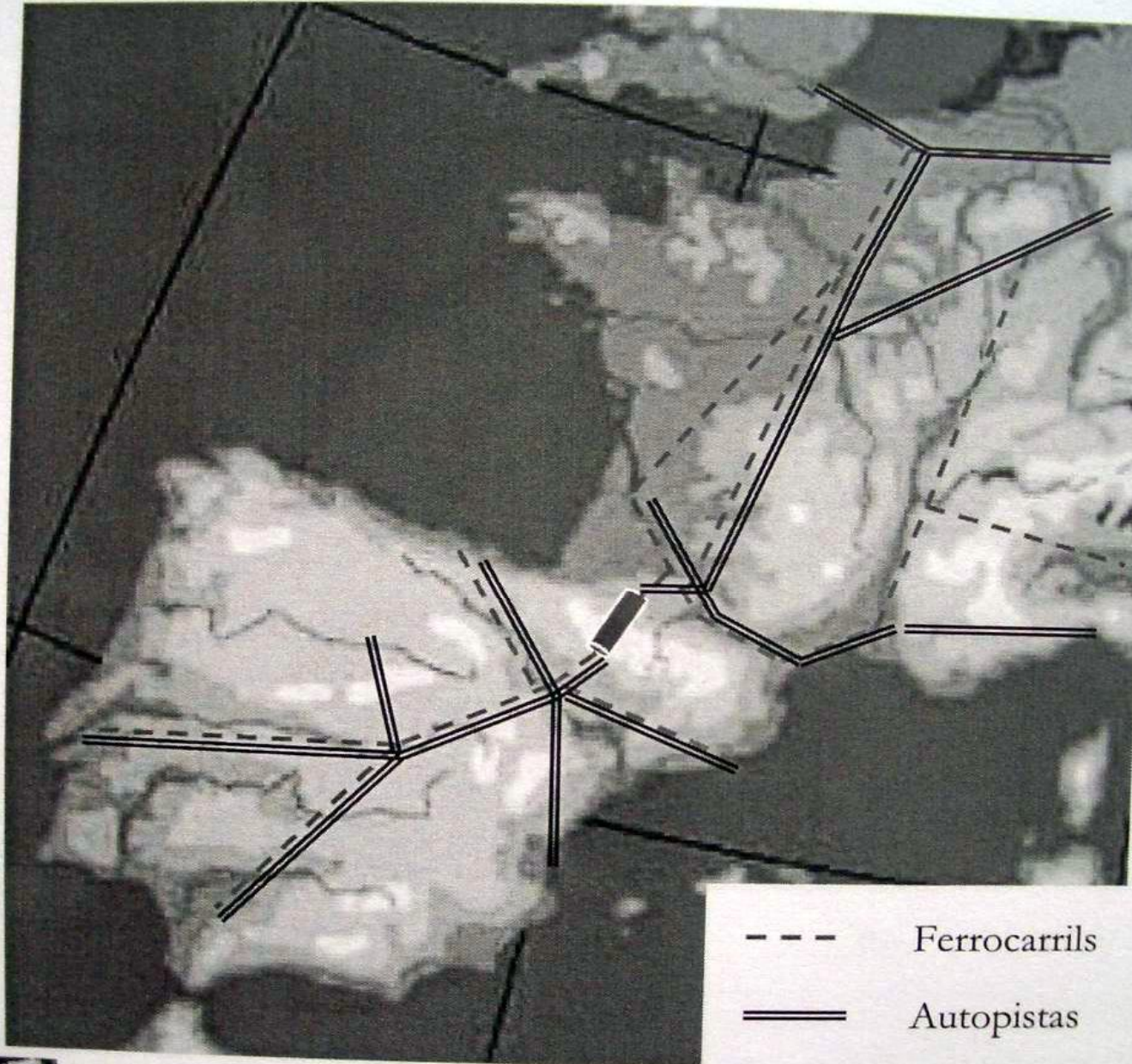


La Ville d

Saragosse est à la confluence de trois cent km de Bilbao de sorte ce qui suppose plus de 650.000

Actuellement e ou des autoros Nord-Sud entr avec une rout Valence-Sarag

Dans sa relat à travers les F relation cult Toulouse ou l



--- Ferrocarrils
== Autopistas

Zaragoza : el camino mas corto hacia toda España

- 800.000 habitantes - 5.º ciudad de España
- Al corazón de la economía española:
 - un 80% del PIB se realizan a menos de 300 kms,
 - en la red AVE: Sevilla, Madrid, Barcelona
- Plaza: una plataforma logística multimodal de envergadura europea.



Luis Lucia Lucia (DRV, 1930):

- “Valencia queda siempre en la periferia: la mata la distribución radial de los ferrocarriles españoles...”

Luis Lucia Lucia (DRV, 1930)

- Un chelín cuesta el transporte de una caja de naranja de Valencia a Londres. ¡Nueve pesetas cuesta esa misma caja desde Valencia a Madrid!... Problema del exterior porque la línea de valencia Port Bou, por ser sencilla, impide el rápido transporte de nuestra fruta a la frontera; y por ser de ancho nacional, produce, por una parte, los horrorosos y continuos taponamientos de Cerbere (...) y de otra, el extraordinario y superfluo gasto del trasbordo de tan gigante cantidad de mercancía...”

Luis Lucia Lucia (DRV, 1930)

- Solució?
 - *Tot això* “podia ser evitado trayendo a Valencia la red de ancho internacional”

José Bellver Mustieles (1933)

- **El carril internacional para Valencia:**
- Nuestra Zona Franca habrá de contar con la comunicación directa con la frontera francesa, mediante el carril internacional que perita sumergir las mercancías en la red ferroviaria europea. Procediendo lógicamente, habrá que prolongar la vía de 1,44 metros desde Barcelona hasta Valencia

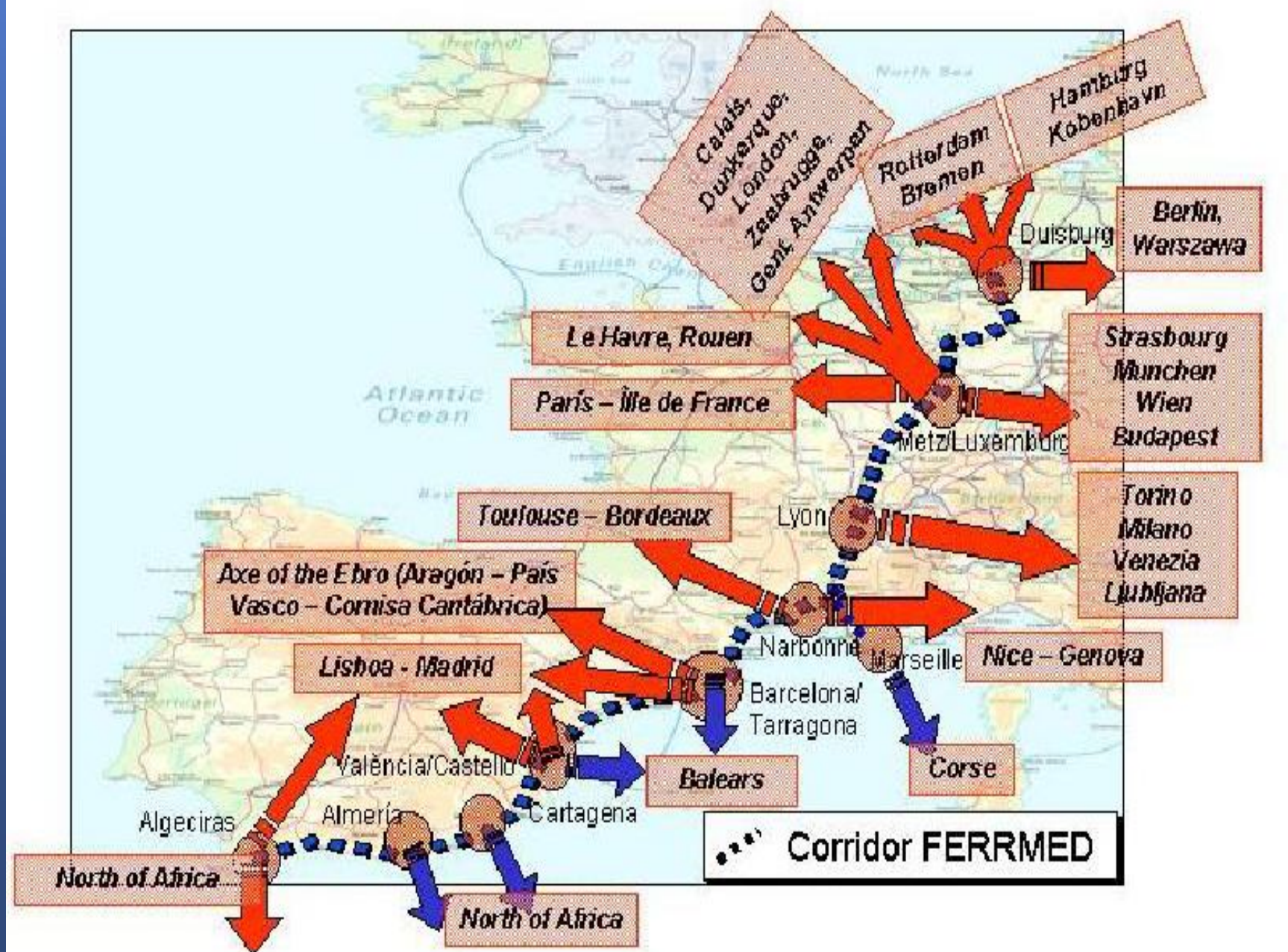






The axis has a direct influence over a population of (20% of EU population and 21% of GDP).

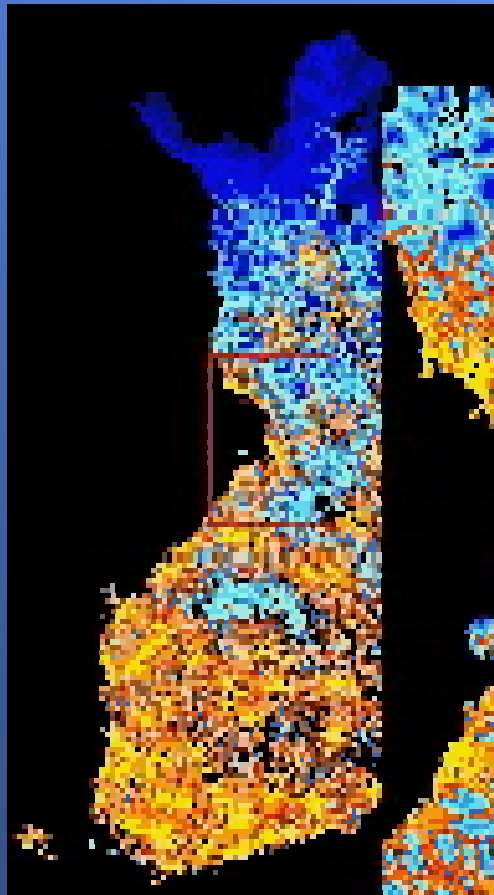




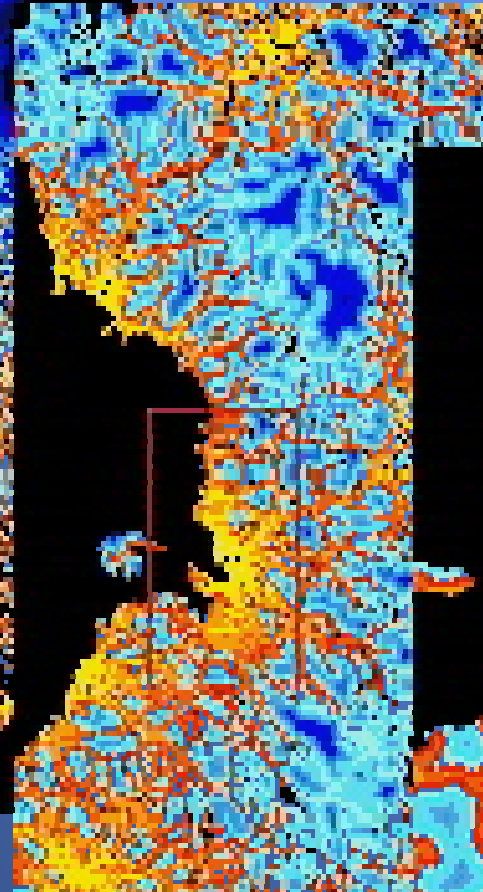
Scales:

From global

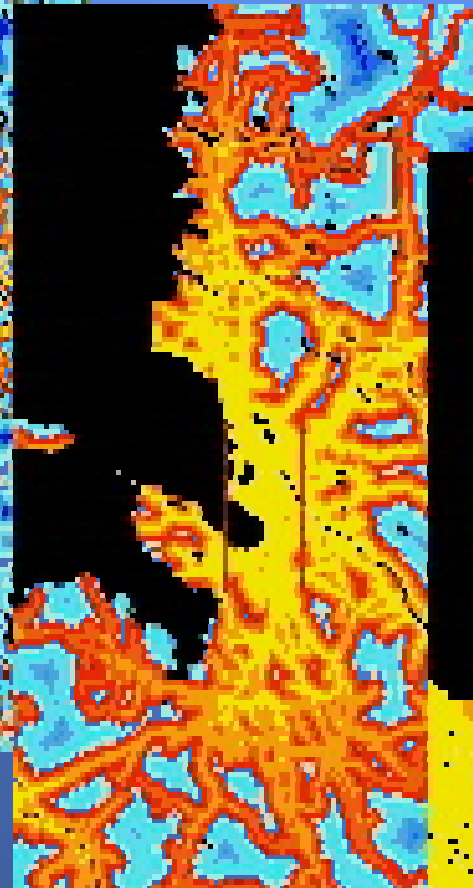
to Europe



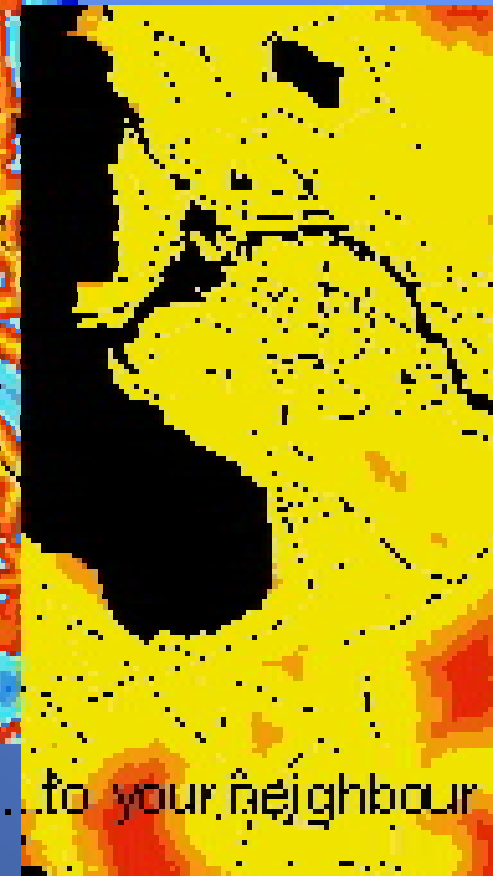
...to national



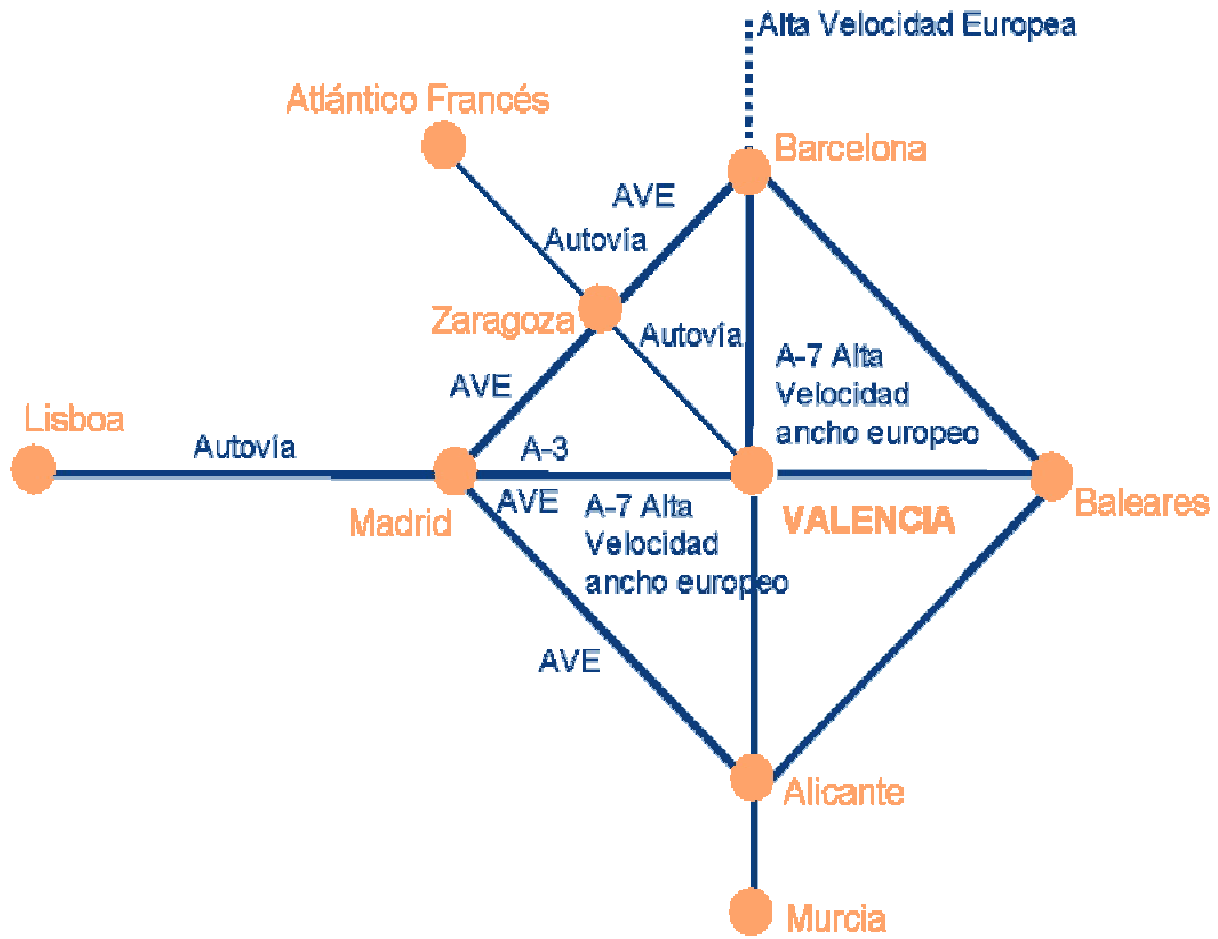
...to regional



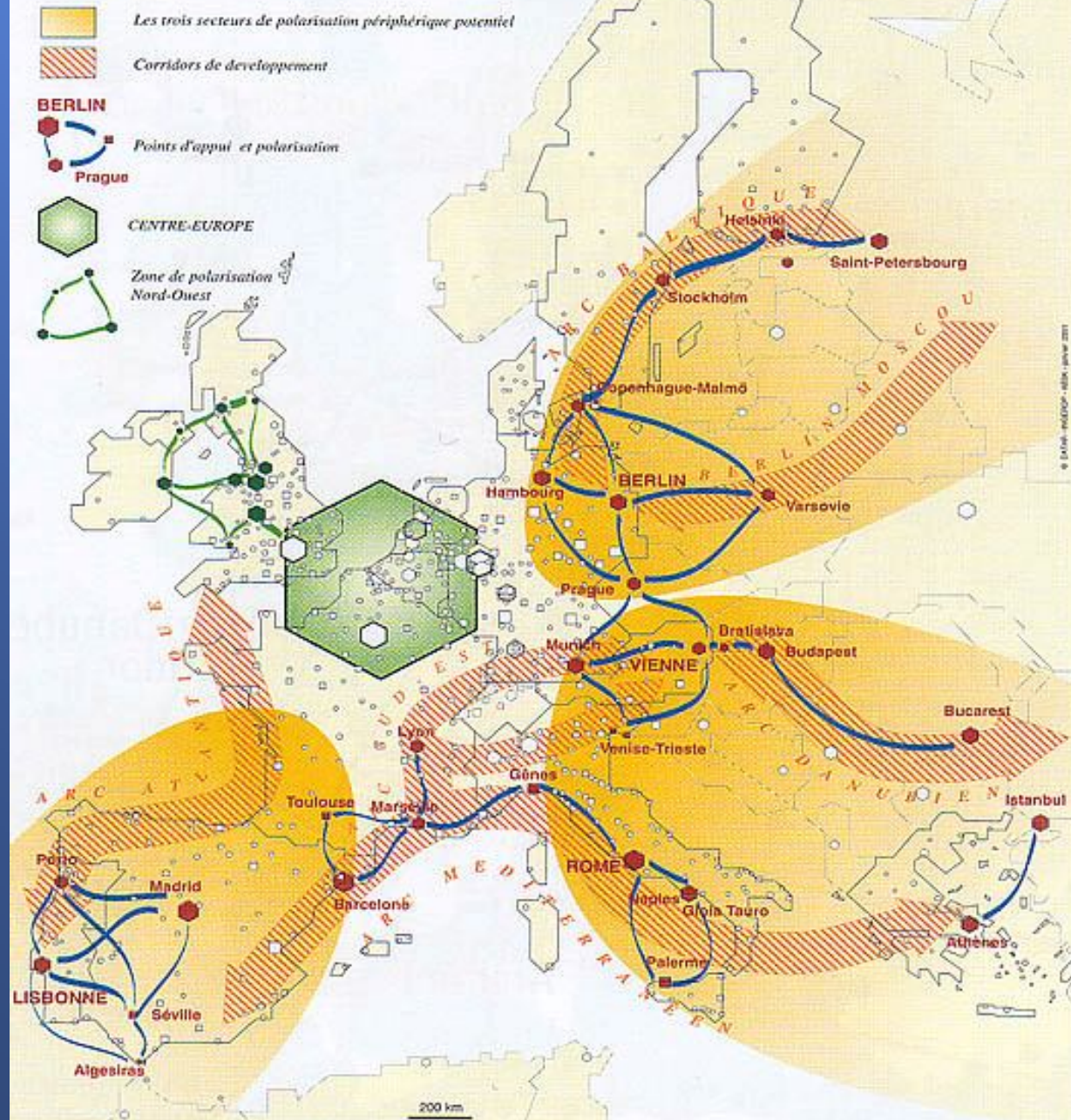
...to local



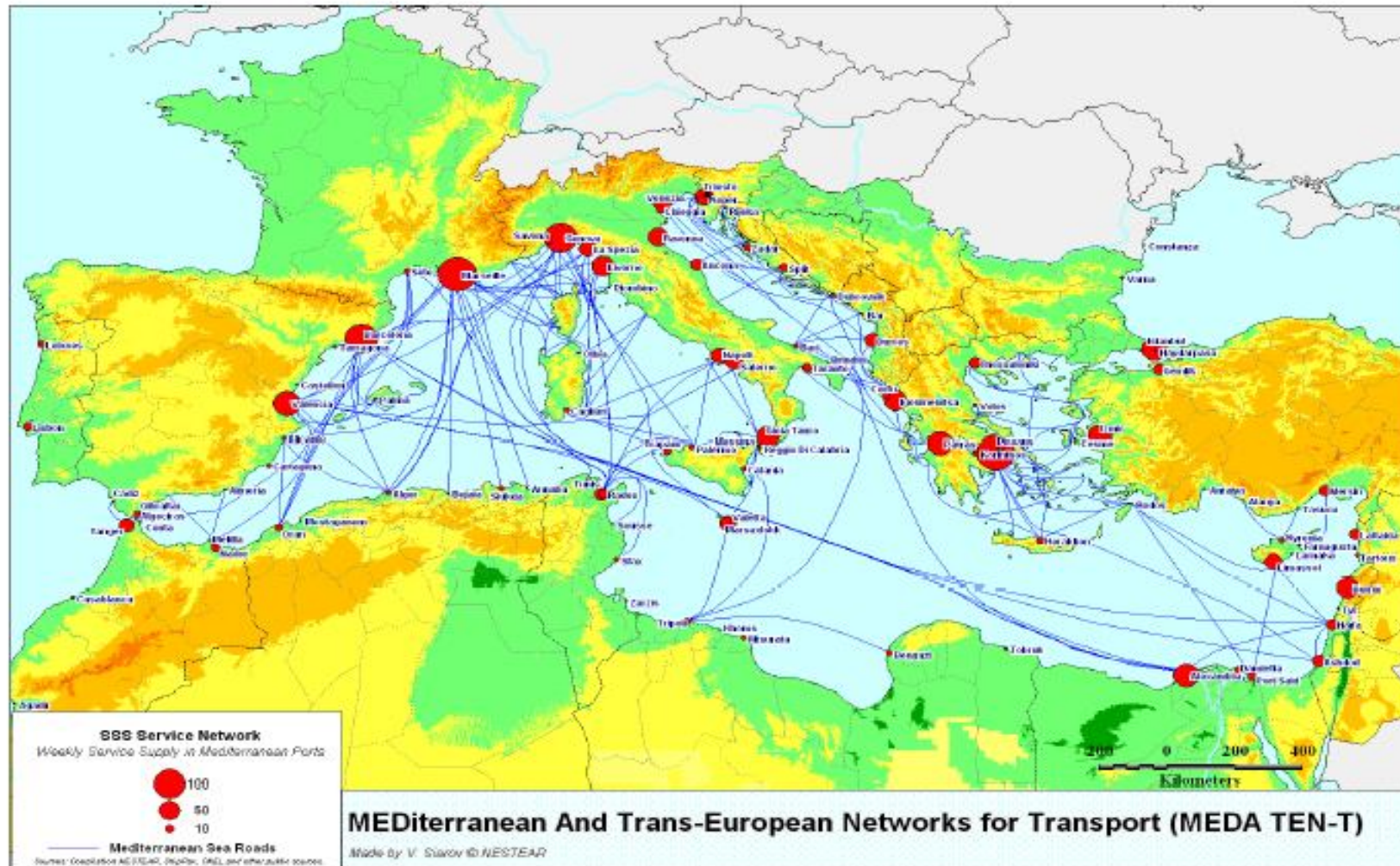
...to your neighbour



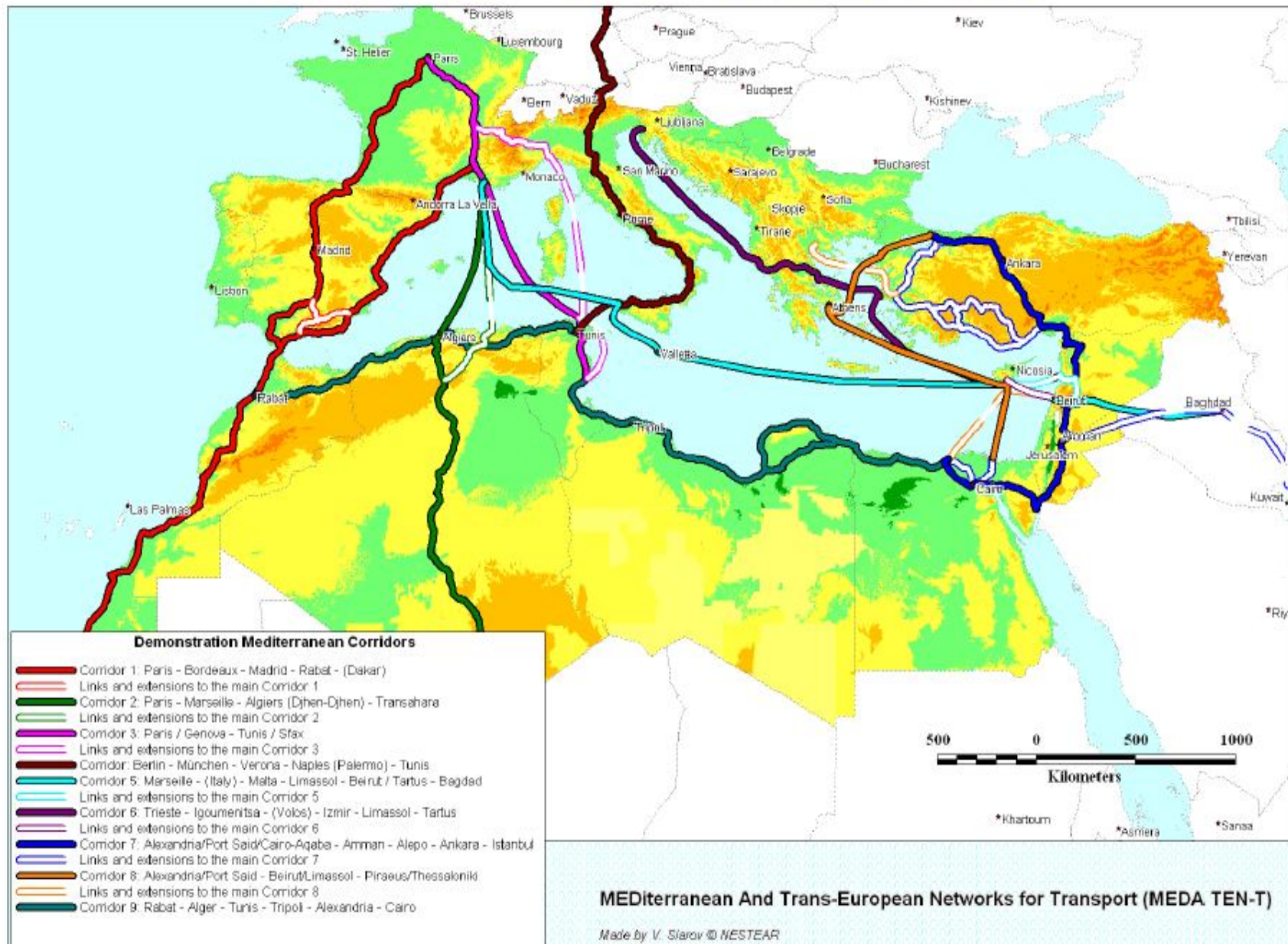
TENTATIVE POUR UNE DEFINITION SPATIALE
DES ZONES D'INTEGRATION MONDIALE PERIPHERIQUE



Network of services



Demonstration Mediterranean corridors





Los piratas acechan Valencia y Barcelona

"Gran daño y peligro amenaza a reinos y repúblicas con el aumento de esta suerte de ladrones del mar"
Daniel Defoe,
"Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas", 1724

Toda perspectiva catalana es un sinvivir. Cuando empezamos a encariñarnos con el eje o corredor mediterráneo; cuando derecha, izquierda y centro coinciden en que el tren de mercancías de Levante huele a futuro; cuando la Geografía vuelve a caer simpática; cuando la entente con los valencianos comienza a cobrar sentido y perfil; cuando, de Salses a Guardamar, los fundamentalistas se quedan sin argumentos, inquietantes noticias provenientes de Extremo Oriente nos dicen que el Mediterráneo podría quedarse pronto sin barcos de gran tonelaje. ¡Los piratas de Somalia!

El tráfico por el Canal de Suez está bajando (400 barcos menos en lo que va de año). Y el Cabo de Buena Esperanza vuelve a estar de moda, como en tiempos de los grandes navegantes portugueses. Tres de las principales compañías navieras del mundo (la danesa Maerks, la francesa CMA CGM y China Shipping) han comenzado a desviar barcos hacia las aguas australes, con la orden de circunvalar las costas de África y no temer aquel terrible Cabo de las Tormentas descubierta en 1488 por Bartolomeu Dias, que el rey portugués João II rebautizó *Boa Esperança*, en hábil operación de marketing para promocionar la novísima ruta hacia las Indias (que Vasco de Gama profundizó).

Aunque la vuelta a África supone entre siete y diez días más de navegación, puede suponer un ahorro de 200.000 euros para los grandes barcos (megacarriers). ¿Tan peligrosos son los piratas

La navegación Asta-Europa

- Puertos de salida
- Puertos de llegada
- Cambios de rumbo
- Ruta tradicional, por Suez
- Ruta alternativa



TRES AMENAZAS PARA EL TRÁFICO NAVAL ASIA-MEDITERRÁNEO

1. Las elevadas tarifas del canal de Suez. Actualmente suponen unos 450.000 € para un carguero que transporte unos 9.500 contenedores
2. Los piratas de Somalia han provocado un encarecimiento de los seguros
3. La bajada del precio de los carburantes permite bordear las costas de África a menor coste, aunque se alargue la duración de la travesía (de 7 a 10 días)

Los cargueros pueden optar por descargar en Tánger o Algeiras sin tener que llegar a los puertos del Mediterráneo. O bien dirigirse directamente a los puertos del norte de Europa

LA VANGUARDIA

somalis? En realidad tres son los factores que amenazan la ruta almogávar: las altas tarifas del Canal de Suez, el encarecimiento de las primas de seguro como consecuencia de la piratería, y el descenso del precio del fuel, como consecuencia de la crisis económica.

Mermados los ingresos turísticos del país el Nilo por la amenaza del terroris-

Llegado el caso, si falla la OTAN, las dos Generalitats deberán mandar una flota al golfo de Adén

mo islámico, Hosni Mubarak exprime Suez como si fuese una jugosa naranja de Jaffa. Los egipcios, que nacionalizaron el canal en 1956 para financiar la gran presa de Asuán —la aventura de Nasser que descolocó a medio mundo—, cobran 454.800 euros por cada barco de 9.500 contenedores. El fuel para la circunvalación de África sale más barato. Las 3.400 millas adicionales de la vieja ruta portuguesa consumen 30.500 euros en combustible. Vasco de Gama se está vendiendo de Ferdinand de Lesseps.

Geografía, economía y política por todo lo alto. Volvemos a los viejos tiempos. El fenómeno de la piratería se extiende: hace unas semanas un mercante fue asaltado frente a las costas de Omán. Aunque los grandes transportes de contenedores no son fáciles de abordar, las aseguradoras han hallado un bu en motivo para subir precios.

He ahí un sugerente argumento para

Quim Monzó, que tanto admira a Dino Buzzati, autor de *El desierto de los tártaros*, el más tenso relato sobre la espera, la infructuosa espera. Catalunya y Valencia por fin se ponen de acuerdo y cuando ya tienen el tren de mercancías a punto para transportar coches y naranjas a Carolingia; ¡los barcos no llegan! Se imponen la creación de una unidad naval catalano-valenciana (los aragoneses también podrían apuntarse) para poner orden en el golfo de Adén. Grande es el reto de la ministra Chacón, hoy al mando de la Armada española.

En todo desbarajuste siempre hay un ganador. La ruta africana beneficia a los puertos de Tánger y Algeiras, llamados a competir duramente entre sí. Algeiras recibe tráfico del Atlántico y del Mediterráneo, y con el activo apoyo de la Junta de Andalucía apuesta por el corredor ferroviario central (Algeiras-Sevilla-Córdoba-Madrid-Irun-París). En su reciente entrevista con el presidente de la Junta de Andalucía, apenas 24 horas después de la magna inauguración de la T1 de El Prat, José Luis Rodríguez Zapatero prometió a José Antonio Griñán prioridad para el corredor central. En materia de promesas, Zapatero es un as. Lo cuenta el blog del puerto de Algeiras (www.puertoalgeiras.org) de obligada lectura para adquirir nuevos horizontes navales y completar la necesaria conjunción entre política y geografía en la deriva de España.

(El sinvivir no acaba aquí. Si prospera el deshielo del casquete polar Ártico, parte del tráfico del Pacífico podría llegar a los puertos del norte de Europa por el estrecho de Bering, surcando la cornisa siberiana. La ruta de Pedro el Grande. Vladimir Putin ya sueña con abrir campos de golf en Murmansk y Nueva Zembla. La Geografía. Sí, vuelve la Geografía.)

Tres líneas estratégicas

- **1. EJE DE LA COMPETITIVIDAD**
 - Mejorar la competitividad de las regiones del Arco Mediterráneo mediante la creación y desarrollo de un entorno económico favorable a la empresa
- **2. EJE DE LA ACCESIBILIDAD**
 - Reforzar la cohesión del territorio para reducir las dificultades derivadas de la lejanía a los centros de gravedad de la Unión Europea, de la fragmentación y de la desconexión de la red europea de transportes
- **3. EJE DE LA INSERCIÓN REGIONAL**
 - Mejorar las condiciones de los intercambios comerciales, económicos y sociales entre comunidades del Arco Mediterráneo
 - Crear un ambiente propicio para ofrecer un perfil de trabajo que otorgue a las regiones implicadas un valor añadido al que cada una de ellas tiene de forma individual