

Capítulo C 3: TRANSPORTES, INFRASTRUCTURAS Y TELECOMUNICACIONES

LÍNEAS GENERALES: la política comunitaria fomenta como objetivo estratégico la construcción de "sistemas de transportes eficaces". Por ello, aquí nos centraremos principalmente en **ferrocarriles, autovías, aeropuertos y redes de servicios** (telecomunicaciones, alcantarillado, gas, electricidad). También nos referiremos a las **medidas "blandas"** tales como la planificación de las redes de transportes, el *marketing* y los servicios de transporte público transfronterizo. En las primeras versiones de este Manual el tema principal del capítulo era el **transporte físico**, ya que a las regiones fronterizas les afectan enormemente todos los aspectos de esta área. En esta edición del Manual hemos considerado muy importante resaltar las telecomunicaciones, el gobierno electrónico, aspectos de conectividad y accesibilidad, etc. que, muy probablemente, merecerán un capítulo específico en ulteriores ediciones.

PUNTOS CLAVE:

- Las líneas directrices para la **Red Transeuropea de Transportes** constituyen el punto de partida de las futuras medidas para la construcción de transportes nacionales y comunitarios.
- El **desarrollo de los servicios de transporte y otras infraestructuras básicas** es una condición física previa para la CTF. Este fue un caso evidente en las regiones fronterizas del Objetivo 1 o en los Países de Europa Central y Oriental (PECOs). Así se ha reflejado en los grandes proyectos de interés europeo (como las Redes Transeuropeas de Transporte, las TEN-T en sus siglas en inglés), nacional (por ejemplo los puertos, las redes de ferrocarril o de autovías) y regional (redes secundarias de carreteras y carriles para bicicletas).
- Redes Europeas de Transporte (*TEN-T Networks*).
- La **planificación integral** (junto con la formación y la mercadotecnia) es necesaria para superar la condición periférica de muchas regiones fronterizas, y para explotar el nuevo potencial de desarrollo que surge de la superación de las barreras fronterizas;
- Los **eslabones perdidos** en las redes de transporte principal y de servicios públicos siguen afectando a la mayoría de las regiones fronterizas. Por consiguiente, superar estos "eslabones perdidos" entre redes de transporte a cada lado de la frontera sigue siendo la prioridad principal para casi todas ellas. Asimismo, se han construido numerosos pasos fronterizos en las fronteras externas de la UE y en las nuevas fronteras interiores (entre los Estados de Europa Central y Oriental), pero siguen quedando huecos por cerrar, mientras se abren nuevos frentes ante las recientes limitaciones impuestas o anunciadas en algunas fronteras.
- Las instalaciones de **transporte multimodal** y las **acciones "blandas"**, esto es, marketing y promoción de los transportes públicos transfronterizos, representan nuevos desafíos para la mayoría de las regiones fronterizas.
- Las nuevas **Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC)** irrumpieron a finales del pasado siglo y se han generalizado a comienzos del presente. Esto ha supuesto una auténtica revolución en el acceso a la información, aunque la **conectividad** y la **accesibilidad** no son las mismas para todos en todos los territorios. También los territorios de frontera adolecen de un peor acceso a fibra y a alta velocidad en general. La generalización del uso de teléfonos móviles trajo también el problema del "**roaming**" en las regiones fronterizas, pero este problema ha sido resuelto de forma bastante satisfactoria en la UE. Aspectos como el **gobierno electrónico** o la **telemedicina** han abierto nuevas perspectivas para los servicios públicos, también a nivel transfronterizo, aunque persisten los obstáculos.

EJEMPLOS:

- Consorcio de transportes, Euroregión Salzburgo-Berchtesgadener Land-Traunstein (AT/DE)
- Construcción del Puente Internacional de Valença (PT/ES)
- Proyecto Piloto de Transporte Público Transfronterizo, Emmen-Meppen (DE/NL)
- Construcción del Paso Fronterizo entre Radomierz y Hagenwerder (PL/DE)
- Mejoras en el Acceso al Puente sobre el río Guadiana (PT/ES)
- Nueva Línea de Ferry en la Euroregión Elbe Labe (CZ/DE)
- Modernización del Canal Ballinamore-Ballyconnell, Vía fluvial Shannon-Erne (IE/UK)
- Estudio de Viabilidad para el aeropuerto (DE/FR/CH)
- Centro Investigaciones Logísticas (NL/DE); and many more

TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

1. PROBLEMAS Y DESARROLLO GENERAL

La movilidad es una de las funciones clave de nuestra sociedad. Por ello, el transporte y las infraestructuras son, junto con la capacidad educativa, de formación e innovación, los factores más importantes para la modernización de una región. Gracias a las nuevas tecnologías del transporte, a la moderna logística y a las avanzadas posibilidades de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs), las empresas ya no necesitan instalarse necesariamente en determinadas regiones clave, ya que existen accesos rápidos a los centros nacionales y a las regiones europeas mejor situadas.

Teniendo en cuenta el hecho de que las regiones fronterizas europeas:

- se encuentran con frecuencia en una situación periférica con respecto a su país o al conjunto de Europa;
- están al mismo tiempo expuestas a la competencia en el mercado único europeo; y
- en el caso de las fronteras externas de la UE existen obstáculos adicionales (por ejemplo, Schengen) y, además, deben servir de puente a las regiones vecinas,

resulta obvio que la mejora de los transportes e infraestructuras es una de las medidas más importantes para el desarrollo de las regiones fronterizas y transfronterizas. Sin carreteras, vías férreas, rutas navegables y aeropuertos interregionales, transfronterizos y de gran capacidad, la cooperación a través de las fronteras es prácticamente imposible: faltan las condiciones físicas.

La ausencia de infraestructuras de la que tradicionalmente adolecieron —y aún hoy afecta— a muchas regiones fronterizas, responde fundamentalmente a tres razones:

- en las zonas fronterizas, en muchos casos remotas y con baja densidad de población, la construcción de infraestructuras se ha reducido al mínimo por ausencia de demanda;
- en las zonas más pobladas y más desarrolladas económicamente (por ejemplo, en las antiguas regiones del carbón y el acero), fueron sobre todo cuestiones militares y políticas las que motivaron la poca conveniencia en el pasado de construir infraestructuras y transportes transfronterizos entre estados fuertes y/o bloques estratégico-militares (Este-Oeste);
- la dificultad técnica y, sobre todo, el alto coste de las grandes conexiones que atravesaban sistemas montañosos y mares o ríos (también túneles y puentes), motivaron que en muchos casos se renunciara a su construcción.

Hasta la década de los setenta del siglo pasado no se produjeron enfoques conceptuales para superar el retraso en infraestructuras de las regiones fronterizas mediante inversiones orientadas adecuadamente. Sin embargo, esto fue cambiando durante los ochenta y noventa, debido, fundamentalmente, a:

- el mayor papel que la política comunitaria comenzó a desempeñar en los distintos ámbitos;
- la construcción del Mercado Único Europeo;
- la ampliación de la UE hacia el Centro y el Este de Europa;
- las medidas de la Política Regional europea y el Fondo de Cohesión,
- la Iniciativa Comunitaria Interreg,
- la ayuda estructural a los países candidatos a entrar en la UE desde el año 2000 hasta su ingreso, utilizando los siguientes instrumentos financieros:

- el nuevo Programa Phare
- el fondo agrario de armonización con el FEOGA (*Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agraria*): el SAPARD (*Instrumento Especial de Ayuda a la Preadhesión para la Agricultura y el Desarrollo Rural*); y
- el nuevo instrumento de *Política Estructural de Preadhesión* (ISPA), a partir del año 2000¹ (7 mil millones de euros para aproximadamente 7 años, esto es, mil millones de euros por año).

Prácticamente todos los **59 programas de Interreg IIA** (1994-1999, but implemented with a delay of 1-2 years) incluyeron estrategias para la mejora de los transportes y las infraestructuras (transporte, redes de energía, telecomunicaciones) vinculados a los asuntos principales de planificación e infraestructuras regionales. El mayor énfasis programático se puso en las regiones más pobres de Europa: mediante el desarrollo de infraestructuras, se dieron en muchos casos por vez primera las condiciones de partida en estas regiones **Objetivo 1** para una cooperación económica y socio-cultural duradera.

No obstante, también en **Europa Central** y en los **países escandinavos** las posibilidades de mejora aparecieron asociadas a las infraestructuras y transportes transfronterizos, ya fuese a través de medidas concretas (para superar las brechas transfronterizas) o de estudios, a partir de los cuales se pudieron desarrollar ulteriores proyectos en las zonas fronterizas.

En los países de Europa Central y Septentrional se reconocía la necesidad

de ampliar los grandes corredores de transporte del Este al Oeste para complementar los corredores ya existentes y bien desarrollados entre el Norte y el Sur: por ejemplo, actualizando pasos fronterizos ya existentes y construyendo puentes y túneles (DK/SE), desarrollando tecnologías de la información transfronterizas y planificando futuros corredores de transporte.

En las regiones menos desarrolladas del **sur de Europa**, los esfuerzos se concentraron en las infraestructuras transfronterizas básicas de transporte por carretera y ferrocarril (incluyendo pasos fronterizos), aunque también en la ampliación de puentes y túneles.

En las antiguas **fronteras externas de la UE** (antes de 2004) **y en las fronteras de Europa Central y Oriental**, además del desarrollo de los pasos fronterizos existentes, la creación de nuevos para el transporte interregional e internacional revistió especial importancia. A partir de 1990 se reactivaron las redes de transporte entre Este y Oeste, y se crearon pasos el tráfico recreativo de ciclistas y senderistas al lado de los pasos para el tráfico rodado y de ferrocarril².

Sin embargo, existe un factor que ha sido común a todas las fronteras europeas: el aumento del volumen de transporte a causa de la creciente movilidad y la intensificación del comercio internacional. Esto se produjo en un principio dentro de la UE, sobre todo en el eje norte-sur en las travesías de los Alpes y los Pirineos; y después en las conexiones desarrolladas rápidamente entre el este y el oeste. Esto ha hecho que las áreas afectadas

¹ El Instrumento para la Asistencia a la Pre-Adhesión (IPA) es un instrumento financiero unificado de la UE que reunió en 2007 todo el apoyo a la pre-adhesión en un único instrumento, orientado a preparar a los países

candidatos y precandidatos y su adhesión a la EU

² Véase el documento de la ARFE sobre pequeñas infraestructuras de frontera y obstáculos específicos en las fronteras orientales de la UE.

experimenten un enorme incremento del tráfico a través de las fronteras.

En general, sin embargo, en el caso de **grandes proyectos nacionales de infraestructura** para las áreas fronterizas, lo habitual fue utilizar los **programas principales**, financiados por los **Fondos Estructurales** de la UE o, en los **países candidatos**, por **Phare** principalmente, aunque también por **SAPARD** o **ISPA**. Estos instrumentos ofrecían más recursos para inversiones en infraestructuras de transportes que los que Interreg III A o PHARE CBC podían ofrecer. Por otra parte, **Interreg III A** y **Phare CBC** sólo podían ser utilizados para proyectos de infraestructuras **genuinamente TF** ("eslabones perdidos, pequeños corredores a ambos lados de la frontera").

2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

2.1. Política Europea de Transportes – Red Transeuropea de Transportes (RTE-T³)

La política comunitaria de transportes ha evolucionado mucho en los últimos veinticinco años y es el segundo mayor ámbito de legislación comunitaria tras la agricultura. La consecución de los objetivos del programa de acción comunitario "Política Comunitaria de Transporte" (julio de 1995) condujo a la realización de un gran esfuerzo para mejorar la eficacia y calidad de los sistemas de transporte integrado en el mercado único europeo, así como a intensificar las relaciones con los países terceros. Los objetivos generales de profundizar y ampliar las políticas de la Unión también ha adquirido un significado especial en el sector de los

transportes, al igual que la creciente movilidad transnacional y transfronteriza de personas y mercancías. Junto a este programa de acción, el ámbito de las *Redes Transeuropeas de Transporte* (RTE-T) ha ido adquiriendo una gran importancia junto con una Europa integrada y la CTF.

El desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transporte, Energía y Telecomunicaciones (RTE o TEN, en inglés) es también una de las mayores prioridades de la UE. Esto se ha reflejado en:

- la inclusión de las RTE-T en el Tratado de Maastricht (y sucesivos: proyecto de Constitución Europea, Tratado de Lisboa);
- la constitución de grupos de trabajo de alto nivel por parte del Consejo Europeo;
- su incorporación en el Libro Blanco de la Comisión sobre Crecimiento, Competitividad y Empleo; y
- la financiación de las infraestructuras de transporte transeuropeas, a través de una línea presupuestaria específica para las RTE, que, en el período 1995-1998 alcanzó los 1.344 millones de euros.

En aquel entonces la "Agenda 2000" incidía en la trascendencia de las RTE para los países candidatos de Europa Central y Oriental, así como para el desarrollo de un mercado único europeo ampliado. Estas fueron las principales razones de la construcción de las RTE:

- La construcción y ampliación de las RTE aporta a la consecución de importantes objetivos comunitarios como el funcionamiento sin obstáculos del Mercao Único o el fortalecimiento de la cohesión económica y social.

³ TEN-T en sus siglas en inglés

- La construcción y ampliación de las RTE en el conjunto de la comunidad debe garantizar de modo permanente el transporte de bienes y personas con el máximo grado de compatibilidad social y medio-ambiental, e integrar todos los modos de transporte teniendo en cuenta sus ventajas cooperativas.
- Las capacidades existentes deben aprovecharse de modo óptimo, y las redes de los distintos modos de transporte deben integrarse en las RTE, ya sean de carreteras, ferrocarriles, vías fluviales, marítimas o aeropuertos, de bienes y personas y para el transporte integrado.

Las directrices de las RTE constituyen el marco general para el fomento de medidas desde los Estados miembros o, llegado el caso, desde la Unión.

De esta manera, el objetivo más importante de las RTE hasta el año 2010 fue la integración de las redes de comunicaciones marítimas, terrestres y aéreas, tal y como se refleja en los mapas y esquemas de las redes. Las características principales de las actuaciones comprenden acciones transfronterizas de planificación, desarrollo y expansión, además de la elaboración y actualización de los planes de las redes,.

Siempre que se decide construir una RTE, es obligatorio que ésta supere un estudio de impacto ambiental. Además, para formular propuestas de corredores de transporte, es necesario garantizar que todos los Estados miembros y todas las regiones estén conectados a la RTE de forma transfronteriza. Estas eran las medidas prioritarias:

- Creación y construcción de conexiones principales y secundarias;
- construcción de infraestructuras para los accesos a la red de las zonas insulares, aisladas y periféricas;

- combinación e interconexión óptima de los distintos modos de transporte, teniendo en cuenta la dimensión ambiental a la hora de ampliar las redes.

En el caso de la ampliación de las redes a los países terceros, la Unión tenía que decidir caso a caso, según los procedimientos previstos en el Tratado, si se apoyaba la conexión y la interoperabilidad con la red para garantizar la compatibilidad de las RTE con las redes de los países terceros.

El Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron en 1996 las directrices para la construcción de las RTE. La decisión establecía (según el artículo 129c del TCE) los objetivos, prioridades y rasgos esenciales de las acciones planificadas hasta el año 2000 en el ámbito de las RTE y especificaba los proyectos de inversión de interés común. Así, se dispuso un marco de inversiones de 400 mil millones de euros, con el fin de que las RTE contribuyeran al desarrollo del mercado único comunitario. Se creó también un Comité informativo cuya función es examinar el posterior desarrollo de las RTE.

2.2 *Directrices de los modos de transporte*

Según el artículo 129c del Tratado la Comunidad debía fijar directrices especiales para las principales modalidades de transporte, indicando también los objetivos, prioridades y rasgos fundamentales de las acciones a emprender.

La **red de carreteras RTE** consiste en las autopistas existentes y las nuevas, así como las carreteras de larga distancia con un alto y homogéneo nivel de prestaciones y seguridad. Los proyectos específicos de ampliación de las RTE por carretera se enumeraron de modo indicativo en las directrices (Decisión 1692/96/CE). El conjunto de

la red abarcaba también la infraestructura necesaria para la gestión del transporte.

La **RTE de ferrocarril** se compone de la red de trenes de alta velocidad, y algunos tramos de ferrocarril convencional, incluyendo las conexiones de ferrocarriles para el transporte combinado. Esta red juega un importante papel a la hora de garantizar el transporte de bienes y personas por ferrocarril, y en la oferta de transporte combinado de larga distancia, haciendo posible combinarla con otros modos de transporte proporcionando conexiones con las redes locales y regionales de ferrocarril. Gracias a su continuidad, la red ofrece una interoperabilidad gradual a los usuarios, en particular mediante la armonización técnica, el control armonizado de trenes y sistemas de seguridad, así como una alta calidad y estándares de seguridad. En el Libro Blanco "Una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles de la Comunidad", la Comisión establecía las líneas de actuación para una estrategia diseñada para detener el declive que entonces experimentaba el transporte ferroviario de personas y mercancías, y convertirlo en una verdadera alternativa al transporte por carretera, especialmente a través de:

- la consolidación financiera de las compañías ferroviarias, gracias a la asunción de sus deudas por parte de los Estados miembros;
- la introducción de las fuerzas del mercado y funcionamiento según criterios comerciales, ampliando el derecho de acceso para todos el transporte transfronterizo de pasajeros y mercancías, y creando autopistas transeuropeas para mercancías (*freeways*); y
- la integración de todos los sistemas nacionales de ferrocarril que hayan evolucionado siguiendo directrices

nacionales y, por ello, experimentan dificultades para operar a nivel transfronterizo.

Para mejorar la oferta de transporte de mercancías por ferrocarril, la Comisión propuso crear una oficina central para la comercialización de FREEWAYS. Para ello, la Comisión consideró necesaria una mejor asignación, el establecimiento de compensaciones basadas en el coste, la reducción del tiempo de paso por las fronteras y la definición de criterios de calidad.

El **sistema de vías fluviales interiores de la RTE** consiste en los ríos y canales más importantes y sus conexiones. Esto posibilita las líneas de transporte entre regiones industriales y grandes áreas metropolitanas, y permite su conexión con los puertos marítimos e interiores. Las vías fluviales interiores de la red deben cumplir unos requisitos técnicos mínimos.

Los **puertos marítimos** también forman parte de la Red Transeuropea de Transportes. Su infraestructura ofrece una serie de prestaciones para el transporte de mercancías y personas que incluyen el servicio de transporte de largo o corto recorrido, incluyendo el cabotaje. La Comisión adoptó en 1997 el "Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructura de Transporte Marítimo".

La **red de aeropuertos de la RTE** se compone de los aeropuertos que están en el territorio comunitario, abiertos al tráfico aéreo comercial y cumplen determinadas especificaciones. Los nodos (*hubs*) internacionales y comunitarios constituyen el núcleo de la red transeuropea de aeropuertos, que asegura las conexiones entre los países de la Unión y el resto del mundo.

3. TRANSFERENCIA DE ENERGÍA Y TELECOMUNICACIONES

En las primeras ediciones de este Manual, las redes de energía se incluían en este capítulo, junto a las redes de transporte, ya que ambas políticas formaban parte de las TEN. No obstante, dada la evolución de las fuentes energéticas, el debate sobre las energías procedentes de fuentes fósiles y sobre la energía nuclear, el desarrollo de fuentes alternativas, renovables y limpias, y la necesaria “revolución pendiente” con el fin de dar respuesta a los retos que plantea el calentamiento global, nos ha parecido oportuno incluir un nuevo capítulo C.10 dedicado a la “Energía, Minería y Adaptación al Cambio Climático”, donde se ha incluido la información previamente disponible en esta sección y una actualización sobre estos temas.

El desarrollo y ampliación de las **redes de telecomunicaciones de la RTE** tenía que garantizar el flujo y el intercambio de información en la UE y posibilitar la emergencia de la “Sociedad de la Información”. También había de posibilitar el libre intercambio de información entre individuos, empresas y agencias gubernamentales, al tiempo de proteger la privacidad. La Unión apoya la conexión de las redes de telecomunicaciones e infraestructuras, y la construcción y desarrollo de servicios y aplicaciones interoperativos, así como el acceso a ellos.

4. DESARROLLO DE LAS RTE

La Comisión ha llevado a cabo importantes avances en la construcción de las RTE durante las últimas dos décadas, aunque en ocasiones ha tenido que superar grandes obstáculos y contratiempos para consolidar sus objetivos y medidas. Podemos señalar como logros positivos:

- la aprobación de importantes directrices de las RTE y de sus principios legales;
- avances significativos, aunque no espectaculares, en los proyectos de RTE;
- consorcios público-privados para financiar las RTE;
- preparación de la conexión de los países de Europa Central y Oriental, por ejemplo mediante las decisiones de las conferencias paneuropeas de transportes (Helsinki, 1997) para iniciar y conseguir el Proceso TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*);

Como inconvenientes podemos citar, entre otros:

- el Consejo no pudo alcanzar unanimidad sobre la ampliación de los recursos presupuestarios para los 14 proyectos preferentes; y
- muchos gobiernos de los Estados miembros de la UE no consiguen ver el desarrollo de las RTE desde una perspectiva europea, manteniendo un punto de vista nacional, por lo que no llegan a considerarlo un proyecto prioritario.

Por consiguiente, la Comisión recomendó:

- seguir analizando las condiciones financieras de los proyectos de comunicaciones preferentes e implicar más activamente al sector privado;
- resaltar el beneficio comunitario de los proyectos de transporte de la RTE;
- ampliar el marco legislativo a nivel de la Unión;
- aumentar los esfuerzos de los Estados miembros para coordinar, simplificar y acelerar los procedimientos de aprobación;

- establecer un plan financiero y temporal obligatorio para los 14 grandes proyectos de RTE, al objeto de que disponer de un reconocimiento político sobre su puesta en marcha;
- una mayor coordinación de los distintos instrumentos financieros de la Unión Europea destinados a impulsar las RTE, que implique un aumento de la coordinación tanto a nivel comunitario como a nivel nacional, regional y local.

No podemos dejar de mencionar que la conexión de la red de infraestructuras de la UE con sus países vecinos ya fue tomada en cuenta y apoyada activamente por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), con sede en Ginebra⁴ y por la *Conferencia Europea de Ministros de Transporte* (CEMT) de París, como parte del proceso general de desarrollo de los transportes y las infraestructuras paneuropeas. Así, la CEMT aprobó en abril de 1997 una Resolución sobre las redes paneuropeas de transporte, lo que ya demostraba una voluntad política de actuación práctica.

5. PLANIFICACIÓN INTEGRAL

La iniciativa comunitaria Interreg III A apoyó el esfuerzo de las regiones en las **fronteras internas y externas de la UE** para hacer frente a problemas especiales de desarrollo, ampliando las redes de cooperación más allá de las fronteras internas y buscando oportunidades de cooperación con países terceros. Algunas medidas transfronterizas para apoyar los transportes y las infraestructuras son las siguientes:

- el suministro de agua y energía;
- el desarrollo de las telecomunicaciones;

- la mejora de las rutas de transporte en zonas con infraestructuras menos desarrolladas;
- cerrar de los pequeños "eslabones perdidos" transfronterizos (*missing links*);
- restauración de las conexiones en las redes RTE de energía, telecomunicaciones y transporte.

Se hizo entonces mucho hincapié en que, para ser financiados, los proyectos Interreg tenían que ser incluidos en los objetivos y medidas de cada Programa Operativo transfronterizo. Esto requería una planificación integral que asegurara que las necesidades de la región fronteriza van a ser atendidas, que el potencial de desarrollo iba a ser utilizado y que las posibilidades financieras resultantes del cumplimiento del mercado único y de los cambios políticos en Europa Central y Oriental iban a ser aprovechadas. Había tres grupos de argumentos a favor de mejorar las infraestructuras en las zonas fronterizas:

1. el aumento del volumen de transporte y el ingreso de nuevos Estados miembros exigían buenas conexiones a las RTE, así como buenas conexiones transfronterizas interregionales;
2. las instituciones para combinar el transporte, las carreteras, los ferrocarriles y los canales, junto con una infraestructura para las actividades turísticas permite fomentar el desarrollo económico regional; y
3. el aprovechamiento de las potencialidades regionales depende sobre todo de las características específicas de las regiones fronterizas; por ello, es necesario desarrollar las áreas específicas de infraestructura internas y externas

⁴ UNECE o ECE son sus siglas en inglés.

con el fin de incrementar la eficacia regional en diversas funciones.

En la ejecución de Interreg I e Interreg II-A, la ampliación de las infraestructuras alcanzó una importancia relativamente alta, especialmente en las zonas Objetivo 1. Y en el marco de Interreg II A se establecieron nuevas prioridades, que aspiraban a:

- dar una mayor importancia a las medidas “blandas”;
- acordar una mayor importancia de las propuestas regionales y locales.

Estas prioridades siguieron reflejándose en Interreg III-A aunque, en líneas generales, ya se reconocía que los proyectos de infraestructuras de transporte (especialmente si eran muy grandes) no podían constituir la mayor parte de un programa de cooperación territorial. A ello se dedicaron de forma preferente y suficiente otros medios en los fondos estructurales y los fondos de preadhesión. Para que Interreg III-A apoyara proyectos de infraestructuras había que tener en cuenta en primer lugar los problemas específicos de las regiones y aquellas medidas que supusieran un beneficio directo para las regiones fronterizas. Esto supuso un enorme avance conceptual hacia la subsidiariedad, ya que los conceptos de “corredor transfronterizo” ya no servían únicamente para el desarrollo de infraestructuras nacionales o internacionales que atraviesan las regiones fronterizas, al decidirse desde las capitales por razones económicas cortoplazistas. Se imponía una consulta, como mínimo, o mejor abrir un proceso de participación de los territorios afectados por cada una de estas infraestructuras, con el fin de tener en cuenta sus perspectivas de desarrollo. Esto fue particularmente importante y desafiante en los tramos transfronterizos y los territorios

circundantes (estas circunstancias afectaron a la mayor parte de las regiones del Objetivo 1).

Las infraestructuras habían adquirido una consideración adicional a partir de 1996 gracias a la iniciativa comunitaria Interreg II-C, orientada a impulsar la cooperación transnacional en la ordenación del territorio. Esta iniciativa se orientó, entre otras cosas, a promover unos sistemas de comunicaciones y transportes sostenibles, por ejemplo mediante:

- la mejora de las conexiones transnacionales de transporte;
- el desarrollo (de una red) de nodos multinacionales de transporte;
- la utilización de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para un desarrollo territorial sostenible.

Estas medidas se continuarían durante el período 2000-2006 mediante Interreg III-B, los denominados “programas trño 2000,ansnacionales” de la cooperación territorial.

Habían pasado sólo unos pocos años desde el colapso del Bloque Soviético, y la mejora de las infraestructuras de transportes era una prioridad estratégica para **las fronteras externas de la UE con los países de Europa Central y Oriental y las fronteras entre ellos**. Esto se reflejaba también en la creciente demanda de fondos Phare de cooperación transfronteriza (Phare CBC) para, por ejemplo, medidas a pequeña escala destinadas a la mejora de las infraestructuras de transportes (reconstrucción de conexiones y modernización de los pasos fronterizos). Se consideraba en estas fronteras que un mayor desarrollo de las infraestructuras transfronterizas de transporte y comunicaciones es un requisito fundamental para mejorar los contactos y ampliar los mercados.

La Agenda 2000”, un importante documento estratégico de la Comisión de la época, reconocía que la culminación con éxito de la integración de los nuevos Estados miembros en la UE dependería, en gran medida, del desarrollo y modernización de sus redes de transporte. Por ello insistió en que debía lanzarse un programa de inversiones ya en la fase de preadhesión. La UE tenía que garantizar preferentemente unas sustanciosas subvenciones para ampliar los corredores de transporte vinculados con las RTE.

Por consiguiente, durante la redefinición del Programa Phare, se incrementó el apoyo a los proyectos prioritarios de inversión en transportes en los Países de Europa Central y Oriental desde 1998. Además, a partir de 2000, el nuevo **Instrumento de Política Estructural de Preadhesión** (ISPA) fortaleció estas inversiones con siete mil millones de euros hasta 2007. Estas medidas habían de contribuir al desarrollo de las redes transeuropeas de transportes en los Países de Europa Central y Oriental al tiempo que se reforzaba la cohesión en un contexto europeo más amplio.

En esos tiempos se iniciaron procesos TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) para evaluar las necesidades de infraestructuras de transporte en el proceso de ampliación europea hacia el este y en el contexto de las conferencias paneuropeas de transporte de Praga, Creta y Helsinki de 1997. Los grupos TINA, compuestos por altos funcionarios tanto de los países miembros como de los candidatos, con ayuda de la Secretaría Permanente TINA, elaboraron propuestas para la futura infraestructura de transportes en Europa Central y Oriental. En junio de 1999 se presentó el borrador de Informe Final [TINA, una Evaluación de las Necesidades Comunes de Infraestructuras de Transporte en los](#)

[Países Candidatos a la Adhesión. Identificación de elementos de una futura Red Transeuropea de Transportes en Bulgaria, Chipre, República Checa, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia](#), elaborado por la Secretaría Permanente TINA en base al trabajo realizado por los grupos TINA.

En su Comunicación COM (1998) 716, la Comisión reiteraba los objetivos de la política comunitaria de transportes y llamaba a la “movilidad sostenible” como “perspectiva de futuro”, definiendo las tareas más importantes para el período 2000-2010:

- conseguir una movilidad sostenible y su continua revisión;
- aumentar su eficacia y capacidad competitiva;
- mejorar la calidad y seguridad; y
- aumentar su impacto exterior en Europa y en el mundo.

(evolución histórica de la planificación integrada de redes de transporte...

...

6. PERIODO 2007-2013

7. PERSPECTIVAS

La ARFE ha definido tradicionalmente un memorandum de medidas sobre infraestructuras para mejorar las conexiones y el desarrollo de las regiones a ambos lados de las fronteras nacionales, y para dotar de condiciones para la CTF:

- una orientación de los objetivos de ampliación de infraestructuras en las regiones fronterizas hacia conceptos estructurales comunes en materia de ordenación del territorio, necesidades de política regional, así como las correspondientes consideraciones nacionales y europeas (RTE), y no sólo hacia meros criterios técnicos (como el volumen de transporte o el flujo del tráfico);
- la coordinación conjunta de la planificación de infraestructuras a ambos lados de la frontera;
- el cierre de los “eslabones perdidos” transfronterizos entre las redes y los corredores regionales, nacionales y transeuropeos;
- la ampliación de conexiones entre grandes infraestructuras en las regiones fronterizas para reducir las desventajas fruto de su situación periférica en el país o en Europa (Sur y Norte de Europa, Pirineos, Alpes, Europa Central y Oriental);
- el desarrollo de una infraestructura transfronteriza de transportes multimodal, incluyendo nodos de transporte;
- la mejora del flujo de tráfico y la eliminación de embotellamientos;
- la ampliación de las redes transfronterizas de transporte público local;
- la construcción y ampliación de los pasos fronterizos en las fronteras externas de la UE con Europa Central

y Oriental, al objeto de reducir los tiempos de espera y acelerar el transporte;

- el desarrollo de actividades productivas y de marketing a través de la frontera en el sector del transporte;
- la ampliación o la creación de redes transfronterizas telemáticas, de comunicación, agua y energía a nivel local y regional;
- la eliminación de barreras relacionadas con la frontera para la utilización y los sistemas de tarificación de las redes de comunicación, telemáticas o energía;
- la ampliación de las redes de comunicación e información y servicios relacionados, y la construcción de bancos de datos; y
- la construcción de instalaciones conjuntas para la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica.

En el transporte y también en las infraestructuras, las regiones fronterizas y transfronterizas —en tanto que puentes con sus vecinos en las fronteras internas y externas— se han convertido en “piedras de toque” en el camino hacia una Europa sin fronteras.

PERSPECTIVAS DURANTE EL PERIODO 2014-2020 Y POST 2020

8. RESUMEN Y TIPOLOGÍA DE ACTIVIDADES POTENCIALES

Planificación estratégica integral:

- La coordinación de políticas y planificación técnica de las infraestructuras de transportes entre las distintas administraciones implicadas, y el desarrollo de una estrategia de transporte como parte de la estrategia transfronteriza general.
- El desarrollo de bases de datos y sistemas de control.
- Reuniones y contactos periódicos entre funcionarios y expertos en transportes y otros campos relacionados.

Investigación y estudios:

- Investigación de cuellos de botella y otros problemas en las infraestructuras de carreteras, ferroviarias y fluviales transfronterizas.
- Estudios conjuntos sobre la interconexión y el desarrollo de instalaciones para las infraestructuras de transporte público, incluyendo el transporte aéreo y los aeropuertos.
- Estudios sobre nuevas posibilidades para la CTF, como la mejora de la logística o el transporte multimodal.
- Análisis de precios adecuados para el transporte transfronterizo, al objeto de lograr una utilización eficiente de las infraestructuras, con unas condiciones competitivas justas y reduciendo las tensiones del transporte.

Cierre de eslabones perdidos en las redes de transporte y suministro de servicios públicos:

- Pasos fronterizos oficiales e informales.
- La mejora de la interconexión entre redes de servicios públicos (telecomunicaciones, agua, alcantarillado, gas, electricidad).
- La mejora de la infraestructura transfronteriza básica en regiones fronterizas menos desarrolladas.
- El desarrollo o la modernización del transporte transfronterizo.

Otras mejoras transfronterizas:

- La mejora de los accesos a los pasos fronterizos, aeropuertos y otras instalaciones de transporte existentes.
- El desarrollo de instalaciones multimodales, como los centros de transferencia de mercancías, o los terminales de contenedores en carreteras, ferrocarriles y vías fluviales.

Actividades y mejoras productivas y de marketing:

- El desarrollo y la promoción de instalaciones para las empresas de transporte de ambos lados de la frontera y la puesta al día de las condiciones para el establecimiento de otras empresas en la región.
- La elaboración de una estrategia conjunta de promoción y marketing para las empresas de transporte de la región fronteriza. Debe asegurarse que las inversiones se movilizan de la mejor manera posible.
- El desarrollo de una "marca del transporte" para toda la región fronteriza.

9. INFRAESTRUCTURAS DE PEQUEÑA ESCALA Y "ESLABONES PERDIDOS" EN LAS REGIONES FRONTERIZAS

Local leaders called on EU institutions and national governments to tackle the lack of public and private investment on transport links in border regions, in order to improve living and working conditions for hundreds of thousands of European citizens. Michiel Scheffer's report on **Missing Transport Links in Border Regions** was approved at the CoR's plenary session on 8-9 February 2017:

<http://cor.europa.eu/en/news/Pages/More-investment-in-missing-links-can-transform-border-regions-in-smart-growth-hubs.aspx>

Local leaders called on EU institutions and national governments to tackle the lack of public and private investment on transport links in border regions, in order to improve living and working conditions for hundreds of thousands of European citizens. Michiel Scheffer's report is being discussed in the current CoR's plenary session. Local leaders called on EU institutions and national governments to tackle the lack of public and private investment on transport links in border regions, in order to improve living and working conditions for hundreds of thousands of European citizens.

Local leaders called on EU institutions and national governments to tackle the lack of public and private investment on transport links in border regions, in order to improve living and working conditions for hundreds of thousands of European citizens. Michiel Scheffer's report is being discussed in the current CoR's plenary session.

Furthermore, there is a press release about this Michiel Scheffer's report:

Press release: **A more urban developing world requires more urban response**

TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN (TICS)

1. GENERALIDADES

Las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) irrumpieron a finales del pasado siglo y se han generalizado a comienzos del presente. Esto ha supuesto una auténtica revolución en el acceso a la información, aunque la conectividad y la accesibilidad no son las mismas para tod@s en todos los territorios. También los territorios de frontera adolecen de un peor acceso a fibra y a alta velocidad en general. La generalización del uso de teléfonos móviles trajo también el problema del "roaming" en las regiones fronterizas, pero este problema ha sido resuelto de forma bastante satisfactoria en la UE. Aspectos como el gobierno electrónico o la telemedicina han abierto nuevas perspectivas para los servicios públicos, también a nivel transfronterizo, aunque persisten los obstáculos.

2. GOBIERNO ELECTRÓNICO

3. e-HEALTH y Telemedicina

(véase C7 *Sanidad y Servicios Sociales*, 3.1 *e-Health y Telemedicina*, p. 515; y y ejemplos 5 *eHealth y Telemedicina*, p. 534)

4. Prensa digital, blogs y redes sociales

(véase C8 *Cultura y Medios de Comunicación*, donde se han incluido varios ejemplos)

5. ... e-¿???

Proyectos seleccionados de INTERREG I

Caso C.3.1: *Proyecto Piloto de Transporte Público Transfronterizo, Emmen-Meppen (DE/NL)*

Region: Ems Dollart Region (D/NL)

Established: 1991

Budget: 1991-93: 110,565 ECU of which 67% (74,676 ECU) Interreg

Management/Contact:	DVMNW Postbus 496 NL-7940 AL Meppen Tel: +31 5220 69700 Fax: +31 5220 60454	Ems Dollart Region Postbus 43 NL-9693 ZG Nieuwenschans I Tel: +31 597 52 18 18 Fax: +31 597 52 25 11 E-mail: EDR@EURE.geonet.de
----------------------------	---	--

Project Description: The objective of the project was the establishment of cross-border public transportation services (bus) between the municipalities of Emmen (NL) and Meppen (D). Target groups of the bus services were tourists during the summer period (June - August) and the shopping public during the winter (December). Emmen and Meppen were chosen because they are the largest centres in immediate proximity to the border, each with their own attractions. In Emmen these consist mainly of tourist attractions including a zoo and several museums. Meppen is a shopping centre and also has some recreational facilities. The distance between the two cities is 30 km. Since there had not been cross-border public transportation services for a long time, the bus route was supported with an active advertising campaign, aimed at the inhabitants of Meppen and Emmen and at tourists on camping-sites in the area. Promotional material was distributed among tourists, inhabitants of the two towns, tourist information centres, public libraries, schools etc. Regular public transportation tickets were not valid on the bus.

Results: The experiment started in 1991 for a period of three years. During these three years the number of passengers grew slightly from 2,056 to 2,522 annually. This number was not sufficient to make the bus line profitable and it was not expected that the number of users would increase significantly in the long-term. The Dutch government was willing to cofinance the bus service if 50% of the costs were covered. This percentage was not reached. The project was continued in 1994. Users of the bus route were mainly shoppers and tourists, while regular commuters hardly used it. The conclusion was that a regular public transportation service across the border wasn't to be profitable in the near future. The opinion of policy-makers on the need for cross-border public transportation would be decisive for the continuation of the bus service in the future.

Elements of "Good Practice": Improved public transport across the border is an important contribution to European integration and in that respect this experiment was valuable. Before the bus route was set up, a working group studied the possibilities of implementing one or more cross-border public transportation systems. All relevant parties in the area were represented: local authorities, public transportation companies, representatives of the tourist attractions in the region and two consultancy bureaux. The introduction of the line was supported by an intensive advertising campaign.

Caso C.3.2: *Airport Feasibility Study (DE/FR/CH)*

This project supported under Interreg I was being carried out in the border region between Germany, France and Switzerland. Research was undertaken into the long-term market potential of the local regional airports (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Aéroport Strasbourg International). The possibilities for developing the existing military airports in the German part of the border region is also part of the study. The objective was to draw up a joint marketing concept which will help determine the organisational and technical measures needed for the balanced development of air traffic in the region.

Total costs of this project, supported under Interreg I, was 150,000 ECU with 40% cofinancing from the EU.

Contact: Regierungspräsidium Freiburg
Referat für grenzüberschreitende Zusammenarbeit
Kaiser-Joseph-Straße 167 Tel: +49 761 208 0
D-79098 Freiburg i. Br. Fax: +49 761 208 1080

Caso C.3.3: Construcción del Paso Fronterizo entre Radomierzyce y Hagenwerder en el lado polaco de la frontera (PL/DE)

Region: Polish-German border, voivodship of Jelenia Góra-Sachsen (Saxony)

Budget: 300,000 ECU: Phare CBC 1994; 200,000 ECU: Polish funding; 300,000 ECU: German funding

Management/Contacts:

Central body Office for Transborder Cooperation at the Council of Ministers' Office
Al. Ujazdowskie 1/3, PL-00 950 Varsovia, Tel: +48 2 694 7587, Fax: +48 2 694 7379

Local body Voivodship Office of Jelenia Góra, Plac Ratuszowy 58, PL-58 500 Jelenia Góra
Tel: +48 75 22174, Fax: +48 75 22525

Project Description: The objective of the project was to create a new border crossing for coaches and cars, which would relieve neighbouring points (particularly at Zgorzelec-Görlitz where over 3 million private cars crossed in 1993) and thereby lead to rationalisation of private traffic in this border region.

The border crossing infrastructure comprises: the bridge on the German side of the border which was made available by the German side, customs clearance facilities and connections to the utilities (water, electricity, sanitation and telecommunications).

Elements of "Good Practice": The planning process for the border crossing represented a good example of coordination and communication between different authorities from both sides of the border: Polish-German Joint Programming and Monitoring Committee, the Free State of Sachsen and Jelenia Góra voivodship and the Federal Ministry of Transport.

The completion of the project did not only contribute to the elimination of bottlenecks at neighbouring border crossings, but also had a positive impact on the economic development of the region with spin-off benefits in terms of promoting/facilitating cross-border socio-economic links. It is worth mentioning the financial contribution to the construction of the border crossing. The finance came from various sources: Phare CBC funding, Polish local and regional funding as a contribution to the border crossing infrastructure on the Polish side, and the Free State of Sachsen financing the bridge on the German side.

Caso C.3.4: Research Centre Logistics (NL/DE)

euregio rhein-maas-nord is an important transport region between the Netherlands and Germany. Logistic research in this region was traditionally carried out by a large number of different research centres. The objective of this project was to establish a cross-border research centre for logistics based on the idea that one autonomous institute for the whole region would create "research synergy". The project involved a feasibility study into the potential for, and fields of action of, such a centre. The study also assessed the existing research potential of the region and involved a market exploration/analysis.

The project ran from March 1992 until November 1994 and received an Interreg contribution of 44,000 ECU (50% of the total costs).

Contact:	euregio rhein-maas-nord	
	Stadt Mönchengladbach	Tel: +49 2161 253115
	D-41050 Mönchengladbach (Germany)	Fax: +49 2161 253129

Caso C.3.5: **Construcción del Puente Internacional de Valença (PT/ES)**

Region: Norte (Portugal) - Galicia (Spain)

Established: 30 December 1991

Budget: 12,600,000 ECU, of which 33% (4,130,000 ECU) Interreg

Management: *Junta Autónoma de Estradas* (Autonomous Road Agency)

Contact: Direção-Geral do Desenvolvimento Regional, Av. D. Carlos I, 126-7o andar
P-1200 Lisboa (Portugal), Tel: +351 1 396 81 48, Fax: +351 1 397 71 65

Project Description: one of the objectives of the first *Interreg Operational Programme* between Portugal and Spain was to improve the accessibility of the cross-border area. This was to be achieved through the construction and improvement of roads running transversally (cross-border integration) as well as in a longitudinal direction, thereby unlocking the internal border area of each country.

The construction of this bridge was a very important link in the improvement of the road communication between the North region of Portugal and the Spanish region of Galicia. The bridge would also support a great deal of road traffic between the North of Spain and Portugal in general.

Results: the implementation of this project contributed significantly to the creation of the conditions for integration of the economic systems on both sides of the border. This integration would be strengthened further by the development of similar links between the bridge and other major roads in both parts of the border region.

Elements of "Good Practice": the planning process of the bridge was carried out under the responsibility of the Portuguese Road Agency (JAE). However, the whole process showed considerable cross-border communication and coordination between the different organisations from both sides of the border. The financial distribution of costs was supported equally by both countries, showing their commitment with the project. The design of the bridge was developed by a Spanish consultancy firm, and its construction was undertaken by a consortium consisting of two firms, one Portuguese and one Spanish.

The whole process of preparation, coordination, design and construction of the bridge showed a great deal of commitment, responsibility and activity- sharing between the different organisations involved. It was a good example of a complex but successful process of cross-border cooperation.

Programas seleccionados en las FICHAS INFORMATIVAS del Proyecto LACE:

Numerosos programas de Interreg IIA contenían elementos y prioridades orientados a la creación de transportes e infraestructuras transfronterizas. En ellos se concede especial importancia a la planificación estratégica integral, a las investigaciones y estudios, a la superación de los eslabones perdidos y a otras mejoras en las redes transfronterizas de servicios y transportes. A continuación se incluyen algunos de estos programas seleccionados para la ficha informativa VI/1998 y la base de datos de proyectos LACE.

INTERREG II-A

Caso C.3.6: **Programa nº 18. Ems-Dollart Regio (DE/NL)**

El Programa Interreg II A definía la región Ems-Dollart como un espacio de la periferia nacional, con baja densidad de población, poca actividad industrial e infraestructuras deficientes. La intensa cooperación transfronteriza que las cámaras de industria y comercio, los municipios y otras entidades habían desarrollado desde los años 60 desembocó en 1977 en la creación de la asociación Ems-Dollart-Region, que, en 1997, se transformó en una unión local administrativa, según el derecho público. El modelo más significativo de este programa de *Interreg II A* fue la optimización de las infraestructuras gracias a una planificación externa de desarrollo, así como la interconexión a la red internacional de transportes y el desarrollo del transporte interior.

Contactos: Ems-Dollart Regio; Molenstraat 5 – Postbus 3; NL-1693 ZG Nieuweschan (Países Bajos); Tel.: +31 597 521510; Fax: +31 597 522511

Caso C.3.7: **Programa nº 23, Pomerania (DE/PL/SE)**

El programa Interreg II A abarcaba la parte alemana de la zona de la Euroregión POMERANIA, en la que se había integrado en 1995 la asociación administrativa municipal para servicios públicos especiales de las comunidades de Pomerania Occidental (PL) y desde 1998 la asociación de municipios de Escania (SE) a nivel transfronterizo marítimo. La condición clave para explotar el potencial e incrementar la fortaleza económica de la parte alemana y polaca de la Euroregión Pomerania consistía en superar su situación periférica mediante conexiones con las infraestructuras internacionales (este-oeste, norte-sur), la mejora de los pasos fronterizos y el desarrollo de los puertos (sobre todo el de Szczecin). La urgencia y necesidad del desarrollo de infraestructuras de transporte en esta región ya habían sido reconocidas desde 1994 en el marco del Programa PHARE-CBC para Polonia y Alemania.

Contactos: Kommunalgemeinschaft POMERANIA

Ernst-Thälmann-Str. 4
D-17321 Löcknitz (Alemania)
Tel.: +49 39 74520580
Fax: +49 39 75421053

Sekretariat EUROREGION POMERANIA

ul. Wojska Polskiego 164
PL-71-335 Szczecin (Polonia)
Tel.: +48 91 4860815
Fax: +48 91 4860811

Caso C.3.8: **Programa nº 28, Fronteras exteriores de Grecia**

El programa de *Interreg II A* incluía las zonas fronterizas griegas en las fronteras exteriores de la UE con Albania, FYROM, Bulgaria y Turquía. El objetivo más importante fue el impulso a la cooperación transfronteriza con los países vecinos. Para ello, era preciso, en primer lugar, desarrollar infraestructuras básicas como carreteras, ferrocarriles transfronterizos y aeropuertos, y ampliar las redes de telecomunicaciones.

Contactos: Ministerio de Economía Nacional
Nikis 5, GR-101180 Atenas (Grecia)
Tel.: +30 1 3332446

Caso C.3.9: **Programa nº 38, Ródano - Alpes (FR/CH)**

El Programa Interreg II A comprendía los departamentos fronterizos franceses de la región Ródano-Alpes (Ain, Alta Saboya) y los cantones suizos de Ginebra, Vaud y Valais. El objetivo prioritario del programa era la cooperación transfronteriza en los ámbitos de la economía, las infraestructuras y la conservación del medio ambiente. Se trataba en primer lugar de crear parques industriales e infraestructuras transfronterizas: construcción de aeropuertos, conexiones ferroviarias de alta velocidad, ferrocarriles metropolitanos y desarrollar conexiones a través del Lago de Ginebra.

Contactos: Secrétariat Général aux Affaires Régionales
Prefectura de la Región del Ródano – Alpes
31, rue Mazenot; F-69003 Lyon (Francia)
Tel.: +33 4 72616060
Fax: +33 4 78626992

Caso C.3.10: **Programa nº 55, Región del Sudeste de Finlandia (FI/RU)**

El Programa Interreg II A abarcaba las zonas del sudeste de Finlandia, al este de Helsinki y la Provincia (Oblast) de Leningrado, incluyendo San Petersburgo (RU). Entre los objetivos más destacados del Programa estaba la ampliación del corredor europeo de transporte a través de la "puerta" (gateway) a Rusia desde territorio finlandés. Se trataba sobre todo de construir pasos fronterizos y mejorar las conexiones de transporte, incluido el transporte fluvial.

Contactos: Etelä-Karjala lääninhallitus; Raatimiehenkatu 18; FI-53 100 Lappeenranta (Finlandia)
Tel.: +358 5613001 Fax: +358 5613 0250

Caso C.3.11: **Programa nº 44, Italia-Albania (IT/AL)**

El Programa Interreg II A englobaba la frontera marítima del sur del mar Adriático, los márgenes de la UE en las provincias de Bari, Brindisi y Lecce (IT) y algunas provincias costeras de Albania. El desarrollo de los sistemas de transportes y comunicaciones, unido a la cooperación entre fronteras marítimas de Italia y Albania constituyeron las principales prioridades. En el ámbito de las infraestructuras se adoptaron, entre otras, las siguientes medidas específicas:

- desarrollo de los puertos de Bari (IT) y Vlore (AL),
- ampliación de la red de transporte aéreo en Albania,
- instalación de una conexión de fibra óptica el desarrollo del sector de las telecomunicaciones.

Contactos: Giunta Regionale Puglia, Assessorato Affari Comunitari, Bari (Italia)
Tel.: +39 080 5404563; Fax: +39 080 5404563

Caso C.3.12: **Programa nº 31, España- Marruecos (ES/MA)**

El programa Interreg II A incluía las provincias de Cádiz y Málaga (Andalucía) y las ciudades de Ceuta y Melilla, enclaves españoles en el continente africano. Este espacio de frontera marítima entre Europa y África tuvo un papel destacado en el programa, como también lo tuvo el fomento de las conexiones de transporte, que se concretaba en tres tipos de acciones:

- enlaces y conexiones de transporte en estas áreas,
- telecomunicaciones,
- ampliación de los puertos de Algeciras, Cádiz, Ceuta y Melilla

Sin embargo, este programa y su continuación sufrieron enormes dificultades para poder llevarse a cabo debido al desencuentro de las administraciones nacionales de ambos países.

Contactos: Subdirección General de Administración FEDER
Dirección General de Planificación – Ministerio de Economía y Hacienda
Paseo de la Castellana, 162 – planta 19, despacho 16
E-28071 Madrid
Tel.: +34 91 5837400
Fax: +34 91 5835224

Proyectos seleccionados en las FICHAS INFORMATIVAS del Proyecto LACE:

La Ficha Informativa 6/1998 y la base de datos de proyectos LACE incluían información sobre distintos proyectos en los ámbitos de los transportes y las infraestructuras. Algunos de ellos se resumen a continuación.

INTERREG IIA

Caso C.3.13: **Sistema de transporte integrado sin fronteras (AT/DE)**

La Euroregión de Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein (DE/AT), con 500.000 habitantes aproximadamente, se considera uno de los enclaves económicos más atractivos de Europa, que aprovecha sus oportunidades gracias a la cooperación transfronteriza. El Consorcio de transportes transfronterizo de Land Salzburg- Berchtesgadener Land-Traunstein se fundó en 1997, después de que la zona alemana fuese incluida en las conexiones de transporte austríacas a través de un convenio de cooperación del Land Salzburg, sin precisar de ningún acuerdo estatal.

Desde entonces, todos los habitantes de esta Euroregión pueden viajar en autobús a un lado y otro de la frontera con un solo ticket y una única tarifa. Para ello, se elaboró un sistema de zonas de tarifas y se instalaron aparatos electrónicos para controlar los billetes. Con el consorcio transfronterizo y el nuevo modelo de transportes se unificaron dos sistemas distintos de transporte público, desde el punto de vista legal y financiero (un ticket – una tarifa). Cada tarjeta de transporte se ordena por fechas y se parcela según un modelo de zonas de tarifas con forma alveolar. También se ha tenido en cuenta toda la problemática derivada de los cambios de moneda, de los distintos sistemas fiscales, así como los condicionamientos legales. Así, estos nuevos billetes se añaden a los de las regiones, las corporaciones territoriales y las empresas de transportes. Resultados: el número de usuarios del transporte público aumenta, las simpatías de la región, así como los contactos y cooperación se han reforzado.

Contactos: Euregio Salzburg-Berchtesgadener - Land Traunstein
Sägewerkstr. 3
D-83345 Freilassing/Obb. (Alemania)
Tel. y Fax: +49 8654 497181

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
Prinzregenstr. 28
D-80525 Munich (Alemania)
Tel.: +49 8921 622582
Fax: +49 8921 622760

Caso C.3.14: **Estudio de infraestructuras de transporte (IE/UK)**

Este proyecto fue ejecutado conjuntamente por *Irish Central Border Area Network* (ICBAN) y por *Nord West Region Cross-Border Group* (NWRCBG). Las recomendaciones del estudio se centraron en la ampliación de las infraestructuras de transporte, a partir de un análisis de coste-eficacia. Estas recomendaciones, publicadas en 1998, incluían los siguientes objetivos:

- construcción de carreteras principales y mantenimiento de carreteras regionales,
- directrices para las inversiones en puertos y aeropuertos,
- análisis estratégico del conjunto de la infraestructura de transportes.

Contactos: Irish Central Border Area Network; C/o Town Hall, Enniskillen, Co. Fermanagh, Northern Ireland; Tel.: +44 8 1365 325050; Fax: +44 8 1365 322024

Caso C.3.15: **Puerto de Szczecin y ampliación del Oder (DE/PL)**

Los puertos de Szczecin y Swinovjscic son los puertos más grandes del Báltico. En 1997 se planificó una nueva organización y una ampliación de los puertos. Para ello, se acometieron nuevas conexiones por carretera, puentes para el tráfico rodado y ferroviario y un sistema informático de control del tráfico fluvial. A lo largo de este complejo de puertos y ríos de la Euroregión POMERANIA ya transitaban anualmente 25 millones de Tm. Asimismo, estaba previsto construir un centro internacional para yates y actividades recreativas en el lago Babic.

Contactos: Szczecin- Swinovjscic; Ul. Bytomska 7; PL-70-603 Szczecin
Tel.: +48 91 430 89 99 Fax: +48 91 462 48 42

Caso C.3.16: **Comunicación ferroviaria Helsinki-San Petersburgo (FI/RU)**

Este enlace ferroviario fue construido hace más de un siglo como trayecto de vía sencilla. Hoy es la parte más importante de las conexiones finlandesas este-oeste y es prioritario en el proyecto de las RTE del "triángulo nórdico". En el marco de Interreg se había previsto, sobre todo, la ampliación de las estaciones de ferrocarril fronterizas, facilitadas por la utilización de un mismo ancho de vía. Gracias a la ampliación de tramos de ferrocarril y de conexiones portuarias el tráfico ferroviario entre Helsinki y San Petersburgo ha mejorado considerablemente. Hasta el año 2006 se pretendían concluir las conexiones fronterizas de ambas Carelias Norte y Sur de Finlandia.

Contactos: Administración Finlandesa de Líneas Férreas
Suomalainen ratakallintokeskus; SF-00100 Helsinki; Tel.: +358 9 5840 5121

Caso C.3.17: **Mejora de las conexiones de transporte en los Pirineos-INTERREG II A (ES/FR)**

En el año 1988, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos aprobó:

- crear dos tramos de tren de alta velocidad en la costa atlántica y en la mediterránea,
- transformar las dos líneas de ferrocarril convencional del este y oeste de los Pirineos y construir una línea convencional en el Pirineo central, acorde con las normas internacionales.

El modelo de tráfico vial presenta la creación de una red distribuida por igual por todo el espacio de los Pirineos:

- Autopista en la costa atlántica y en la mediterránea (E5/E70/E80 y E15),
- construcción parcial de carreteras en el Pirineo Central atravesando las zonas de Cerdagne (E9) y Somport (E7),
- dos carreteras paralelas en el norte y sur de los Pirineos.

Los dos tramos costeros, en el Atlántico y en el Mediterráneo, soportan el 80% del tráfico fronterizo de los Pirineos. Se llegó a la conclusión de que los dos trayectos a través de los Pirineos centrales, que enlazan Toulouse con Barcelona y Pau con Zaragoza, podía significar una mejora del transporte y de las relaciones económicas y sociales. En el año 1991 Francia y España habían finalizado 40 Km del túnel entre Somport y Pau. Desde el punto de vista local, lo más significativo fue el aumento de la seguridad vial. Desde la perspectiva internacional lo más importante fue la mejora de las conexiones entre las zonas montañosas y sus centros económicos y administrativos, la mejora de las comunicaciones entre las regiones de Andours-Garonne y el valle del Ebro, mejores conexiones transfronterizas entre Aquitania, Midi-Pyrénées y las regiones españolas, así como la consideración de las condiciones medioambientales, con el objetivo de que este tramo no se convierta en un eje principal de transportes.

Contactos: Comunidad de Trabajo de los Pirineos, Torre del Reloj, Calle Ramón y Cajal s/n, E-22700 Jaca; Tel.: +34 974 355229; Fax: +34 974 355 229

Caso C.3.18: **Mejora del acceso al puente sobre el río Guadiana (PT/ES)**

Las regiones fronterizas de Andalucía y Algarve están divididas por la frontera natural del río Guadiana. Durante muchos años han existido únicamente pobres accesos para cada lado de la frontera. Un número considerable de visitantes de Algarve y Andalucía (unos 4 millones en 1993 sólo en dirección al Algarve) utilizan el puente sobre el Guadiana, que es el enlace más importante entre ambas regiones, y es enormemente significativo para el desarrollo económico regional.

Para optimizar la utilización de este importante enlace, debían mejorarse las conexiones con otras carreteras importantes. El principal objetivo del proyecto fue desarrollar buenas comunicaciones por carretera entre ambas regiones con el fin de estimular su desarrollo económico. Mejores comunicaciones aseguran un mejor acceso a los mercados de ambos lados de la frontera.

Este proyecto recibió apoyo de la Comisión de Coordinación de la Región del Algarve (CCR-Algarve) y la agencia nacional portuguesa de carreteras, la Junta Autónoma de Estradas (JAE). La inversión total fue de 20,5 MECU, con una cofinanciación por parte de la UE de un 70%.

Contactos: Comissão de Coordenação da Região do Algarve
Praça da Liberdade 2 Tel.: +351 89 82 22 87
P-8000 Faro Fax: +351 89 80 35 91

Caso C.3.19: **Nuevo enlace por ferry en la Euroregión Elbe-Labe (CZ/DE)**

La Euroregion Elbe-Labe es un popular destino turístico con un creciente potencial a partir de la apertura de las fronteras entre la República Checa y Alemania. El único paso fronterizo hasta entonces en el valle del Elba era la carretera de Schmilka. Este acceso presentaba numerosos problemas, ya que acogía todo el tráfico transfronterizo, incluyendo a los ciclistas y peatones. El paso se convirtió en un "cuello de botella" y, por consiguiente, se formaban enormes atascos, con considerables tiempos de espera durante las vacaciones y los fines de semana. Además, los puntos de control fronterizo alemán y checo están a un kilómetro de distancia, hecho que lo hacía molesto, especialmente para los peatones y ciclistas, forzados a compartir la carretera con el tráfico rodado. La nueva conexión por ferry entre Alemania y la República Checa en la zona de Schöna se inauguró en 1997 y disfruta desde entonces de una creciente popularidad, siendo utilizado anualmente por más de 300.000 usuarios.

Este paso fronterizo enlaza la estación de ferrocarril de Schöna (DE) con la de Hrensko (CZ), reduciendo de esta manera los tiempos de espera en Schmilka. Además, la existencia de un nuevo enlace desde la estación de Schöna hizo mucho más atractiva la línea Meißen-Dresde-Pirna-Schöna, lo que supuso un alivio añadido a la presión del tráfico en Schmilka. El proyecto significó una importante contribución al desarrollo económico, ambiental y turístico de este área transfronteriza. Se propuso que varias carreteras, líneas férreas y carriles-bici enlazaran con la nueva estación de ferry en Schöna en el lado alemán, mientras que en el lado checo, el proyecto coincidió con la ampliación del enlace ferroviario desde Decin a Schöna.

El proyecto recibió fondos de Phare (200.000 €) e Interreg II A (577.200 €), y la gestión fue responsabilidad del municipio de Reinhardtsdorf-Schöna, garantizando que el nivel municipal se implicara en su elaboración y puesta en marcha. Se esperaba que este proyecto fortaleciera la CTF horizontal y vertical entre las instancias decisorias municipales y regionales.

Contactos: Euroregion Elbe-Labe; Zehistaer Straße 9; D-01796 Pirna
Tel: +49 3501 520013; Fax: +49 3501 527457

Caso C.3.20: **Reconstrucción del Canal Ballinamore-Ballyconnell, de la vía fluvial Shannon-Erne (IE/UK)**

Este es un gran proyecto de infraestructura que conectó las vías fluviales del río irlandés Shannon con el río Erne en Irlanda del Norte (UK). Supuso la modernización del sistema del canal, abandonado desde hacía unos 100 años.

Los principales objetivos del proyecto fueron la estimulación del desarrollo económico a largo plazo en el área fronteriza donde se localiza la vía fluvial, el fortalecimiento de las estructuras suprarregionales y la creación de una buena base para la cooperación transfronteriza y el desarrollo local. El área es esencialmente rural, caracterizada por una tierra pobre, pequeñas granjas, despoblamiento y un atractivo entorno natural. El plan de desarrollo económico, unido a la reconstrucción de la vía fluvial, se centró en el desarrollo turístico, particularmente en el alquiler de embarcaciones recreativas y también piragüismo, pesca, senderismo, así como algunos intereses científicos y arqueológicos.

En 1989 se concluyó el estudio de viabilidad; los trabajos comenzaron a principios de 1991 y terminaron en la primavera de 1994. El proyecto implicó grandes obras incluyendo la creación de un nuevo canal (con una anchura mínima de 13 metros y una profundidad mínima de 1,55 m a lo largo de sus 62 kilómetros de largo) y la restauración o recambio de un total de 16 esclusas y 34 puentes que cruzan el canal. El canal fue diseñado de modo respetuoso con el medio ambiente, ya que el proyecto también implica la preservación de humedales, la protección de los hábitats y la mejora de la calidad del agua.

El proyecto implicó la cooperación entre los gobiernos de Irlanda e Irlanda del Norte (UK) y obtuvo financiación de estas autoridades y de 3 administraciones locales. Además, los grupos de interés y comunidades locales de la zona fronteriza fueron consultados.

Más adelante, se instalaron también estructuras de administración, mantenimiento y gestión de la vía fluvial, con el objeto de asegurar el máximo beneficio económico. El proyecto recibió apoyo financiero de Interreg I (12 millones de €). También fue apoyado por el *Programa Operativo Turístico* (IE) y por el *Fondo Internacional para Irlanda* (IFI). El coste total fue aproximadamente de unos 38 millones de €.

Contacto: Office of Public Works; 51 St Stephen's Green; IRL-Dublín 2 (Irlanda)
Tel: +353 1 661 3111; Fax: +353 1 661 10747

Caso C.3.21: **Sistema integrado de transporte "sin fronteras" en la Región Øresund (DK/SE)**

Un grupo político mixto fue el encargado de formular los objetivos del comité Øresund, para cumplir el sueño de un consorcio de transportes transfronterizos en la región de Øresund. Así, se encargó un estudio que debía profundizar en las siguientes cuestiones:

- un modelo de consorcio de transportes competitivo en la región,
- asegurar conexiones de transporte directas entre muchos puntos de las orillas danesa y sueca del Øresund,
- construcción de un puente que eliminase las barreras; la utilización del puente debía ser igual de económica que las carreteras de la zona,
- coordinación y planificación conjunta de inversiones,
- unificación de los billetes y del sistema de impuestos.

El principal objetivo del proyecto fue elaborar un informe sobre un consorcio de transportes integrado, que incluyese un plan de actuaciones, recomendaciones sobre el modelo del consorcio, los sistemas impositivos y la cooperación entre administraciones. Este documento contribuyó de manera esencial a solucionar los problemas planteados tras la finalización en el año 2000 del enlace permanente (túnel/puente) sobre el Øresund.

Contactos: Comité de Oresund (Øresundscomiteen)
Gammel Kongevej 1; DK-1610 Copenhagen V (Dinamarca)
Tel.: +45 33 220011; Fax: +45 33 220023

Caso C.3.22: **Tren transfronterizo de Kungspilen (SE/NO)**

La finalidad de este proyecto fue posibilitar conexiones de transporte para las personas que viven y trabajan entre Suecia y Noruega.

En 1993 ARKO-Cooperación presentó el primer borrador de plan para un tren rápido regional, cuyos objetivos eran mejorar las oportunidades de trabajo, de servicios, de intercambio cultural, etc. a lo largo del trayecto Kristinehamn – Karlstad – Arvika – Kongsvinger – Lilleström – Oslo.

En 1996 ARKO – Cooperación recibió financiación de *Interreg* para este proyecto.

"Conexiones transfronterizas", un grupo compuesto por socios de SJ, NSB, *Värmlandstrafik* AB, el Consejo del Condado de Hedmark y ARKO-Cooperación fue el encargado de poner las bases para las decisiones relativas a las soluciones técnicas, los cálculos, los viajes de estudio, las propuestas de financiación, de tráfico local, la organización, etc., todo ello con el objetivo de comenzar en 1998-1999 un periodo de prueba en la región de Kungspilen.

Contactos: ARKO Cooperation; S-673 93 Morokulien (Suecia)
Tel.: +46 571 23388; Fax: +46 571 23398

Caso C.3.23: **Puntos nodales en Kvarken (FI/SE/NO)**

La finalidad de este proyecto fue preparar y poner en marcha una base de datos virtual para las empresas de la región de Kvarken. Esta base debía funcionar como un "centro comercial" compartido por los participantes que utilizan internet para hacer negocios o encontrar socios al otro lado de la frontera.

Contactos: Consejo Regional de Ostrobothnia (Österbottens förbund)
PB: 174; FI-65101 Vasa (Finlandia)
Tel.: +358 6 3206500; Fax: +358 6 3206550

Caso C.3.24: Terminal de Transporte Combinado/ Centro de Transporte, Euro Transporte y Centro de Comercio- ETTC Frankfurt (Oder) (DE/PL)

El centro de transporte de mercancías ETTC se encuentra en lo que era entonces la frontera de la UE con Europa Central y Oriental. Ésta era (y sigue siendo) una ubicación particularmente favorable para la concentración de instalaciones eficaces para el transporte por carretera, por ferrocarril y fluvial. La ETCC quedó así situado en el más importante lazo de comunicación internacional Este Oeste, conectando París, Amberes, Amsterdam, Duisburgo, Hanover, Berlín, Poznan, Varsovia y Moscú.

Este proyecto, iniciado a nivel municipal, tuvo como fines:

- Unir el transporte intercontinental e interregional y facilitar el transporte transfronterizo directo.
- Crear una unión para los distintos tipos de transportes, especialmente el ferrocarril, la carretera y la navegación interior.
- Promocionar actividades económicas suministrando un lugar cerrado para una unión de transporte.

El proyecto incluye dos localizaciones: (1) un centro logístico en Frankfurt para el almacenamiento y la distribución que suministra diariamente y posee una tecnología innovadora para el transporte.

(2) La Terminal para transporte Combinado (TC) ubicada en parte de la estación municipal cubriendo una zona de 6.6 hectáreas. Se utiliza para transbordar containers. Sin embargo, desde el punto de vista que esta zona está destinada como puerta de entrada y salida, se prevee nuevas ampliaciones.

Presupuesto: EURO 7,110,000 (EU Beitrag für KV- Terminal/Gateway)

Contacto: Stadtverwaltung Frankfurt (Oder), ETTC-Arbeitsstab,
Goepelstr. 38, D-15234 Frankfurt (Oder) (Alemania)
Tel +49 335 552 99 50/51, Fax +49 335 552 99 59
Stadt.frankfurt.oder.OB@t-online.de

OTROS PROYECTOS

Caso C.3.25: **Workshop 3 Grenzüberschreitender Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV) - (Transportes Conjuntos de Proximidad en el Contexto Transfronterizo)**

Taller organizado durante la Conferencia Internacional "Los Servicios Públicos Locales en el Contexto Transfronterizo en las Fronteras Alemanas – Potenciales y Obstáculos Jurídicos y Culturales", organizado por el EuroInstitut y el Ministerio del Interior Federal de Alemania en la Representación del Land Baden-Württemberg, Berlín, 30 de junio y 1º de julio de 2015

1. Die grenzüberschreitende Buslinie 983 von Frankfurt/Oder (D) nach Slubice (PL)

http://www.euroinstitut.org/pdf/Download-Unterlagen/2015-Berlin/WARCHOL_Buslinie.pdf

Magda Warchol, Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt an der Oder

2. Die Verlängerung der Tramlinie D von Straßburg (F) nach Kehl (D)

Annette Lipowsky, Stadt Kehl

3. Das D-CZ Projekt EgroNet in der Euregio EGRENSIS

Thorsten Müller, Verkehrsverbund Vogtland/ Geschäftsstelle EgroNet

Caso C.3.26: **Barents Logistics**

The project involved a total of 600 participants from various fields, as well as four international conferences and seminars of different types. Barents Logistics 2 is a project developed with the aim of improving skills in terms of effective planning and management of production and transport logistics. This is to help stimulate trade and exchange in the Barents Region. The project has mainly targeted students in international logistics, managers for logistics of companies, regional authorities and development organisations.

"It's been a really fun project that has culminated in a collaboration, which was not at all expected", says Anders Segerstedt from Luleå University of Technology.

Company representatives and students from Finland and Sweden have participated in study trips to the Murmansk region to visit local businesses. Staff from a logistics company in the Murmansk region have in turn visited Oulu and Kemi in Finland, and the Luleå region to map out their business.

"We saw that there was a need to organise the exchange of experiences. It has certainly facilitated cross-border business", says Anders Segerstedt.

Anders Segerstedt says that study trips to Murmansk were organised twice with visits to port

operations as well as transport and storage companies. A milestone in the project was to widen the knowledge of the Barents business among students, and the interest from their side has definitely increased.

The project has resulted in three doctoral studies, one at Luleå University of Technology and two at the universities in Oulu, Finland.

Developing and broadening education and research has undoubtedly increased the understanding of efforts needed to find business opportunities in the area of logistics. —

BARENTS LOGISTICS 2

Lead partner: University of Oulu | Oulu Business School, Finland

Partners: Luleå University of Technology, Sweden | Autonomous non-commercial organization "Arctic Centre for Training of Oil and Gas Specialists", Russia | Non-commercial partnership "Education, Innovation, and Scientific-Research Union Socium+" | Association of Suppliers for Oil and Gas Industry "Murmanshelf" | The Ministry of Economic Development of the Murmansk region | Port of Kemi, Finland | Port of Oulu Public Utility

Total budget: 1 723 277 €

Priority: Economic and social development

Source: *fiftione*, ENPI CBC programme, *Yours communication*, Luleå (SE), 2015

En C-4 "Turismo" se incluyen varios ejemplos de pequeñas infraestructuras de transporte transfronterizo relacionadas con distintos tipos de rutas turísticas: senderismo, cicloturismo, rutas a caballo, ferries, trenes turísticos, etc.

TICs**INTERREG IIA****Caso C.3.27: "Autopista del conocimiento" transfronteriza entre Mons (BE) y Valenciennes (FR)**

El espacio de CTF entre Hainault/Nord-Pas-de-Calais/Picardie (FR) se caracterizaba fundamentalmente por la disminución de las actividades económicas tradicionales. La mejora de las infraestructuras de telecomunicaciones de banda ancha se consideraba el punto de partida de una política orientada a la reestructuración básica y a la modernización de la economía de este espacio fronterizo. En el año 1994 comenzó la construcción de 54 km de conexiones de fibra óptica de gran capacidad entre las ciudades de Mons y Valenciennes. Un Protocolo definía los objetivos del proyecto y establecía los instrumentos financieros necesarios, así como las modalidades para la utilización TF de la infraestructura de fibra óptica. Una "Asociación Europea de Interés Económico" (AEIE) asumió la gestión corriente de todos los aspectos administrativos, financieros, técnicos y publicitarios del uso de esta infraestructura. Los trabajos de las conexiones de fibra óptica se concluyeron en 1995, lo que dio lugar a una cooperación intensiva entre las cámaras de comercio, universidades, y emisoras locales de TV. Las universidades pronto solicitaron nuevas conexiones. Otros actores (clínicas, medios de comunicación y sector informático) también mostraron un interés creciente en la utilización de esta infraestructura de fibra óptica. Un proyecto de continuación, elaborado en el marco del Programa Interreg II A, fue la "Ampliación de la red de fibra óptica de alta capacidad entre los centros universitarios de Mons y Valenciennes".

Los objetivos clave del proyecto fueron:

1. El uso funcional de la red de fibra óptica de alta capacidad
2. El desarrollo de CTF en los campos de generación de imágenes y desarrollo de servicios relacionados con la red de fibra óptica
3. Posibilitar la transferencia de tecnología entre las áreas de producción y la industria
4. Fomentar las sinergias entre nuevos equipos para la generación de imágenes digitales.

Hasta diciembre de 1997 se estuvieron realizando tests de calidad de la transmisión de señal óptica entre los dos nodos principales cerca de la frontera, un exámen de la efectividad de la conexión ATM 155 megabits/segundo, así como un estudio de su conexión con otras redes existentes. Gracias a la tecnología ATM se podía transmitir todo tipo de información (texto, imagen, sonido) por la "autopista TF del conocimiento" a una velocidad de hasta 20 imágenes/segundo.

GOBIERNO ELECTRÓNICO**Caso C.3.28: *Eurocidade Valença-Tui aposta na administração pública eletrónica (ES-PT)***

Memorando de Entendimento, Ter, 05/05/2015 - 20:13

A Comunidade de Trabalho Galiza – Norte de Portugal, representada pela CCDR-N e pela Junta da Galiza, assina amanhã, a 6 de maio 2015, um memorando de entendimento com os municípios de Valença e Tui, em que os signatários se comprometem a facilitar a troca de informações que tenha em vista a interoperabilidade dos registos municipais na Eurocidade.

O memorando resulta do projeto “ARPAD”, financiado pelo Programa de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal (POCTEP), no contexto do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, lançado para implementar o Sistema de Arquivo Digital Integrado, que servirá, entre outras ações, para desenvolver a interligação dos registos municipais de Tui e de Valença.

O novo Sistema representa, mais do que uma boa prática, a oportunidade de incrementar a cooperação transfronteiriça entre as duas cidades através do desenvolvimento e consolidação da administração pública eletrónica, da colaboração interadministrativa, da interoperabilidade tecnológica, assim como da transferência de tecnologia e conhecimento.

Na prática, este serviço facilitará o acesso dos cidadãos da Eurocidade Valença-Tui a registos de instalações de propriedade municipal, de inscrições em cursos e de licenças de atividades em terrenos de uso público.

<http://www.ccdr-n.pt/servicos/cooperacao/434/eurocidade-valenca-tui-aposta-na-administracao-publica-eletronica>

.... CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

(Reunir a las personas y los territorios)

Conectar a las personas y los territorios es otra condición previa para la cooperación europea. Si las personas no pueden conectarse, no podrán trabajar juntas. Por eso Interreg ha cofinanciado muchas conexiones, tanto físicas (puentes, pasos fronterizos, horarios y tickets de transporte) como virtuales (TICs).

(Folleto de proyectos "25 years Interreg Cooperation across and beyond borders", Interact, DG Regio, 2015)

Caso C.3.29: **TRACC**

Expertos en transporte de CZ, DE, ES, FI, IT y PL trabajando juntos para unos sistemas de transporte más limpios y mejores mediante TRACC – Accesibilidad de Transportes a escala regional y local, y patrones europeos.

(Folleto de proyectos "25 years Interreg Cooperation across and beyond borders", Interact, DG Regio, 2015)

Caso C.3.30: **DE-MINE**

Rehabilita lugares y caminos contaminados por minas terrestres desde el conflicto de los años noventa en el área de los ríos Drava-Danubio en Hungría y Croacia.

(Folleto de proyectos "25 years Interreg Cooperation across and beyond borders", Interact, DG Regio, 2015)

Caso C.3.31: **ÖRESUND METRO**

El Metro transfronterizo de Öresund es la continuación del Puente de Öresund, conectando Copenhague y Malmö con un transporte más limpio y más rápido para los trabajadores transfronterizos.

(Folleto de proyectos "25 years Interreg Cooperation across and beyond borders", Interact, DG Regio, 2015)

Caso C.3.32: **START**

Ayuda a conectar distintos tipos de transporte respetuosos con el medio ambiente. Ha desarrollado un sistema de tickets con una "tarjeta inteligente" para los viajeros del Área Atlántica.

(Folleto de proyectos "25 years Interreg Cooperation across and beyond borders", Interact, DG Regio, 2015)

Between February 2009 and December 2011 the Centre for Cross Border Studies undertook five major new research, development, training and information projects funded by the EU cross-border programme Interreg IV-A. These were packaged under the collective title: **the Ireland-Northern Ireland Cross-Border Cooperation Observatory (INICCO)**. One of the five constituent projects was:

Caso C.3.33: **Border People Cross-Border Mobility Information Website (Phase Two)**

This was the second phase of the Border People (www.borderpeople.info) information website, developed in a continuing partnership with the North/South Ministerial Council. Phase Two allowed for a much more systematic dissemination and marketing of information and public feedback on cross-border mobility issues, assisted by an active and enlarged User Group drawn from a wide range of citizens advice, employment advice, local authority, business and community organisations. Performance was reviewed against agreed targets for information content, along with regular statistical website reports to evaluate demand and usage. An annual survey tested whether the interests of users were matched and how well the various website features were working.

Búsqueda en la base de datos KEEP (Interact) de “Cross-Border Mobility”

Programme	Acronym	Project Name	Lead Partner
2007 - 2013 Greece - Bulgaria (EL-BG)	LIFELONG TRAINING ACTIONS	LIFELONG TRAINING ACTIONS FOR PROFESSIONAL SKILLS UPGRADE	Municipality of Nea Zichni
2007 - 2013 Greece - Bulgaria (EL-BG)	EMPLOCOMP	LONG LIFE TRAINING AS A TOOL FOR IMPROVEMENT OF EMPLOYABILITY AND COMPETITIVENESS	Chamber of Commerce and Industry-Blagoevgrad
2007 - 2013 Hungary - Serbia IPA CBC (HU-RS)	CBC Trans-Plan	Cross-border transport route planning and scheduling platform	City Planning Institute of Subotica
2007 - 2013 Romania - Bulgaria (RO-BG)	SMART	Sustainability, Mobility, Accessibility in Cross Border Region Constanta – Dobrich – Transport Infrastructure	Dobrich Municipality
2007 - 2013 Lithuania-Poland-Russia ENPI CBC	ILPR.02.04.00-22-143/10-00	Opportunities and Benefits of Joint Use of the Vistula Lagoon	Maritime Institute in Gdansk
2007 - 2013 Italy - Switzerland (IT-CH)	TRAVERSALP	Amélioration de la mobilité entre Valtournenche et Zermatt	Comune Valtournenche
2007 - 2013 Italy - Switzerland (IT-CH)	TRAVERSALP	Amélioration de la mobilité entre Valtournenche et Zermatt	Comune Zermatt
2007 - 2013 Italy - Switzerland (IT-CH)	TRAVERSALP	Amélioration de la mobilité entre Valtournenche et Zermatt	Pro Engiadina Bassa Wirtschaftsforum, Nationalparkregion Wirtschaftsfoerderung im Gemeindeverband PEB & CRVM
2007 - 2013 Italy - Switzerland (IT-CH)	TRAVERSALP	Amélioration de la mobilité entre Valtournenche et Zermatt	Provincia Autonoma di Bolzano
2007 - 2013 Hungary - Romania (HU-RO)	D.T.S.P.	Development of technical studies and plans for improving the roads infrastructure in order to enabling the access to the crossborder road network	Consiliul Local Doba
2007 - 2013 Italy - France Maritime (IT-FR)	IN.PORT.O.	INTEGRAZIONE DELLE PORTE DI ACCESSO DEL CORRIDOIO MARITTIMO OCCIDENTALE DELL'AREA DI COOPERAZIONE SARDO/CORSA	Comune di Porto Torres
2007 - 2013 France - Wallonia - Flanders (BE-FR)	DISTANCE ZERO	Dispositifs Médicaux Textiles	Groupement d'Intérêt Public Education et Formation Tout au Long de la Vie
2007 - 2013 France - Wallonia - Flanders (BE-FR)	Go Dis	Cross -border distribution	VOKA - Kamer van Koophandel West-Vlaanderen
2007 - 2013 Hungary - Slovak Republic (HU-SK)	Cesty Rároč-Rárošpuszta	A határ mentén fekvő települések jobb megközelíthetősége a Rárošpuszta-Rároš hídhöz kapcsolódóan / Zlepšenie dostupnosti obcí pozdĺž hranice s napojením na hraničným most Rároš - Rárošpuszta	Banskobystrický samosprávny kraj (Besztercebánya megyei Önkormányza)

2007 - 2013 South East Europe	ACROSSEE	Accessibility improved at border CROSSings for the integration of South East Europe	Central European Initiative - Executive Secretariat
2007 - 2013 Bulgaria - Serbia IPA CBC (BG-RS)	MUSIC, ART, TOURISM	Music, Art, Tourism - Uniting the Balkans	Bratstvo Community Centre 1869
2000 - 2006 Italy - Slovenia (IT-SI)	Two steps and ... beyond	Two steps and ... beyond	Tarvisio School Board
2000 - 2006 Italy - Slovenia (IT-SI)	Scholarships for a Master's Course in Central Europe	Scholarships for a Master's Course in Central Europe	International Institute "J. Maritain"
2000 - 2006 Slovenia - Hungary - Croatia (SI-HU-HR)	CB-RIS	CB-RIS	Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület Baranya Megyei Tagszervezete
2000 - 2006 Slovenia - Hungary - Croatia (SI-HU-HR)	DOSTOPNOST - HALOZE	DOSTOPNOST - HALOZE	Obcina Videm
2007 - 2013 Bulgaria - Former Yugoslav Republic of Macedonia IPA CBC (BG-FYROM)	CULTURE OPENS DOORS TO ENABLING DEVELOPMENT	CULTURE OPENS DOORS TO ENABLING DEVELOPMENT	Municipality of Konce
2007 - 2013 2 SEAS (FR-UK-BE-NL)	YES!	Youth Empowered by Skills !	ADICE
Other (EUSBSR projects related)	Baltic Sea Labour Forum	Working together through Social Dialogue	CBSS secretariat
2007 - 2013 Hungary - Romania (HU-RO)	SportTourism	Sport, a tool of the cross-border touristic offer development	Comuna Dumbrăvița
2007 - 2013 Northern Ireland - Border Region of Ireland - Western Scotland (IE-UK)	INICCO	Ireland/Northern Ireland Cross - border Cooperation Observatory	Centre for Cross Border Studies
2007 - 2013 South Baltic (PL-SE-DK-LT-DE)	COHAB	Co-ordination and integration of higher education and the labour market around the South Baltic Sea	University College Sealand
2007 - 2013 Latvia-Lithuania (LV-LT)	Social taxi	Social taxi, promoting cross-border mobility activities between Daugavpils, Zarasai and Visaginas	National Institute for Social Integration

eHealth y Telemedicina

En C-7 *Sanidad y Servicios Sociales* se están incluyendo los mejores ejemplos de eHealth y Telemedicina, un avance que ha revolucionado la atención sanitaria en zonas muy periféricas, poco pobladas o remotas.

Prensa digital, blogs y redes sociales

En C-8 *Cultura y Medios de Comunicación* se están incluyendo los mejores ejemplos de prensa digital, blogs y redes sociales relacionados con la CTF, ...

Bibliografía:

(orden cronológico)

- ❖ Comisión Europea: *La política comunitaria de transportes – Programa de acción 1995 – 2000*, COM (1995), Bruselas 12.07.1995.
- ❖ Comisión Europea: *Libro verde sobre puertos e infraestructuras de comunicaciones marítimas*, COM (1997), Bruselas 10.12.1997.
- ❖ Comisión Europea: *Comunicación "Cohesión y Colegio"*, Bruselas, COM (1998).
- ❖ Parlamento Europeo: *Informe sobre el Libro verde sobre puertos e infraestructuras de comunicaciones marítimas*, COM (1997) de 28.10.1998.
- ❖ Comisión Europea: *La política comunitaria de transportes – Movilidad sostenible: perspectivas para el futuro*, COM (1998) 716, Bruselas 01.12.1998.
- ❖ Stockmann, U.; Hölting, D.: *Europäische Verkehrspolitik – Strategien für ein integriertes Verkehrssystem*, Hrsg. von den SPO-Abgeordneten im Europäischen Parlament, Bonn 1978.
- ❖ Jarzembowski, G.: *Die Europäische Verkehrspolitik, Bestandsaufnahme und Perspektiven*, Hrsg. v. der EVP-Fraktion im Europäischen Parlament, Bruselas 1998.
- ❖ TINA Secretariat (Hrsg.): *First TINA Progress Report, TINA, a Common Transport Infrastructure Needs Assessment in the candidate countries for accession*, o.O., 1998.
- ❖ Parlamento Europeo: *Proyecto de dictamen sobre la comunicación de la Comisión sobre Cohesión y Transporte* (COM (18) 0806 – C4), Berichterstatter P. Crampton, Bruselas 11.03.1999.
- ❖ Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Edit.): *Supranationale Verkehrspolitik – Konfliktpotentiale im europäischen Raum*, Bergisch Gladbach 1999.
- ❖ Erdmenger, J.: Artikel "Verkehrspolitik" in: *Jahrbuch der Europäischen Integration 1998/99*, Institut für Europäische Politik, Bonn 1999.
- ❖ Comisión Europea (Edit.): *PEOT – Perspectiva europea de ordenación territorial*, Bruselas/Luxemburgo 1999.
- ❖ Comisión Europea – Política Regional (Edit.): *Perspectivas espaciales para la ampliación de la Unión Europea*, Autores: D. Biehl a.O., Bruselas-Luxemburgo 2000.
- ❖ Derrer, R.; Thummel, S. *Die trinationale Regio-S-Bahn Basel*. Schriften zur Grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, Band 1. Dike Verlag Zürich/St. Gallen, Nomos Verlag Baden-Baden, 2009
- ❖ Schindler, B; Tschudi, H.M.; Dätwyler, M. (Eds.) *Die Schaffung eines trinationales Rheinhafens Basel – Mulhouse – Weil*. Schriften zur Grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, Band 6. Dike Verlag Zürich/St. Gallen, Nomos Verlag Baden-Baden, 2012
- ❖ ENPI CBC Programme PL-BY-UA 2007-2013, *Thematic Handbook #3. Road and Water & Sewerage Infrastructure Development*. En: *The Spirit of Cooperation. Thematic Handbooks*. The Cross-Border Cooperation Programme Poland-Belarus-Ukraine 2007-2013, Joint Technical Secretariat, Warsaw, 2015
- ❖ ENPI CBC Programme PL-BY-UA 2007-2013, *Thematic Handbook #5. Border Crossing Infrastructure Development*. En: *The Spirit of Cooperation. Thematic Handbooks*. The Cross-Border Cooperation Programme Poland-Belarus-Ukraine 2007-2013, Joint Technical Secretariat, Warsaw, 2015
- ❖
- ❖ *fiftione*, ENPI CBC programme, *Yours communication*, Luleå (SE), 2015
- ❖

