

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(90) 544 final

Bruselas, 27 de noviembre 1990

COMUNICACION DE LA COMISION AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

**"EUROPA 2000: PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DEL TERRITORIO
DE LA COMUNIDAD"**

Presentación

"EUROPA 2000: PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DEL TERRITORIO DE LA COMUNIDAD"

Presentación

I. Introducción

En este informe se resumen los elementos fundamentales de un documento actualmente en preparación que tiene por objeto el estudio de las tendencias y presiones que van a conformar la utilización del terreno y la ordenación territorial de la Comunidad al iniciarse el próximo siglo. Se pretende que el documento proporcione un marco de referencia a las autoridades públicas nacionales, regionales y locales para ayudarlas a planificar mejor a largo plazo y tomar sus decisiones.

La finalidad de esta introducción es estimular el debate sobre algunos de los importantes factores que actualmente determinan la utilización del terreno y la ordenación territorial, con vistas a la elaboración del documento Europa 2000 a finales de 1991. En particular, servirá para centrar el debate sobre temas de ordenación territorial en la reunión de ministros de política regional y planificación que se celebrará en Turín los días 23 y 24 de noviembre.

Perspectivas de desarrollo del territorio comunitario: necesidad de un enfoque comunitario coherente

Con la creciente globalización de la actividad económica y la liberalización de las economías de planificación central, los países de Europa están abocados a una integración económica cada vez mayor. Dentro de la Comunidad Europea, este proceso de integración se ha anticipado y acelerado por el compromiso de creación de un gran mercado único sin fronteras.

Tanto dentro de este gran mercado como fuera de él se viene asistiendo a un aumento de las corrientes de comercio, capitales y personas a través de las fronteras nacionales tradicionales. Estas corrientes se ajustan dentro de cada país al crecimiento de sus relaciones internacionales.

Esta creciente integración tendrá inevitablemente un impacto considerable sobre la utilización del terreno y la ordenación territorial en la Comunidad. El aumento del tráfico de transporte y telecomunicaciones y los avances tecnológicos en éstos y en otros campos energéticos suscitarán nuevas demandas de redes de infraestructura a escala regional, nacional y europea. Los movimientos

emigratorios entre regiones y países así como el envejecimiento de la población comunitaria afectarán a las ciudades, poblaciones y zonas rurales, e influirán en la vivienda y los servicios públicos. Las decisiones sobre inversiones y ubicación de las empresas no sólo tendrán un impacto directo sobre la utilización del terreno, sino también en el desarrollo de infraestructuras físicas como aeropuertos, carreteras y escuelas.

Las políticas elaboradas y adoptadas a escala comunitaria tienen también cada vez mayor incidencia sobre la utilización del terreno y ordenación territorial en el territorio de los Estados miembros:

- Las políticas comunes agraria y pesquera, por ejemplo, tienen una influencia decisiva sobre el carácter y estructura de las zonas rurales y costeras;
- Las políticas comercial e industrial, además de incidir directamente sobre la actividad económica y el nivel de empleo de las regiones, conducen indefectiblemente a la necesidad de desarrollar nuevos centros industriales o de abandonar o reestructurar los viejos;
- La política exterior que sigue la Comunidad por medio de los acuerdos comerciales y la cooperación económica y de desarrollo con terceros países, tiene incidencia sobre las propias regiones comunitarias, tanto desde el punto de vista industrial como migratorio;
- Las políticas comunitarias de medio ambiente que se ocupan de la contaminación de la tierra, las aguas o el aire tienen también importantes consecuencias sobre la planificación y utilización del territorio de la Comunidad. La relación existente entre protección del medio ambiente y desarrollo económico es muy importante, sobre todo en la medida en que la calidad de vida se perfila como un factor importante en la capacidad de ciudades o regiones para captar nuevas inversiones. Es cada vez más evidente que será muy difícil alcanzar el equilibrio adecuado entre la protección de un medio ambiente frágil y el crecimiento económico, a menos que exista una visión clara de cómo debe desarrollarse el medio físico en la Comunidad;
- La política comunitaria de desarrollo de los recursos humanos y de manera especial la de formación profesional, incide en la localización de la actividad económica y, por ende, en la ordenación del territorio;
- La política regional de la Comunidad, reforzada recientemente por el Acta Única Europea, se ocupa directamente de la adopción de decisiones de ordenación territorial en toda la Comunidad, siguiendo el objetivo del Tratado de promover "el desarrollo armonioso general".

Evidentemente, su objetivo más directo es la solución de los problemas estructurales de las regiones más débiles y desfavorecidas, y los programas de desarrollo regional cubren más de la mitad del territorio comunitario. De manera especial en las regiones menos desarrolladas, estos programas se ocupan principalmente del desarrollo de las infraestructuras físicas.

Las ayudas comunitarias al desarrollo regional se concentran necesariamente en las regiones que tienen mayores problemas estructurales de subdesarrollo o reestructuración. No obstante, es frecuente que muchas regiones comunitarias tengan una fuerte dependencia de otros proyectos de infraestructura o inversión situados en otras partes de la Comunidad. Dentro del gran mercado de 1992, las regiones periféricas estarán también directamente interesadas en la realización en las regiones más centrales de proyectos que unan todas las regiones mediante redes de transporte paneuropeas.

La política regional comunitaria no debe centrarse únicamente en la concesión de ayuda financiera a un número limitado de regiones, sino que debe ocuparse de cuestiones que potencien la utilización y desarrollo del territorio comunitario de una manera global.

El desarrollo del territorio comunitario en el gran mercado debe enmarcarse en un clima de mayor integración económica, social y cultural con los países vecinos.

Por ejemplo, las relaciones más estrechas entre la Comunidad y los países de la AELC en un "Espacio económico europeo" suscita cuestiones relativas al desarrollo de las redes de infraestructura, con enlaces que crucen las regiones alpinas hacia el sur y hacia Escandinavia al norte. Al mismo tiempo, sin duda influirán también en el desarrollo de las estructuras físicas de la Comunidad los lazos con los países de la Europa Central y del Este y con los de la cuenca mediterránea.

Todas las presiones y cambios citados pueden generar riesgos y oportunidades para el desarrollo equilibrado del territorio de la Comunidad. Entre los riesgos puede citarse la posible marginación de ciertas zonas o un aumento del aislamiento de las zonas periféricas, con los consiguientes movimientos de población, daños al medio ambiente y congestión de transporte, y una competencia innecesaria allí donde hubiera sido más adecuada la complementariedad. Por otra parte, la realización del mercado único y la introducción de nuevas tecnologías ofrecen oportunidades para una mejor utilización del territorio comunitario.

El territorio de la Comunidad es limitado, su utilización potencial sigue los imperativos de la geografía y de las diferencias sociales y culturales: siete de los doce Estados miembros se encuentran en islas o penínsulas; existen grandes variaciones en la densidad de población, cuya media de 139 hab/km² contrasta con los 26 hab/km² de los EEUU, y llega a superar los 700 hab/km² en algunas zonas.

Las decisiones estratégicas de inversión tienen consecuencias duraderas y a menudo irreversibles sobre el paisaje. Por consiguiente, es imprescindible que se adopten atendiendo a toda la información de que se disponga. La dedicación de la Comunidad a la utilización del terreno y ordenación territorial se basa en estos presupuestos.

Los Estados miembros, junto con sus autoridades regionales y locales, son responsables de las decisiones de utilización del terreno. Estas autoridades públicas elaboran para la próxima década planes de: infraestructuras básicas de transporte, energía, suministro de agua y telecomunicaciones, inversiones en educación, hospitales y servicios sociales. Estas decisiones se han ido adoptando de una manera cada vez más descentralizada, lo cual constituye un buen ejemplo del principio de subsidiariedad. No obstante, las autoridades públicas se enfrentan a dificultades cada vez mayores en la evaluación de las posibles presiones sobre los terrenos y otros recursos, externas a su propio territorio. La propia dimensión comunitaria juega un papel cada vez más preponderante en el proceso de toma de decisiones de estas autoridades, ya que necesitan información sobre todo el territorio comunitario para poder adoptar las decisiones más acertadas respecto a sus propias inversiones.

También en el sector privado los directivos empresariales que elaboran estrategias comerciales necesitan de las autoridades públicas un marco de referencia más amplio que les indique las tendencias y tensiones de los mercados europeos a más largo plazo.

Cuando un determinado acontecimiento afecta a más de un Estado miembro, existen relativamente pocos medios de consulta entre Estados miembros que eviten la duplicación o la inadecuación del esfuerzo de inversión. Si existiera un método más coherente para tratar la utilización del territorio comunitario a ambos lados de una frontera, sería también posible obtener los máximos resultados del mercado único.

La Comunidad puede contribuir a atenuar los problemas de los directivos del sector público y privado proporcionándoles información sobre los hechos que se van produciendo en toda la Comunidad. Este es el propósito del documento EUROPA 2000, que se publicará a finales del año próximo.

Su objetivo será proporcionar a las autoridades públicas y empresas un marco de referencia que les ayude a tomar sus decisiones y a planificar a largo plazo. De ningún modo se trata de una especie de plan general de cómo debe desarrollarse la Comunidad.

La necesidad de contar con un marco comunitario coherente se contemplaba ya en los Reglamentos de los Fondos estructurales comunitarios, que lo adoptaron en 1988 (artículo 10 del Reglamento del FEDER). A continuación, en una primera reunión de ministros de política regional y planificación celebrada en Nantes en noviembre de 1989 se decidió iniciar una serie de conversaciones más sistemáticas y colectivas sobre la ordenación territorial a escala comunitaria.

En una resolución adoptada en la sesión de octubre de 1990, el Parlamento Europeo pidió también de manera concreta que los asuntos de ordenación territorial a escala comunitaria se trataran de forma concertada.

Por otra parte, los trabajos sobre redes paneuropeas que actualmente está desarrollando la Comisión para el Consejo del Mercado Interior subrayan la necesidad de desarrollar la infraestructura física a escala comunitaria y ciertamente europea. La Comisión publicará próximamente un informe provisional sobre el tema.⁽¹⁾

De las diversas influencias que determinarán la utilización del territorio comunitario en la próxima década y después de ella, algunas se prestan mejor que otras a someterse a un análisis cuantitativo. El presente documento trata aspectos de singular importancia, como las tendencias demográficas, los nuevos criterios de ubicación de industrias y servicios, proyectos en zonas urbanas, rurales y fronterizas, transporte, energía, telecomunicaciones, investigación y desarrollo y medio ambiente. Su papel es delimitar aquellos campos en los que deben realizarse nuevos avances, pero sobre todo servir de base para el debate de la reunión de ministros de política regional y planificación que se celebrará en Turín los días 23 y 24 de noviembre.

II. Tendencias principales

1. Población y emigraciones

Población: El crecimiento demográfico será variable en la Comunidad, dándose un crecimiento negativo en algunos de los Estados miembros del norte (Alemania, Luxemburgo, Bélgica, Dinamarca), mientras que las regiones periféricas (sur de España, sur de Italia, Irlanda, Irlanda del Norte) asistirán a un incremento de población. No obstante, la población total del actual territorio de la Comunidad se mantendrá estable alrededor de los 340 millones. Dentro de esta cifra global, se producirá un progresivo envejecimiento como consecuencia del descenso de las

(1) Véanse también los documentos COM(89)643, COM(90)310, Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de 9 de diciembre de 1989 y Resolución del Consejo de 22 de enero de 1990 (DO n.º C 27, p. 8.).

tasas de natalidad de los años sesenta y setenta. La estabilización del descenso de nacimientos en el norte de la Comunidad junto con el movimiento a la baja de la natalidad en el sur indica que esta tendencia al envejecimiento será generalizada en todas las regiones comunitarias. El cuadro 1 muestra la distribución global en la Comunidad de la evolución de los grupos de edad hasta el año 2015, y el mapa 1 muestra la distribución regional de la población de más edad en el año 2010. Como puede verse en el mapa, existe una considerable diversidad entre regiones según la proporción de personas de edad.

La oferta de trabajo sigue una evolución paralela a la de la población, con un desfase de 15 años en que los recién nacidos pasan a engrosar la población activa. En la Comunidad en general se prevé un modesto crecimiento de la población activa de 1,5 millones para el año 2000 (véase el cuadro 2). La disminución del número de jóvenes y el envejecimiento de la mano de obra exigirá centros de educación continua para adultos, así como oportunidades mejor definidas de reciclaje.

Emigración: Las tendencias emigratorias suelen obedecer a diferencias internacionales e interregionales entre facilidades de empleo y nivel de salarios. No obstante, intervienen también otros factores, como las diferencias culturales o lingüísticas, así como determinada actitud política hacia la emigración, que mediatizan una respuesta directa a los impulsos económicos.

En esencia, deben considerarse a escala comunitaria dos tipos de emigración: la que se produce internamente (dentro de los Estados miembros o entre ellos), y la emigración a o de terceros países. Las corrientes emigratorias internas han descendido en los últimos años dado que las oportunidades de empleo son menos favorables en las regiones centrales de la Comunidad y de los Estados miembros. Que esta tendencia a la poca movilidad geográfica de la mano de obra se mantenga o se invierta dependerá en gran medida de la evolución económica relativa de la periferia con respecto a las regiones centrales.

Las emigraciones de terceros países son de previsión mucho más incierta, pero sin duda seguirán teniendo un peso considerable en los mercados de trabajo comunitarios y de manera especial en las grandes conurbaciones. El mercado único podría acrecentar esta tendencia al permitir, en principio, una mayor movilidad entre distintos países, si bien ello podría quedar amortiguado con las políticas de cooperación y desarrollo de los países implicados y las políticas nacionales de inmigración.

Tomando como base estas tendencias demográficas y emigratorias, algunas cuestiones que podrían debatirse son: ¿En qué medida tienen influencia en la planificación de los Estados miembros la tendencia de la población indígena hacia el envejecimiento y una inmigración potencialmente importante? ¿En qué medida se tienen en cuenta estas tendencias a la hora de planificar infraestructuras educativas y de servicios sociales (menos escuelas, diferentes necesidades de vivienda, más hospitales, residencias de la tercera edad, centros de reciclaje, etc.)? ¿Es posible ya distinguir tendencias concretas generadas por cambios en el perfil de edad de la población, como por ejemplo la emigración de jubilados a determinadas zonas? ¿Qué consecuencias tiene en las principales conurbaciones la concentración cada vez mayor en estas zonas de comunidades de inmigrantes?

2. Movilidad de la actividad económica: nuevos factores de ubicación

La posición de la Comisión respecto a los temas industriales en general se desarrolla en su documento "Industrial Policy in an Open and Competitive Environment". En cuanto a los factores de ubicación, el declive de algunas viejas industrias ha reducido la importancia de factores tradicionales de ubicación, como la proximidad de materias primas o de fuentes de energía. Al mismo tiempo, los progresos de la tecnología de transportes y comunicaciones, así como la aparición de nuevos métodos de organización de la producción, han incrementado la movilidad de gran parte de los sectores industrial y de servicios. Esta tendencia se verá fortalecida con la realización del mercado interior. Ello ha motivado que algunos estudios indiquen que la proporción de empleo total de la Comunidad, que en potencia puede considerarse "geográficamente móvil" ha pasado del 30% de los años cincuenta a más del 50%.

Si consideramos el conjunto de la Comunidad, estos factores no parecen haber servido para reducir las disparidades regionales, si bien se han producido algunas excepciones, sobre todo en el caso de España.

La Comisión ha intentado activamente suscitar un diálogo dentro de la comunidad empresarial sobre los factores que influyen en las decisiones de ubicación. Se llevó a cabo un estudio en profundidad en el que participaron 9000 empresas de regiones de toda la Comunidad*. En junio de 1989, la Comisión organizó también unas

* "An Empirical Assessment of Factors Shaping Regional Competitiveness in Problem Regions" - Ifo - Institut für Wirtschaftsforschung, 1990

conferencia en el Castillo de Dublín para más de 100 directivos empresariales. Las conclusiones de ambas iniciativas indican que, aparte de otros elementos que afectan directamente a los beneficios, como el coste del capital, los principales factores que influyen en las decisiones de ubicación son los siguientes:

- los sistemas de comunicación rápidos y eficientes;
- la disponibilidad de mano de obra cualificada;
- el acceso a los centros educativos locales y centros de investigación;
- la presencia de servicios empresariales de alta calidad dado que las empresas contratan con mayor frecuencia servicios que anteriormente habrían realizado ellas mismas;
- la calidad del ambiente social y cultural, con instalaciones para actividades deportivas y recreativas.

Dado que las empresas de fabricación y del sector de servicios han cobrado mayor movilidad, los responsables de la política económica regional pueden verse enfrentados a un aumento de la competencia entre regiones y entre ciudades para retener o atraer inversiones. Por ello, la política comunitaria debe utilizar, por un lado, una estrategia general que fomente la competitividad internacional y el atractivo de la Comunidad como lugar de inversiones y, por otro, adoptar medidas que regulen la competitividad regional y que constituyan conjuntos integrados que incluyan la educación y formación, la mejora del medio ambiente, la inserción de las empresas regionales en las amplias redes de I+D de la Comunidad y la modernización de los sistemas de transportes y comunicaciones. La Comisión ha lanzado diversas iniciativas con estos objetivos, como PRISMA, TELEMATIQUE y EUROFORM, que se ocupan de la creación de servicios para las PYME, redes de transmisión de datos y nuevas cualificaciones y especializaciones.

A la vista de estas tendencias, se hace cada vez más necesario que las regiones ofrezcan un número cada vez mayor de ventajas locales, entre las que pueden citarse las instalaciones deportivas o recreativas, los servicios empresariales especializados y una mayor calidad de medio ambiente, así como los requisitos básicos de la infraestructura física y una mano de obra cualificada. ¿En qué medida debe dirigirse la política regional a apoyar este tipo de inversiones de conjunto?

3. Problemas urbanos

Desde el final de la segunda guerra mundial, la población de la Comunidad Europea ha experimentado una progresiva urbanización. Las estadísticas muestran que a comienzos de los años ochenta la Comunidad* contaba con unas 229 áreas metropolitanas principales de una población superior a 330.000 habitantes. De éstas, 122 tenían una población central de más de 200.000 habitantes. La distribución de los 122 centros urbanos se muestra en el cuadro 3.

La sociedad europea se ha convertido, pues, en su mayor parte, en una sociedad urbana (cuadro 4 y mapa 2).

Las zonas urbanas pueden ser de muchos tipos, desde las capitales grandes incluso a escala mundial con grandes zonas de suburbios, a ciudades más pequeñas que conservan su carácter provinciano. Los problemas de las zonas urbanas son distintos, no sólo en función de su tamaño y geografía, aun cuando estos factores son de gran importancia. Algunas tienen que enfrentarse a problemas de crecimiento, otras a problemas de deterioro y declive, y otras se enfrentan a ambos tipos de problema.

El crecimiento acarrea sus propios problemas. La zona urbana se convierte en un polo de atracción del crecimiento de la región. La población aumenta, los precios inmobiliarios suben, aumentan los problemas de tráfico y la calidad de vida, que precisamente suele catalizar el crecimiento de una ciudad, se deteriora. Los problemas de degradación urbana se caracterizan por un descenso de la población y suelen ser el resultado de una concentración de problemas originados por la decadencia del entramado físico de los barrios, así como por la segregación social y la pobreza. Prácticamente en todas las ciudades, incluso en las más prósperas y dinámicas, pueden encontrarse zonas en decadencia. Los problemas típicos de las ciudades británicas son los del centro urbano. En Francia se encuentran problemas similares en las periferias urbanas o en las comunidades industriales satélite más antiguas y pequeñas. Por último, las zonas de suburbios de las principales conurbaciones tienen problemas específicos, en especial relacionados con el transporte.

* Sin la antigua República Democrática Alemana

Desde el punto de vista de la utilización del terreno, es evidente que en las próximas décadas las actuales zonas urbanas se verán afectadas por las crecientes restricciones del desarrollo urbano y la protección de zonas verdes. Con todo, se espera que prosiga la despoblación rural a pesar de la introducción de políticas dirigidas a contenerlo. La preocupación por la calidad de vida en temas como los ruidos, las inconveniencias de los desplazamientos, la eliminación de residuos, etc., puede disminuir los atractivos de la vida urbana, aunque es poco probable que se invierta la tendencia a la urbanización. No obstante, existen ciertos indicios de que todos estos factores producirán mayores índices de crecimiento en las ciudades de tamaño mediano que en las grandes conurbaciones.

Es preciso subrayar que la Comunidad no tiene competencias en política urbana propiamente dicha, que no está contemplada en el Tratado. Pero las responsabilidades comunitarias respecto al medio ambiente y las actuaciones emprendidas a través de los Fondos estructurales destinadas a aumentar la cohesión económica y social hacen que represente un papel importante en el desarrollo de las ciudades. La Comunidad puede tener una actuación limitada en la renovación urbana, si bien el ámbito de sus actividades se limita actualmente a ciertos tipos de inversiones, quedando excluidos muchos campos de actuación, como por ejemplo la vivienda.

Recientemente, la Comisión ha publicado un Libro Verde sobre el Medio Urbano, que están estudiando en estos momentos los Estados miembros.

Del mismo modo que las regiones desarrollan su propia identidad en el mercado único, también las ciudades tratan de definir su papel y su identidad. El nuevo contexto económico provocará cambios en la función de las ciudades, y a menudo incrementará la competencia entre ellas. Al mismo tiempo, las ciudades desarrollan lazos complementarios para dar más fuerza a sus propias especializaciones. Ello se manifiesta en el establecimiento de redes y agrupaciones mediante las cuales tratan de establecer relaciones para hacer frente a problemas comunes, unir recursos para llevar a cabo economías de escala y avanzar en la cooperación tecnológica. Por ejemplo, la red Polis fue instituida por 32 ciudades y fue cofinanciada por la Comunidad para estudiar nuevas soluciones de gestión del tráfico y propiciar la convergencia en cuanto a la nueva tecnología desarrollada. Las redes urbanas ofrecen a las ciudades europeas la oportunidad de competir con mayor eficacia en los mercados mundiales.

Estas tendencias constituyen una llamada de atención a escala comunitaria tanto hacia el problema del desarrollo de las zonas urbanas como hacia las posibles ventajas de establecer contactos y cooperación entre ciudades dentro de la Comunidad. En particular, los Estados miembros pueden estar interesados en que se establezca un diálogo sobre el alcance de las actuaciones de renovación urbana y el aumento de la cooperación entre ciudades.

4. Desarrollo rural

Aunque la producción agraria de la Comunidad ha seguido aumentando, su participación en el PIB ha descendido. Aproximadamente un 7,7% de la población activa de la Comunidad trabaja en el sector agrario (incluida la silvicultura y la pesca), pero esta cifra está en continuo descenso. En el año 2010 podría reducirse a la mitad en toda la Comunidad.

A pesar de ello, la agricultura seguirá representando un papel importante en el futuro desarrollo de las zonas urbanas, no sólo en el aspecto económico, sino también en el sociopolítico. Esto último es especialmente cierto en, entre otras, las regiones mediterráneas, donde se calcula que en el año 2000 se situará el 75% de la población agraria de la Comunidad.

Son también evidentes las diferencias regionales en el tipo de problemas a que se enfrentan las zonas rurales, tal como se definen en la Comunicación de la Comisión sobre el "Futuro del mundo rural" de 1988:

- en las zonas rurales de las regiones de alta densidad demográfica, como el norte de Alemania y los países del Benelux, la reducción de la actividad agraria puede a menudo verse compensada por la creación de empleo industrial y de servicios, con lo que varía consiguientemente el esquema de utilización del terreno;
- en las zonas rurales en que la agricultura, pese a estar en declive, representa la mayor parte de la población activa, como en el norte de España, el envejecimiento de la comunidad agraria y la falta de empleos alternativos desemboca en la despoblación y la penuria de expectativas de desarrollo futuro;
- en las zonas rurales en que la población se encuentra ya en declive, como las zonas de montaña de Francia, parte de Irlanda y el oeste de Escocia, la densidad de población tiende a ser extremadamente baja (menos de 25 habitantes por kilómetro cuadrado) y las posibilidades de diversificación de la actividad económica son muy limitadas.

El declive de la población agraria de la Comunidad no constituye, evidentemente, un fenómeno nuevo. Ni tampoco ha finalizado el proceso de despoblación. Ello suscita numerosos problemas de utilización del terreno en la Comunidad. Más del 80% del territorio de la Comunidad es agrícola y silvícola, pero solamente ocupa al 10-20% de la población comunitaria. La capacidad de las zonas rurales para resolver sus propios problemas se ve dificultada por el hecho de que su renta per cápita es inferior a la de las zonas

industriales circundantes y de que la población activa agraria es relativamente vieja, con más del 50% de los agricultores que cuentan más de 55 años (véase el cuadro 5). Con toda probabilidad, la proporción de agricultores de más de 65 años seguirá creciendo en los próximos 10 años.

El futuro desarrollo económico de las zonas rurales acusará cada vez una mayor dependencia de sectores distintos del agrario: turismo, silvicultura, industria. En algunas zonas, estas actividades rurales alternativas sustituirán a la agricultura, mientras que en otras serán suplementarias. Un 37% de los agricultores comunitarios se dedican ya a actividades secundarias; las previsiones indican que la cifra será del 50% en el año 2000.

Si las actuales negociaciones del GATT consiguen el objetivo acordado de reducir las subvenciones agrarias, ello producirá, juntamente con los continuos ajustes de la PAC, nuevos cambios en la agricultura comunitaria, con las consiguientes consecuencias para la economía rural. Estos ajustes probablemente darán un nuevo énfasis a las medidas agrarias no agresivas para el medio ambiente.

El concepto de desarrollo rural debe, pues, alejarse de una visión exclusivamente agraria para avanzar hacia un concepto más general. Las políticas agraria, medioambiental y otras políticas de desarrollo deben integrarse en una estrategia general que se concentre en la regulación del potencial de cada tipo de zona rural del conjunto de la Comunidad. La existencia de un tejido educativo y formativo en las zonas rurales es la condición para reducir la despoblación rural. Ello podría explotar el potencial de los medios de comunicación y de las tecnologías de la enseñanza abierta y a distancia.

La reforma de los Fondos estructurales refleja ya este nuevo enfoque. La mayor parte del territorio comunitario que se acoge al Objetivo nº 1 es rural. Las zonas del Objetivo nº 5b son rurales por definición. Además de la asistencia proporcionada a través de los marcos comunitarios de apoyo, la Comunidad ha lanzado la iniciativa LEADER, dirigida a la integración de las zonas rurales en el sistema económico general (explotación del potencial propio de las regiones, empleo de tecnología moderna), si bien actualmente son limitados los medios de desarrollo rural de que dispone la Comunidad.

Estas tendencias exigen la adaptación de las políticas de la Comunidad y de los Estados miembros que afectan a las zonas rurales. ¿Cómo pueden las estrategias de diversificación vencer los obstáculos que suponen la baja densidad de población y los bajos ingresos? ¿Cuál es el papel de las nuevas tecnologías de comunicaciones en el fomento de nuevas actividades en zonas rurales, especialmente en el desarrollo de núcleos urbanos en zonas rurales?

5. Zonas fronterizas

De conformidad con la definición que se ha adoptado a efectos comunitarios (véase el mapa 3), las regiones fronterizas abarcan cerca del 15% de la totalidad del territorio y albergan el 10% aproximadamente de la población comunitaria. Es probable que las mayores repercusiones espaciales de la supresión de las fronteras internas de la Comunidad se hagan sentir en las zonas fronterizas. Tendrán que ajustarse a las nuevas funciones que les corresponderán dentro del espacio europeo ampliado, en contraste con su situación en la periferia de los Estados miembros y con el legado de prácticas administrativas nacionales y locales que todavía dificultan la cooperación interfronteriza. Estas son las zonas que exigen en mayor medida la celebración de consultas y la concertación sobre la planificación física.

En lo que se refiere a la planificación física y económica, las zonas fronterizas se encuentran en una posición especialmente desventajosa que se deriva directamente de su ubicación:

- están situadas en los extremos de unos sistemas de transportes y comunicaciones que se han planificado tradicionalmente a escala nacional, de manera que cuentan con infraestructuras relativamente escasas con conexiones interfronterizas inadecuadas;
- a menudo son centros comerciales separados artificialmente de sus correspondientes zonas interiores, lo que provoca distorsiones de las corrientes comerciales;
- no son capaces de mantener servicios públicos (sanidad, educación, formación) en un contexto nacional o duplican servicios disponibles al otro lado de la frontera;
- deben hacer frente a regímenes fiscales, prestaciones sociales, idiomas y prácticas laborales diferentes, todo lo cual puede dificultar la movilidad de la mano de obra a través de las fronteras nacionales.

No obstante, la supresión de las barreras administrativas no garantiza por sí misma el establecimiento de relaciones económicas normales a través de las fronteras. Es necesario un esfuerzo sostenido y selectivo para lograr la cooperación interfronteriza. La adopción de la iniciativa comunitaria INTERREG constituye un paso importante en esta dirección. La Comisión, en estrechas consultas con los Estados miembros, procederá al examen de las disposiciones legales y administrativas que rigen las actividades interfronterizas y, en función de ello, determinará si son necesarias nuevas medidas para reforzar la planificación y la cooperación.

¿Cuál es la opinión de los Estados miembros en lo que concierne a las medidas que podrían contribuir al establecimiento de una planificación concertada en las zonas fronterizas?

6. Redes de transporte

Es posible que el continuo crecimiento del tráfico haga insuficiente la extensión y mejora del sistema de transportes y agrave la congestión del tráfico, sobre todo en las regiones centrales y en los principales centros de población de las otras regiones. El desarrollo de redes de alta velocidad sólo tendrá repercusiones positivas en algunas regiones de la Comunidad. La mejora de las conexiones entre el centro y la periferia ayudará a aliviar la congestión y contribuirá a un desarrollo más equilibrado.

Por lo que respecta al tráfico por carretera, se espera que continúe el rápido crecimiento de la circulación de personas, dado el notable incremento del número de vehículos privados y de la frecuencia de su utilización. El mapa 4 muestra los flujos de desplazamiento en las principales rutas de la Comunidad. El crecimiento del tráfico por carretera ha provocado una mayor congestión en zonas de elevada densidad, como el Benelux, y en algunas rutas norte-sur de intenso tráfico, como el valle del Ródano, algunos valles alpinos y el pasillo Londres-Dover. A menos que el crecimiento anual del tráfico por carretera descienda por debajo del 1,3%, los embotellamientos invadirán inevitablemente la infraestructura de transporte terrestre. Es posible que la solución de los problemas de congestión entre en conflicto con la necesidad de proteger el medio ambiente, sobre todo en los lugares en que las características del terreno restrinjan la superficie disponible.

En cuanto al transporte aéreo, es probable que los índices de crecimiento anual se mantengan por encima del 6% durante varios años. El aumento del tráfico de los aeropuertos regionales ha sido el elemento principal del crecimiento global (registrándose unos crecimientos extraordinariamente elevados en 1989, por ejemplo el 19,3% en Birmingham, el 19,5% en Oporto y el 20,4% en Montpellier). No obstante, el tráfico y la congestión también se han incrementado en los principales aeropuertos internacionales. Los retrasos de vuelos en las horas punta se triplicaron entre 1986 y 1987, y casi se triplicaron de nuevo entre 1987 y 1988. El mapa 5 muestra la situación global del tráfico de pasajeros y mercancías en los principales aeropuertos de la Comunidad en 1989.

Los problemas del transporte por ferrocarril residen no tanto en el crecimiento como en la capacidad de los ferrocarriles para hacer frente a la evolución de la demanda de transporte. Es de esperar que el tráfico ferroviario, tras la pérdida de terreno experimentada en las últimas décadas frente a otros sectores, se incremente de aquí a final de siglo como consecuencia del desarrollo de las redes de trenes de alta velocidad y de las técnicas de transporte multimodal.

Las vías navegables interiores para grandes buques mercantes únicamente son importantes en Alemania, los países del Benelux y la parte oriental de Francia. Han aumentado los cargamentos internacionales, que en la actualidad representan el 60% del total, y, aunque la red global está disminuyendo, su eficacia se está incrementando gracias a una serie de innovaciones técnicas.

A pesar de que todos los datos apuntan hacia la saturación de la red europea de transporte, la construcción de nuevas infraestructuras se ve impedida por una serie de limitaciones:

- financieras: la inversión en el sector del transporte, que en 1975 representaba el 1,5% del PIB comunitario, descendió al 0,9% en 1985;
- medioambientales: las nuevas infraestructuras generan un mayor tráfico, que contamina más y provoca mayor resistencia de los municipios ante este tipo de obras;
- utilización del espacio aéreo: el terreno disponible es escaso, sobre todo para la construcción de aeropuertos cerca de las grandes conurbaciones.

El crecimiento continuo de la demanda de transporte plantea a Europa una serie de problemas con un componente espacial fundamental. La totalidad de las ventajas del mercado único sólo podrán disfrutarse si existe la infraestructura necesaria. Esta es la piedra angular de la política comunitaria de transporte. La negociación del Espacio Económico Único con la AELC y la apertura de Europa del Este (con la cooperación esencial de Suiza, Austria y Yugoslavia para el tráfico de tránsito) ponen de relieve la amplia dimensión europea de esta cuestión. El grupo "Transporte 2000" se encarga de reflexionar sobre estos temas.

En la actualidad, las iniciativas regionales sobre infraestructura de transporte se concentran en la apertura de las regiones periféricas. (Entre 1975 y 1988 el FEDER destinó cerca de 8.400 millones de ecus a la financiación de infraestructuras de transporte; en el período 1989-1993 se gastarán de 5.900 millones de ecus). La eficacia de este enfoque podría ser mayor dentro del contexto de una aproximación concertada a la planificación física europea.

Si no se adopta un enfoque global, existe el riesgo de añadir nuevas desigualdades regionales a las ya existentes. El desarrollo de ferrocarriles de alta velocidad y de redes viarias y aéreas constituye una mejora sustancial. Sin embargo, podría dividir a la Comunidad en zonas desiguales. Es muy probable que subsistan lagunas entre las principales conexiones del sistema y, a menos que se tomen más medidas al respecto, algunas zonas periféricas permanecerán al margen.

La predicción certera de las tendencias de la circulación, así como de sus repercusiones, facilita el logro de un equilibrio adecuado entre las diferentes formas de transporte, con especial atención a las necesidades del medio ambiente. La creación de redes de transporte multimodal (ya existentes en Suiza y en estudio en Francia) podría conducir, en combinación con la moderna tecnología telemática, a un mejor aprovechamiento del terreno y una protección del medio ambiente más adecuada.

La productividad de la infraestructura de transportes podría mejorarse mediante la ubicación óptima de las conexiones entre las redes de transporte de alta velocidad. Por ejemplo, son fundamentales unas buenas conexiones entre TAV y aeropuertos para lograr una comunicación eficaz entre los centros más desarrollados de la Comunidad, donde los servicios de los TAV son competitivos, y las regiones periféricas y peninsulares donde es probable que el transporte aéreo siga siendo más importante.

La productividad de las redes de transporte puede verse afectada de manera negativa si las conexiones con otras infraestructuras son deficientes. Con frecuencia los aeropuertos o las estaciones de TAV son servidos por sistemas de transporte urbanos viejos o poco fiables, con lo que se reduce el impacto económico de la red de alta velocidad. La construcción de nuevos sistemas de alta velocidad debería llevar aparejadas inversiones en las redes locales.

En el desarrollo de las redes de comunicaciones, dentro de la política regional comunitaria, se han destacado las ventajas de conectar la periferia con el centro; aunque esta prioridad debe mantenerse, ¿no debería darse importancia asimismo a las conexiones de las zonas periféricas entre sí? ¿De qué otra forma podrán evitarse las nuevas disparidades originadas por las redes de alta velocidad?

7. Infraestructuras energéticas

El continuo crecimiento de la demanda de energía ilustra la necesidad de reforzar a nivel europeo la cooperación acerca de las inversiones y acerca de la planificación y gestión de las infraestructuras.

El exceso de capacidad de producción eléctrica en el conjunto de la Comunidad habrá desaparecido en 1995. Una de las prioridades comunitarias será mejorar la integración de los sistemas de transmisión de energía, con objeto de reducir la necesidad de nuevas centrales de energía así como su potencial impacto en el medio ambiente. Además, también se dará carácter prioritario al desarrollo de tecnologías que permitan el uso del carbón de manera limpia y económica y la explotación segura de la energía nuclear. Los aumentos actuales del precio de la energía ponen de relieve la necesidad de nuevas iniciativas comunitarias para fomentar la utilización eficaz de todas las fuentes de energía.

Las fuentes de energía siguen influyendo considerablemente en la movilidad de determinados sectores industriales. Si la red energética es incompleta, existe el riesgo de que aumenten las diferencias de desarrollo regional. La adopción de una perspectiva coherente sobre la utilización del territorio comunitario, acompañada de las iniciativas adecuadas para reforzar el funcionamiento de las redes, podría constituir la base de inversiones más eficaces en infraestructuras energéticas. La finalización de redes de dimensión europea (a la que contribuirá muy especialmente la iniciativa REGEN, sobre todo en lo que respecta al gas) tendrá gran relevancia para las regiones periféricas.

Las fuentes renovables de energía, como la energía hidroeléctrica y la biomasa, podrían ser especialmente adecuadas para satisfacer las necesidades energéticas de las zonas rurales. La contribución de estas fuentes de energía al abastecimiento total de energía primaria podría llegar a ser muy importante en determinadas zonas a través de una mejor coordinación interregional.

La protección del medio ambiente deberá tenerse en cuenta a la hora de escoger la ubicación adecuada de las centrales de energía, los almacenes de gas licuado y las redes de transporte de energía. El emplazamiento de las infraestructuras de energía podría ocasionar problemas específicos entre los Estados miembros, principalmente en zonas fronterizas.

En las zonas urbanas sería ventajoso mejorar la coordinación de la planificación física y la programación energética. Esto permitiría reducir el consumo de energía, con lo que se liberarían recursos financieros para otras actividades y se contribuiría a la reducción de la contaminación atmosférica.

Los Estados miembros deberían examinar de qué modo podría lograrse una mayor integración de las redes energéticas europeas en pro de la eficacia y la seguridad del suministro en todo el territorio comunitario, y, asimismo, la forma de perfeccionar las conexiones con otras fuentes de abastecimiento en el resto de Europa y el norte de África.

8. Telecomunicaciones

Las telecomunicaciones tienen una importancia vital para el desarrollo y la competitividad de las economías de la Comunidad Europea. Se ha calculado que el valor mundial total en el mercado de la gestión y la transmisión de información supera los 500.000 millones de ecus y que a finales de este siglo más de 60 millones de puestos de trabajo estarán relacionados con los servicios de información y las telecomunicaciones.

Desde 1980, el tráfico internacional de telecomunicaciones ha experimentado un incremento anual de un 20%; en 1990 ha alcanzado 30.000 millones de minutos (debido en parte al rápido aumento de las transmisiones por facsímil).

El enorme crecimiento de la producción, oferta y utilización de las telecomunicaciones tiene repercusiones espaciales. La mayor parte de las actividades de telecomunicación se concentra en las grandes aglomeraciones urbanas, especialmente en las regiones más avanzadas de la comunidad. Por el contrario, las regiones más atrasadas suelen caracterizarse por una infraestructura de telecomunicaciones deficiente y por una falta de información sobre los servicios y productos de telecomunicaciones más avanzados.

Además, es frecuente que en las zonas rurales las nuevas tecnologías de telecomunicaciones se implanten con más lentitud, debido esencialmente a que los costes de provisión y mantenimiento de los servicios son más elevados que en los centros urbanos.

La libre circulación de información a través de las redes de telecomunicaciones de la Comunidad contribuirá a la realización del mercado interior. Los servicios industriales, comerciales y financieros, el transporte, la asistencia sanitaria y los gobiernos centrales y regionales dependen cada vez más de las telecomunicaciones. La Comunidad está sentando las bases tecnológicas y las normas de una red de intercomunicaciones de banda ancha rentable para el futuro; contribuyendo a la creación de redes de intercambio electrónico de información comercial (TEDIS) y posibilitando la comunicación entre administraciones públicas (INSIS y CADDIA). También está modificando el contexto normativo para que todos los usuarios puedan acceder de manera abierta y eficaz a las redes de telecomunicaciones desde cualquier punto de la Comunidad (oferta de red abierta).

A medio plazo, hay una gran necesidad de estudios y planificación de la distribución espacial de los servicios de telecomunicaciones para conseguir el grado de convergencia necesario entre las regiones de la Comunidad. Para ello es preciso conseguir el desarrollo equilibrado de los siguientes aspectos:

- los servicios existentes en las regiones menos favorecidas para que puedan alcanzar un nivel comparable al del resto de la Comunidad;
- la introducción de instalaciones y servicios de comunicación nuevos y avanzados en todas las zonas de la Comunidad, incluidas las rurales y periféricas, de fácil acceso para las PYME y otros usuarios de la zona;
- la terminación de las conexiones pendientes en las principales redes de comunicaciones.

Estos son los objetivos de los programas comunitarios STAR y TELEMATIQUE.

Los Estados miembros podrán hacer comentarios acerca de las soluciones a los problemas espaciales que aportan sus propias políticas nacionales y la posible ampliación de los programas comunitarios. En particular, podrán sugerir medios para compensar las desventajas en términos de rentabilidad que suponen las inversiones en zonas más remotas y menos pobladas.

9. Investigación e Innovación

De sobra conocida es la relación entre la inversión (pública y privada) en investigación, desarrollo, productos y métodos de producción innovadores y el crecimiento económico regional. El hecho de que las regiones con unos índices de crecimiento económico relativamente altos sean las mismas que reciben grandes inversiones para la investigación, el desarrollo y la innovación no es una mera coincidencia. La inversión en estos campos es un requisito previo para conseguir un desarrollo económico regional ininterrumpido.

No obstante, del mismo modo que existen disparidades en el crecimiento económico de las regiones de la Comunidad, también existen en la capacidad y las posibilidades de investigar. Según estudios efectuados por la Comisión, las disparidades entre unas regiones y otras en cuanto a la investigación y el desarrollo son más extremas que las socioeconómicas. Para evitar hallarse en desventaja, las regiones necesitan un nivel adecuado de investigación y desarrollo así como personal preparado y capacidad de transferencia de tecnologías.

En la Comunidad, tres cuartos del presupuesto total (público y privado) destinado a la I+D se concentran en Alemania, Francia y el Reino Unido; dentro de cada Estado miembro, la distribución de este tipo de gastos es aún más desigual. Las diferencias en cuanto a la tecnología son mayores dentro de los Estados miembros que entre unos Estados miembros y otros.

A menudo, las empresas de los sectores de la electrónica y la informática se agrupan en localidades determinadas, a veces debido a la presencia de centros de investigación especializados o departamentos universitarios de investigación con una reputación sólidamente establecida. Los centros de educación superior pueden ejercer un gran influjo sobre el destino de las inversiones, ya que proporcionan personal preparado para las actividades de investigación e innovación y además emprenden proyectos industriales innovadores. La concentración se convierte en un proceso que tiende a consolidarse ya que los resultados de la investigación de calidad atraen más inversión.

Esta tendencia suscita una serie de importantes cuestiones de política pública. Aunque es evidente que todas las regiones no pueden gozar de unas infraestructuras de investigación de nivel similar, deberían al menos disponer de las estructuras de transferencia de tecnología que les permitan aplicar ventajosamente los resultados de la investigación realizada en otras zonas. La intervención de la Comunidad en los campos de la ciencia, la investigación, el desarrollo y la transferencia de tecnologías es fundamental. Mediante los proyectos de investigación previstos por el Programa Marco de I+D y financiados por los Fondos estructurales, entre los que se cuenta el programa STRIDE, la Comisión apoya la creación de un mayor equilibrio regional, a lo que también contribuye el programa de educación COMMETT, cuyo objetivo es una divulgación rápida de los resultados de la investigación. La Comisión ha lanzado también un programa llamado SPRINT, que pretende reforzar la infraestructura de servicios innovadores mediante la implantación de redes intracomunitarias e incluye medidas específicas para las regiones menos favorecidas.

Los Estados miembros posiblemente deseen hacer sugerencias acerca de la forma de fomentar una mayor distribución regional de las posibilidades de investigación y orientar la investigación efectuada en las regiones a satisfacer las necesidades locales.

10. Calidad del medio ambiente

Cada vez se halla más extendido el consenso de que las decisiones referentes al desarrollo económico han de tener más en cuenta los costes medioambientales y de recursos naturales a largo plazo.

También es necesaria una solución comunitaria a los problemas de medio ambiente que ofrezca unas condiciones comunes para el mercado único y permita formar un frente común para combatir los problemas de contaminación comunes (véase el mapa 6). Entre los problemas medioambientales a los que ha de enfrentarse la Comunidad podemos citar los siguientes:

- los altos niveles de contaminación atmosférica en las aglomeraciones urbanas: concentraciones de SO_2 y NO_x en las aglomeraciones más grandes de la Comunidad (véase el mapa 7);
- los problemas de suministro y disponibilidad de recursos hídricos y contaminación de las aguas. El primer problema afecta a muchas zonas del sur de Europa; como ejemplo del segundo podemos citar los persistentes niveles de contaminación de las cabeceras de los ríos y las aguas subterráneas;
- la erosión del suelo, especialmente en las regiones mediterráneas, y su contaminación en las zonas industriales en crisis;
- las agresiones al patrimonio natural y la desaparición de hábitats y especies;

- los abusos en cuanto a la utilización de tierras en las zonas costeras, donde la falta de control está produciendo unos graves daños al medio ambiente;
- el hecho de que la situación del medio ambiente se esté convirtiendo en un factor cada vez más importante a la hora de tomar decisiones en cuanto a la ubicación de industrias y el desarrollo del turismo;
- los elevados costes de la reconstrucción del medio ambiente, por ejemplo en los nuevos Estados federados alemanes.

El territorio de la Comunidad se caracteriza por una gran diversidad de entornos. El sur, por lo general, es más rico desde el punto de vista ecológico que el norte. Por ejemplo: en el departamento francés de Alpes Maritimes hay tantas especies vegetales como en todo el Reino Unido, mientras que en Italia se da el 60% de las especies florales de la Comunidad y el 70% de sus mamíferos y anfibios.

También hay grandes diferencias en cuanto a los tipos y niveles de contaminación, en función de las circunstancias económicas y de la severidad y la aplicación de las normas.

En la reforma de los Fondos estructurales se subrayaba la necesidad de integrar el aspecto medioambiental en las políticas regionales de la Comunidad. Los gastos en programas de medio ambiente están aumentando en términos reales a un ritmo más rápido que nunca. El programa comunitario ENVIREG contribuirá a coordinar mejor el desarrollo económico y la protección del medio ambiente, especialmente en las zonas costeras del Mediterráneo.

Los Estados miembros podrán expresar su opinión acerca de la prioridad que se debe dar en la política de desarrollo regional a las inversiones en cuestiones de medio ambiente.

11. Zonas costeras dependientes de la pesca

Además de los 300.000 puestos de trabajo en la pesca, el sector de la pesca y la acuicultura genera también un determinado número de actividades conexas (construcción de buques, industria de transformación, actividades comerciales, etc...), que en 1986 ocupaban al 1,15% de la población activa de la Comunidad.

Si se consideran todas las zonas costeras de la Comunidad, se observa una clara concentración de las actividades de pesca en ciertas regiones con un papel especialmente importante en la economía regional. Estas zonas se hallan tanto en las regiones continentales (Mediterráneo, Galicia, Andalucía, Bretaña, Oeste de Escocia, Irlanda y Jutlandia) como en las insulares (Canarias, Islas griegas, Sicilia, Islas escocesas y Bornholm).

La disminución de los recursos y de algunas actividades pesqueras tradicionales ha producido la decadencia de ciertas regiones. La necesidad de reestructurar el sector para conseguir un mayor equilibrio entre los recursos y la capacidad de pesca aumentará las disparidades regionales.

La acuicultura es una actividad a la vez tradicional y moderna, dependiente en grado sumo del entorno natural. Su desarrollo y sus posibilidades se ven afectados por factores de índole tanto exógena (contaminación, turismo, expansión industrial) como endógena (existencia de juveniles, concentración de pesca).

Puede ofrecer alternativas para el desarrollo de las regiones muy dependientes de la pesca, siempre y cuando se inscriba en un contexto más general en el que se tengan en cuenta otras actividades humanas.

La reestructuración y el desarrollo de los sectores de la pesca y la acuicultura deberían llevarse a cabo de forma que sea posible la cooperación a nivel regional de las diversas autoridades públicas y privadas cuyo trabajo gira en torno a la planificación física, el desarrollo industrial, el turismo y la urbanización.

A pesar de las dificultades de gestión de las actividades de pesca que rebasan el ámbito puramente regional, ¿convendría quizá fomentar una visión regional del asunto para intentar resolver los problemas socioeconómicos que atraviesa la industria pesquera? Aunque la gestión de los recursos de la pesca tiene una dimensión comunitaria, ¿podría ser también necesario favorecer un mayor grado de cooperación entre las autoridades locales afectadas por estos problemas?

III. Próximas medidas

Como ya se ha señalado anteriormente, este informe se ha elaborado para abrir el debate acerca de los temas ya mencionados. A finales de 1991, la Comisión publicará el documento EUROPA 2000, en el que se determinarán las tendencias generales de la Comunidad ya existentes y las que se están perfilando, se ofrecerá un resumen de las repercusiones de estos diversos factores en la utilización de las tierras y sus consiguientes consecuencias socioeconómicas, se estudiará la interdependencia de las regiones y se determinarán las posibles hipótesis. Para ello, la Comisión ha iniciado varios estudios.

Para la primera serie de estudios se ha escogido una perspectiva comunitaria. En ella se estudian los diferentes factores que pueden influir en la utilización de las tierras en la próxima década, de los que ya se han citado algunos: aspectos demográficos y movimientos migratorios; nuevos criterios para la ubicación de industrias y servicios; evolución de los sectores de transportes, energía, telecomunicaciones, turismo e industria del ocio; urbanización y futuras funciones de las ciudades; gestión de los recursos y contaminación; por último, repercusiones de estos acontecimientos en las zonas colindantes del Mediterráneo meridional y oriental, Europa Central y del Este y Escandinavia.

En la segunda serie de estudios se analiza la opinión de las zonas geográficamente próximas, independientemente de las fronteras nacionales, acerca de los problemas de la utilización de tierras y recursos. Entre las zonas estudiadas se hallan las regiones atlánticas, el Mediterráneo occidental, los Alpes, el Mediterráneo central y las regiones del Mar del Norte.

Se creará asimismo un sistema de seguimiento y actualización de la información recabada gracias a los estudios.

Para la elaboración de este documento, que servirá de marco de referencia, la Comisión contará con la ayuda de los Estados miembros y consultará al Parlamento Europeo. La Comisión considera que los temas mencionados en este documento son algunos de los que, a largo plazo, justificarán la mayor participación de las autoridades regionales y locales en el debate comunitario, tal y como ha propuesto en su dictamen de 21 de octubre de 1990 sobre la unión política (COM (90)600). En una primera fase, consultará a las autoridades regionales y locales a través del Consejo Consultivo que le asesora en la materia y mediante seminarios y grupos de expertos.

ANEXO:

MAPAS Y CUADROS(*)

MAPAS

- 1 Previsión sobre la estructura de edades: Porcentaje de la población de más de 65 años en el año 2010.
Fuente: CCE/Netherlands Economic Institute
- 2 Densidad de población y centros urbanos
Fuente: Base de datos Eurostat Regio de la CCE y base de datos de asentamientos CORINE de la DG XI
- 3 Regiones fronterizas
Fuente: CCE
- 4 Red de autopistas y densidad del tráfico, 1985
Fuente: Naciones Unidas, Census (Prof. I.B.F. Kormoss)
- 5 Transporte aéreo: Principales aeropuertos, tráfico de aviones, pasajeros y carga, 1989
Fuente: ADP, Aéroports de Paris 1990
- 6 Contaminación a través del aire: Depósitos de azufre según su procedencia
Fuente: Environmental Resource Ltd.
- 7 Contaminación atmosférica: Emisiones de SO₂
Fuente: Base de datos Corinair de la DG XI, CCE

CUADROS

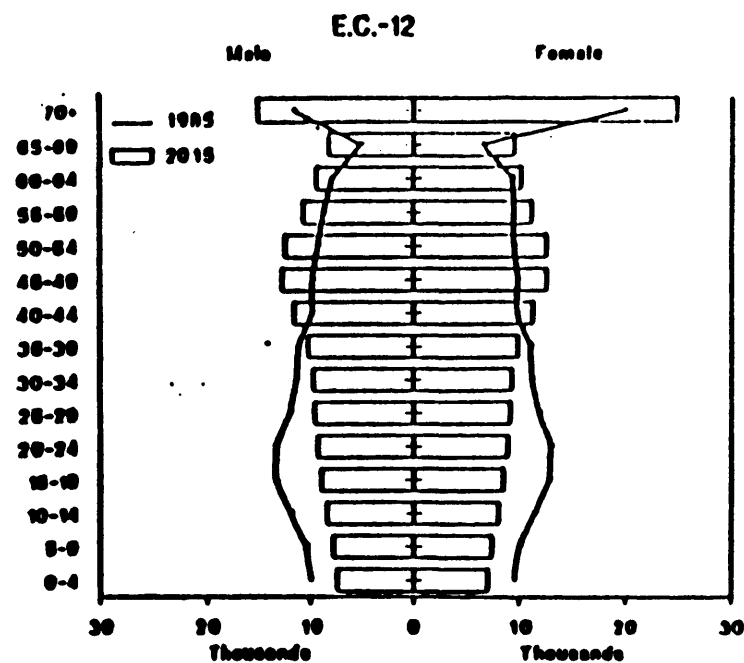
- 1 Envejecimiento de la población en Europa
- 2 Envejecimiento de la población activa, 1990-2015
- 3 Distribución de las principales áreas metropolitanas por Estado miembro
- 4 Urbanización y crecimiento urbano en los Estados miembros
- 5 Agricultores de la Comunidad, por grupos de edades

(*) Investigación, tratamiento de datos y cartografía a cargo de la DG XI (base de datos CORINE) y del Profesor I.B.F. Kormoss. Por lo general, los mapas y cuadros no incluyen los datos correspondientes a los nuevos Estados federados alemanes, dado que fueron preparados antes de la unificación.

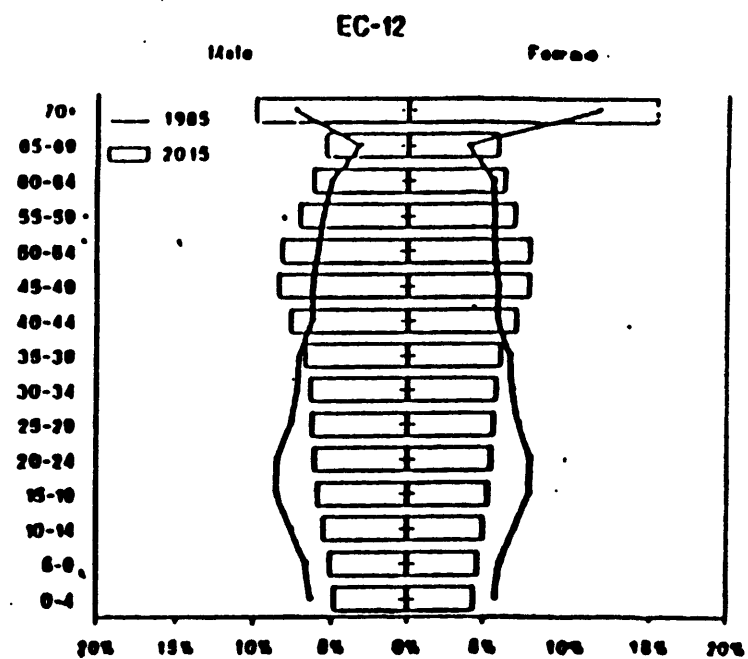
Table 1

Population pyramids, absolute (x 1000) and shares (%)
(projected fertility)

absolute numbers



share (%)



Source : Demographic Evolution through time in European Regions,
Netherlands Economic Institute, August 1990

Table 2

Ageing of the Labour force 1990-2015 (% in age group)
(projected fertility and projected activity rates)

Country	age 15-24			age 50+		
	1990	2000	2015	1990	2000	2015
Belgium	14.6	12.2	11.0	14.1	14.3	19.2
Denmark	20.4	15.9	16.0	19.1	24.1	27.5
France	16.1	13.2	13.1	17.4	18.7	22.3
Germany	18.3	12.5	13.8	21.8	22.3	30.0
Greece	14.2	12.4	9.2	25.5	23.1	26.4
Ireland	21.7	22.4	15.3	18.3	18.0	20.3
Italy	18.7	13.9	12.5	19.6	19.4	24.2
Luxembourg	16.5	13.9	14.1	17.1	18.8	24.3
Netherlands	18.0	13.0	14.5	14.2	17.7	22.6
Portugal	22.3	18.8	13.5	21.0	19.5	25.2
Spain	21.4	18.0	13.8	18.7	16.5	21.7
United Kingdom	21.5	17.0	18.4	20.2	22.2	25.9
EC-12	18.9	14.7	14.3	19.5	20.0	24.9

Source : Demographic Evolution through time in European Regions.
Netherlands Economic Institute, August 1990.

Table 3

Distribution of major metropolitan areas by Member State

Country	Number of major metropolitan Areas	% of National population living in major metropolitan areas (1981)
Belgium/Luxembourg	4	69
Denmark	2	46
France	22	48
Germany	28	63
Greece	2	45
Ireland	1	40
Italy	17	46
Netherlands	4	44
United Kingdom	24	54
Spain	16	57
Portugal	2	60
EEC 12	122	53

Source: "Urban Problems and Regional Policy in the European Community", CEC/Reading University, 1988, p10.

Table 4 Urbanisation degree and urban growth

Countries	Urban population as a percentage of total population		Average annual growth rate (in percent)	
	1965	1988	1965-80	1980-88
Belgium	93	97	0,4	0,2
Denmark	77	86	1,1	0,3
France	67	74	1,3	0,5
Germany (F.R.)	79	86	0,7	0,1
Germany (D.R.)	73	77	(no figures available)	
Greece	48	62	2,0	1,3
Ireland	49	58	2,1	1,1
Italy	62	68	1,0	0,5
Luxembourg	(no figures available)			
Netherlands	86	88	1,2	0,5
Portugal	24	32	1,7	1,9
Spain	61	77	2,2	1,3
United Kingdom	87	92	0,5	0,4
Austria	51	57	0,8	0,6
Switzerland	53	61	1,0	1,3

Notes: The Growth Rates are calculated from the World Bank's estimates. Because of different national definitions of what is urban, cross-country comparisons should be interpreted with caution.

Source: World Development Report 1990, pp. 238-239 and 244-245

Table 5

FARMERS IN THE EC BY AGE GROUP IN PERCENTAGE

Age	Belgium	Denmark	Germany	Greece	Spain	France	Ireland	Italy	Lux.	Nl's.	Portugal	UK	EC12
under 45	33,4	29,4	33,4	21,0	20,6	25,3	24,7	18,9	28,4	31,7	25,0	26,5	22,7
45 - 55	30,6	24,4	35,0	25,7	27,7	26,3	24,7	25,4	26,7	28,2	25,6	25,0	26,9
55 - 65	27,2	26,4	25,6	26,6	28,1	33,1	28,3	30,3	25,6	27,7	24,8	27,4	28,7
over 65	8,8	19,7	6,2	26,6	23,5	15,2	22,3	25,4	19,3	12,4	24,6	21,0	21,7

Source : Eurostat and 1989, Agricultural Report of the Federal Government, Bonn.

DOCUMENT EUROPE 2000

Map 1.1 Projected Age Structure
Percentage of the population
over 65 years of age by 2010

Carte 1.1 Projection de la Structure par Age
Proportion de la population
de plus de 65 ans en 2010

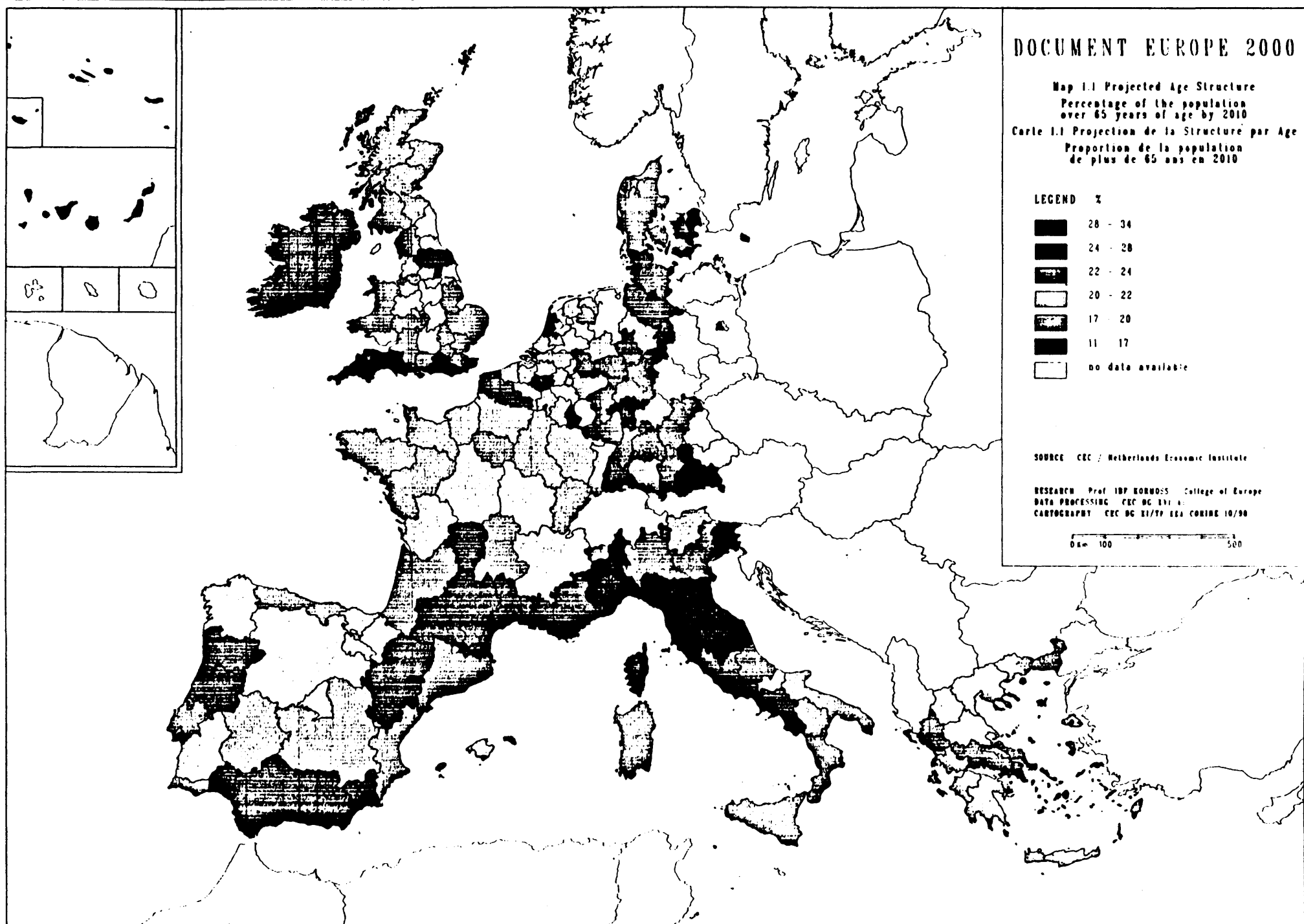
LEGEND %

	28 - 34
	24 - 28
	22 - 24
	20 - 22
	17 - 20
	11 - 17
	no data available

SOURCE CEC / Netherlands Economic Institute

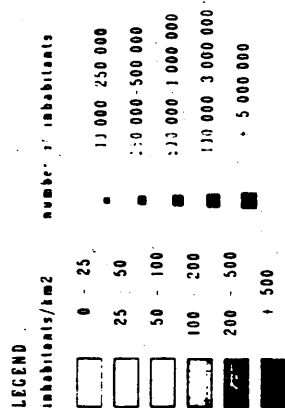
RESEARCH Prof. J. P. KORTSIS College of Europe
DATA PROCESSING CEC DG XII a)
CARTOGRAPHY CEC DG XII/TF ISA CORING 10/90

0 km 100 500



DOCUMENT EUROPE 2000

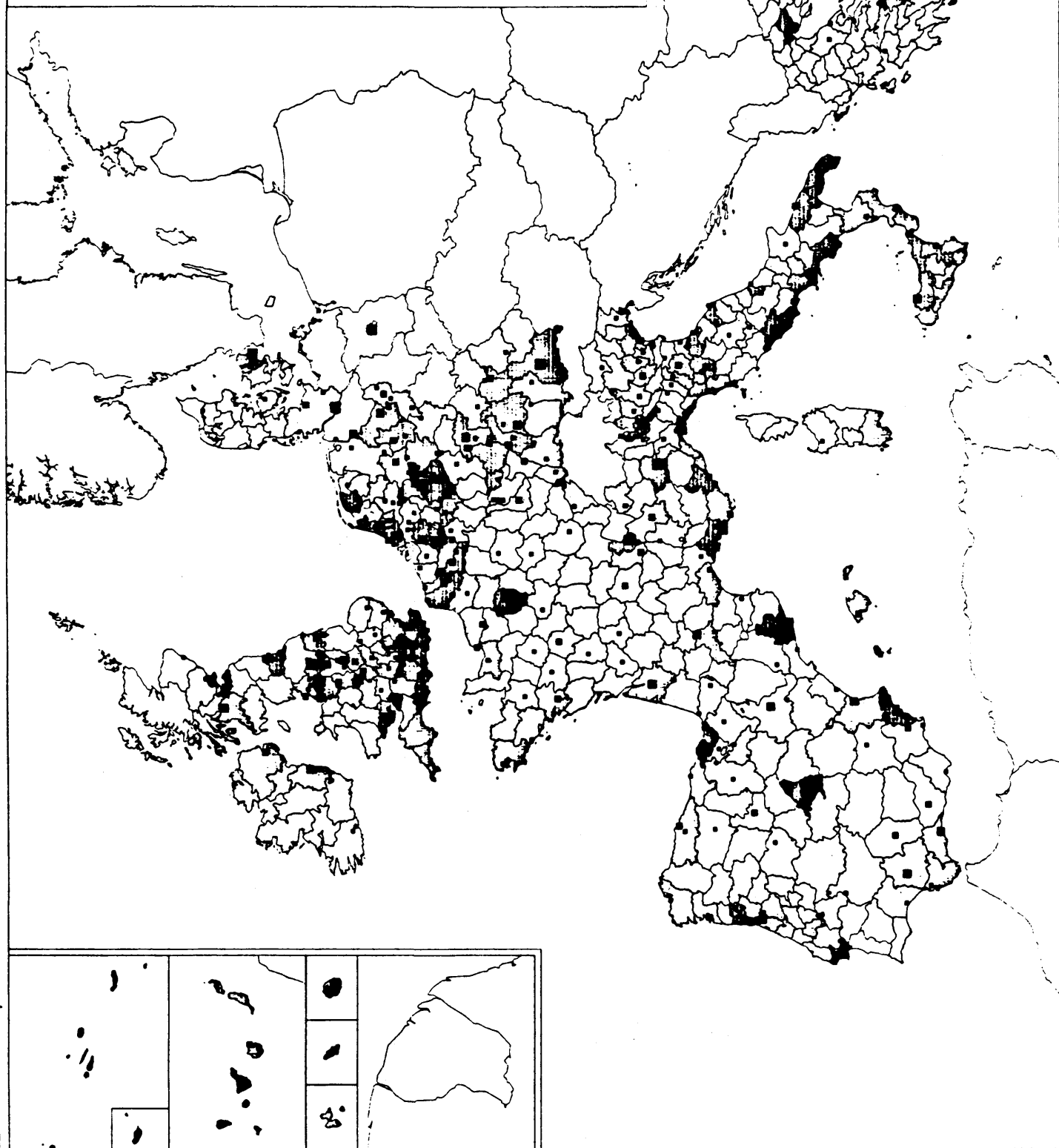
Map 2.1 Population Density
and Urban Centres
Carte 2.1 Densité de Population
et Centres Urbains



SOURCES EUROSTAT REGIO 40/91
CODING SETTLEMENTS 40/91

DATA PROCESSING CEC DG XII/COG 92
CARTOGRAPHY CEC DG XII/PP 91/92

0 km 100 500



DOCUMENT EUROPE 2000

Border regions as defined in
Com C(90)1562/3 INTERREG

Les régions frontalières définies
dans COM C(90)1562/3 INTERREG

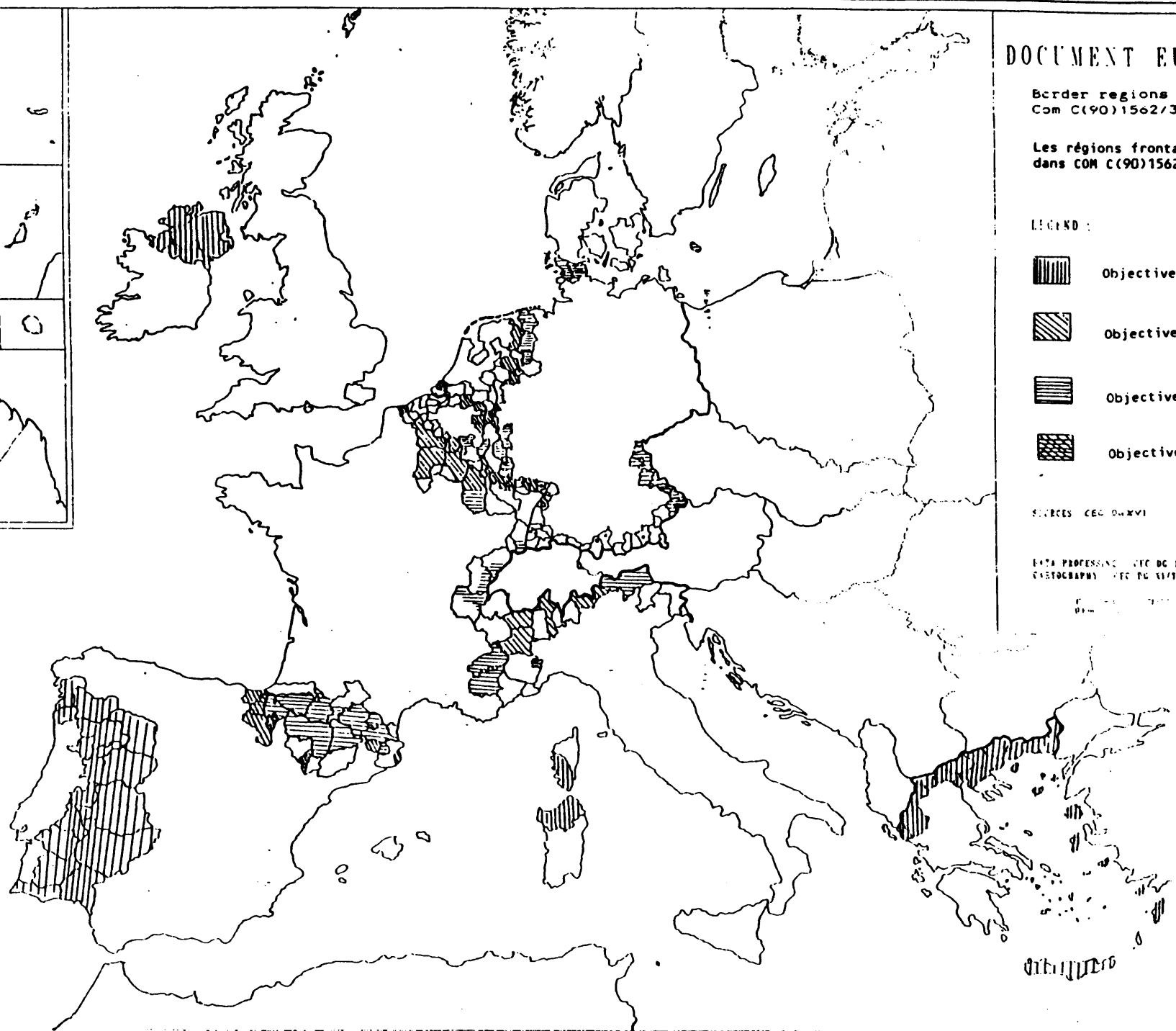
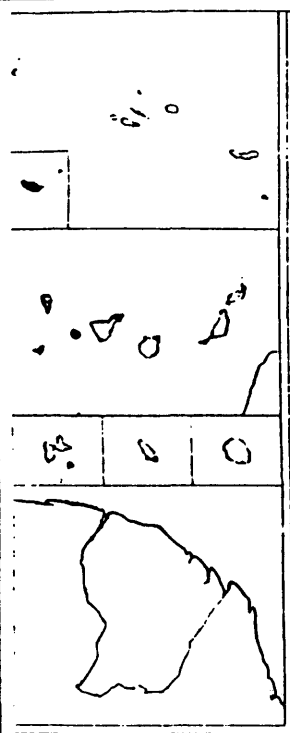
LEGEND :

-  Objective 1 areas
-  Objective 2 areas
-  Objective 5b areas
-  Objective 2 and 5b areas

SOURCES : CEC DUKVI

DATA PROCESSING : CEC DG XVI
GEOGRAPHY : CEC DG XVI EEA 200 10 10

FIGURE 1 : BORDERS OF THE EUROPEAN UNION



DOCUMENT EUROPE 2000

Map 4. Air Transport

Principal airports: aircraft movements, passengers and freight handled (1990)

Carte 4. Transport Aérien

Principaux aéroports: mouvements d'appareils, de passagers et le trafic de fret (1990)

LEGEND :

type of passenger traffic

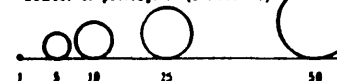
Domestic

International

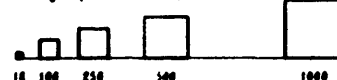
Direct Transit

no data available

number of passengers (x 1 000 000)



freight (x 1000 tonnes)



HAZES : quant. app. nombre d'appareils mouvements (x 1000)

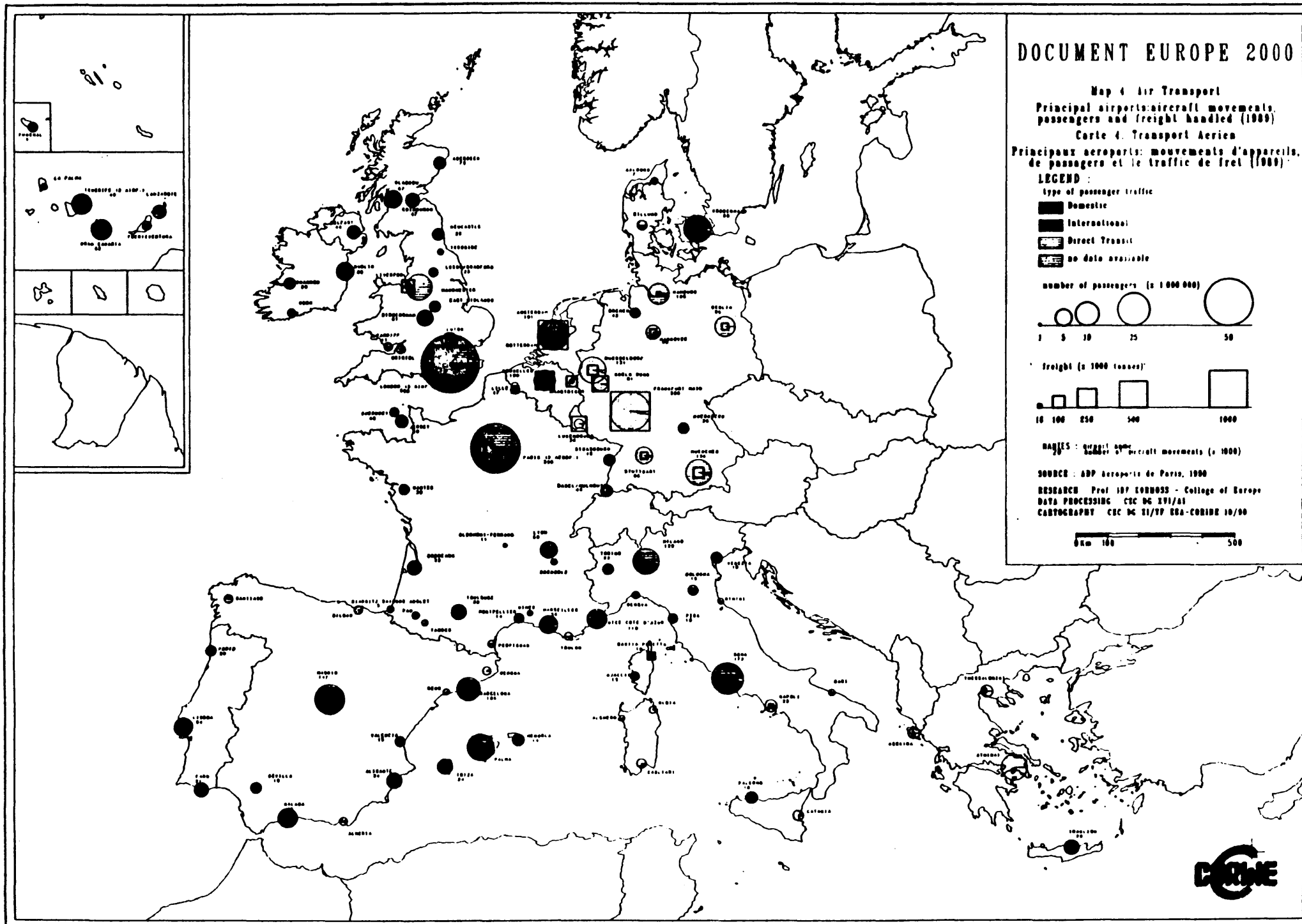
SOURCE : ADP Aéroports de Paris, 1990

RESEARCH : Prof. 197 LORRONS - College of Europe

DATA PROCESSING : CSC DG XVI/41

CARTOGRAPHY : CSC DG XI/TF RGA-CORIDE 10/90

0km 100 500



CORIDE

DOCUMENT EUROPE 2000

Map 5.1 Motor Traffic on
Main International
Traffic Arteries (1985)

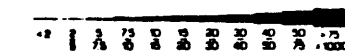
Carte 5.1 Volume de Trafic Motorisé
sur les Grands Routes de
Circulation Internationale (1985)

LEGEND :

urban centres number of inhabitants



daily traffic flow



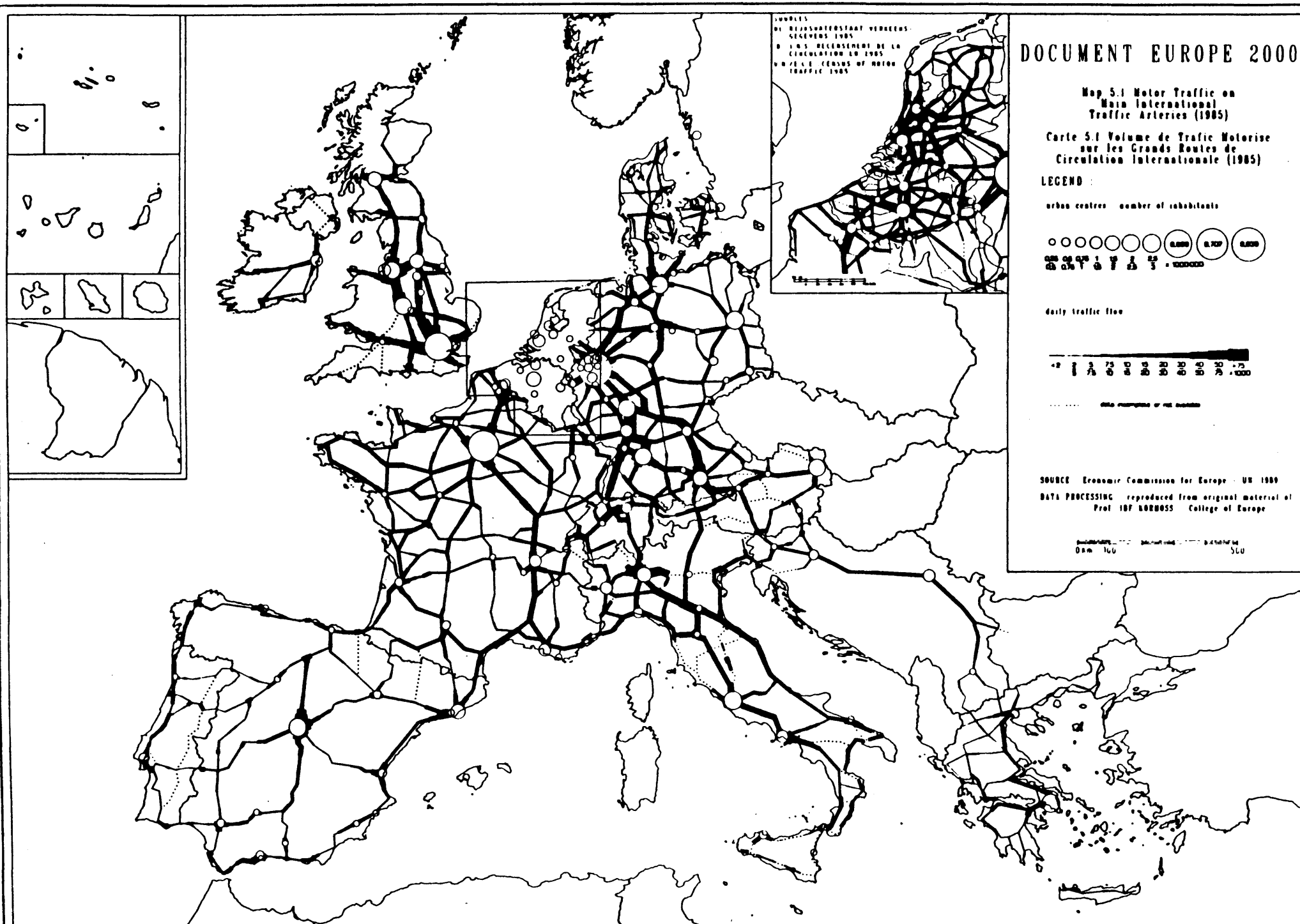
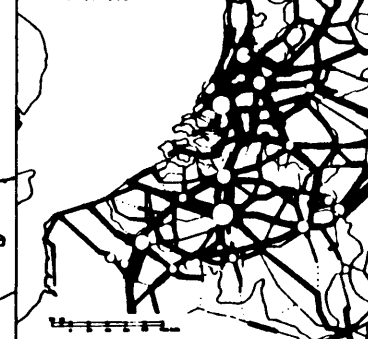
..... other international roads

SOURCE: Economic Commission for Europe - UN 1989

DATA PROCESSING: reproduced from original material of
Prof. 107 KORDOSS College of Europe

Scale: 1:100,000,000
0km 100 500 1000

WURDES
DE RIJZSWATERSTADT VERKEERS-
SEGENS 1985
D 1985 RECENSEMENT DE LA
CIRCULATION EN 1985
D 1985 CENSUS OF MOTOR
TRAFFIC 1985



DOCUMENT EUROPE 2000

Map 7.1 Airborne Pollution
Oxidised sulphur deposition
by source (1988)

Carte 7.1 Pollution Atmosphérique
Depôts de SO₂ - anhydride
sulfure (1988)

LEGEND

emitting countries

	Deutschland		United Kingdom
	France		Ireland
	Italia		Denmark
	Nederland		Grèce
	Belgique/België		España
	Luxembourg		Portugal
	Others		

quantities received (x 100 tonnes)

Deutschland	1424	United Kingdom	619
France	828	Ireland	58
Italia	515	Denmark	75
Nederland	188	Greece	107
Belgique/België	181	España	591
Luxembourg	6	Portugal	87

SOURCE: ECE, EMEP, project

DATA PROCESSING: CEC DG XII/IV/91
CARTOGRAPHY: CEC DG XII/IV/91, EEA, TORINE 10/90

0 km 100 500

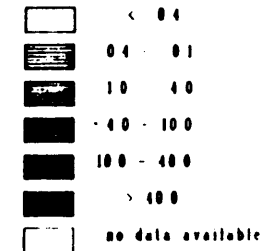
CEC

DOCUMENT EUROPE 2000

Map 7.2 Air Pollution
SO₂ emissions (1985)

Carte 7.2 Pollution de l'Air
Emissions de SO₂ (1985)

LEGEND : T/km²/year



SOURCE CORINE CORINAIR project

DATA PROCESSING : CDC DG XI/CORINE
CARTOGRAPHY : CDC DG XI/TF 004-CORINE 10/90

0 km 100 500

CORINE

ISSN 0257-9545

COM(90) 544 final

DOCUMENTOS

ES

01

Nº de catálogo : CB-CO-90-579-ES-C
ISBN 92-77-66039-2

PRECIO DE VENTA	hasta 30 páginas: 3,50 ECU	por cada 10 páginas más: 1,25 ECU
-----------------	----------------------------	-----------------------------------

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo