

**LAS ACCIONES DE LA UNIÓN EUROPEA EN
LAS ECONOMÍAS INSULARES MACARONÉSICAS:
EL INTERREG III-B (2000-2006)**

**ALEJANDRO GONZÁLEZ MORALES
GRIMANESA S. GARCÍA RUIZ
ELIZABETH FERNÁNDEZ CABRERA**

1. INTRODUCCIÓN

La existencia de fronteras nacionales separa desde un punto de vista económico, social y cultural a las comunidades fronterizas, y constituye un obstáculo para una gestión coherente de estos territorios¹. La Unión Europea desde la integración de Canarias, y sobre todo después de la adopción del POSEICAN, ha procurado tener una especial sensibilidad con las Regiones Ultraperiféricas, buena prueba de ello es la serie de programas, como el Regis I y II, Leader I, Leader II; Leader Plus, El Poseima, El Poseican,... que se han venido aprobando para mejorar las condiciones sociales y económicas de los archipiélagos europeos². Esto último ha terminado fraguando el reconocimiento, de facto, de la situación de estos espacios –las economías insulares europeas de la Macaronesia³– como zonas singulares y diferenciadas, por su lejanía y su insularidad. Es por ello que desde el año 2000 y con vigencia hasta el 2006, la U. E. ha aprobado un programa específico para estos Archipiélagos Macaronésicos, este programa se inicia en 2002, aunque el proyecto de cooperación transnacional abarcaba en realidad el período entre 2000 y 2006⁴. En concreto esto se hace a través del Reglamento CE n.º 1260/99 del Consejo (L 161/1), donde se establece el uso sobre los Fondos Estructurales para estos fines, este pro-

¹ <http://europa.eu.int/scadplus/leg/es/lvb/g24204.htm>

² El Regis II supuso disponer de 217 millones de ecus para Canarias y de 124 millones de ecus para Madeira y Azores de los Fondos Estructurales de la U. E. en el periodo de 1994 a 1999. Tras el éxito de este programa se decidió su renovación a través del interreg para 2000-2006.

³ Estas islas y Archipiélago Macaronésicos de la Unión Europea son: Azores, Madeira y Canarias.

⁴ <http://www.canarias7.es> (11-10-05).

grama persigue mejorar la cooperación transeuropea para favorecer un desarrollo armónico y equilibrado entre el conjunto de regiones europeas.

El objetivo básico del Interreg III-B es: *«fomentar la cooperación transnacional entre autoridades nacionales, regionales y locales a fin de promover un mayor grado de integración territorial en el seno de grandes agrupaciones de regiones europeas con el objetivo de contribuir a un desarrollo duradero, armonioso y equilibrado en el seno de la Comunidad, y a una mejor integración territorial con los países candidatos y los otros países vecinos»*⁵.

En otras palabras, y según expone el Canarias 7 es: *hacer de la cooperación transnacional un elemento que sirva para el desarrollo de estas regiones y de las mismas con los terceros países de su entorno geográfico, de hecho en muchos de los programas se ha requerido de la participación de Cabo Verde, Marruecos o Guatemala, entre otros*⁶.

Estas acciones van encaminadas a conseguir un doble propósito:

- Fomentar las interrelaciones entre las distintas regiones y entre ellas y los estados miembros.
- Fomentar los vínculos y la cooperación con los países limítrofe. En el caso de Canarias, con el África norsahariana y el continente suramericano.

Estas políticas se justifican no sólo por la condición geográfica de los tres archipiélagos, sino también por su desfavorable situación económica y social. Este reconocimiento de unas características especiales se produjo durante el Tratado de Ámsterdam, más concretamente en el artículo 299.2, en el que se recoge los aspectos que configuran a las regiones ultraperiféricas.

2. CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA INTERREG III-B

El Interreg III B también se justifica por la necesidad de establecer en estos territorios políticas de desarrollos sostenibles y equilibradas con el resto de la U. E. Esto es fundamental pues estos territorios tienen unas eco-

⁵ Comisión Europea (2001): Programa de iniciativas comunitarias Interreg III B 2000-2006. Bruselas, p. 1.

⁶ <http://www.canarias7.es> (01-08-05)

nomías muy dependientes y frágiles, ya que están orientadas al sector servicio (turismo y construcción), aunque en el caso de Azores y Madeira también juega un notable papel el sector agrario.

El Interreg no sólo trata, como ya se ha manifestado con anterioridad, de mejorar las condiciones económicas de la ultraperiferia con respecto al resto de la Unión Europea, sino también de establecer relaciones económicas, sociales y culturales entre estos territorios y los países limítrofes, esto ya se estableció desde el Regis II. Así en el caso de Canarias, Azores y Madeira, se intenta establecer relaciones con el noroeste de África (Marruecos, Mauritania, Senegal y Cabo Verde), con el Caribe y con países del resto de América Latina.

De igual manera, el proyecto Interreg pretende mejorar el desarrollo del mundo rural, siendo este uno de los ejes básicos del programa, a través del proyecto de la Asociación Ultraperiférica para el Desarrollo del Mundo Rural (MUSA). Esta acción es muy importante para posibilitar la salida de la crisis estructural en la que se encuentra la agricultura y ganadería de estas regiones. En efecto, el cultivo del plátano y de hortalizas (tomates, pimientos, pimientos,...) están atravesando un momento delicado debido a la competencia externa de terceros países con costes de producción más bajos, no sólo en el transporte sino también en el capital variable, es decir en la mano de obra. También hay acciones orientadas hacia el mundo de la pesca y de la acuicultura (Proyecto Acuites). Estas acciones han comenzado con buen pie en el Archipiélago canario, aunque el desarrollo de las mismas es todavía muy escaso, pero insistimos, la demanda de estos productos y la esquilación de los bancos tradicionales de pesca (por ejemplo el sahariano) han obligado a desarrollar esta actividad de producción de pescado en cautividad.

Otro de los ejes prioritarios es el desarrollo integral del transporte, favoreciendo el intermodalismo, para ello se ha constituido el Foro Permanente de Territorios Ultraperiféricos de la U.E., en materia de transporte. Precisamente el transporte, tanto aéreo como marítimo, constituye una de las principales debilidades de estas regiones. El transporte es caro y además escaso, se debe corregir al alza y abaratar los costes para que estos territorios puedan mejorar su accesibilidad a los espacios metropolitanos del centro de Europa.

Para mejorar las comunicaciones y las interrelaciones entre estas regiones también se está apoyando la elaboración de páginas webs, que divulguen las oportunidades y ofertas nuevas que se han ido creando en estos últimos años.

El Interreg parte de una realidad en la que ya hay en marcha una serie de iniciativas orientadas en esta misma dirección como son los programas integrados plurifondos de las tres regiones⁷.

El Interreg también procura mejorar las estructuras productivas turísticas, facilitando la integración de nuevas modalidades turísticas y de ocio como son el turismo rural, el deportivo, el de cruceros, el de congreso y eventos y el de salud. Las fórmulas tradicionales de turismo de sol y playa están en un proceso de agotamiento, exigiendo los nuevos turistas unas mejores condiciones ambientales y unos complementos de calidad para el desarrollo del ocio en los lugares de destino, por ello se impone trabajar en esta línea de abrir nuevas y sugerentes ofertas para captar no tanto a mayor número de turistas, sino sobre todo a personas de más elevado nivel cultural y económico que puedan equilibrar la balanza de gastos con los ingresos, pues el turismo mayoritario que reciben estas islas en la actualidad es de bajo poder adquisitivo.

De igual manera pretende darle un apoyo decidido a la PYMES (pequeñas y medianas empresas), y con ello atajar los elevados problemas de paro y de subempleo, sobre todo en Canarias, pues se sabe que en estas empresas familiares es donde mayor cantidad de empleo se crea en el seno de la Unión Europea. En efecto, estas pequeñas empresas están pasando por un momento delicado debido a la terrible competencia que les hacen las grandes superficies comerciales, no sólo en precios sino en servicios complementarios y en horarios.

El Interreg prima los proyectos y convenios que se realizan de forma conjunta entre las Rups, por ello, en 1995, los presidentes de las siete regiones se reunieron en Guadalupe (Pointe-à-Pitre) firmando un protocolo de cooperación y de trabajo mutuo. Según el informe de la Comisión Europea⁸ esta cooperación se comprometía a lo siguiente:

- *Informarse y consultarse mutuamente con relación a cualquier cuestión relativa a su acción exterior que tenga un interés común para todas o alguna de ellas.*
- *Ponerse de acuerdo para la adopción de posturas comunes en todas*

⁷ Estos programas son:

Programa Operativo Integrado de Canarias 2000-2006 (Feder, Feoga-orientación y FSE).

Programa Operacional Plurifondo da Regiao da Madeira 2000-2006.

Programa Operacional para o Desenvolvimento Económico e Social dos Açores (Prodesa 2000-2006).

⁸ Comisión Europea (2001): Op. cit., p. 11.

las organizaciones intergubernamentales en los que participan sus Estados, principalmente en el Comité de Regiones.

- Constituir grupos de trabajo permanentes en el Comité de Regiones y en el Parlamento Europeo, con el fin de permitir una transmisión más eficaz de sus problemas específicos y de sus propuestas concretas.*
- Ejercer toda la influencia posible, de forma conjunta o individual, para lograr que las políticas comunes de la U.E. se desarrollen de manera que compensen los efectos negativos que podrían tener sobre las RUP y garanticen su plena participación en el Mercado Interior Europeo.*
- Servir de plataforma de cooperación entre la U.E. y los países de su entorno geográfico.*
- Promover y facilitar las relaciones comerciales, la cooperación social, cultural y educativa, la cooperación científica, técnica y medioambiental, así como el desarrollo de programas e intercambio de experiencias en todos los ámbitos.*

Estos trabajos, a través del comité de seguimiento y su coordinación con la U. E., han conseguido ese tratamiento diferenciado, esto es el estatus permanente, como zonas ultraperiféricas, tanto en el Tratado de Ámsterdam como en la futura Constitución Europea que se aprobará en breve, y que ya ha sido consensuado en la cumbre de jefes de estado de junio de 2004 por los diversos países que conforman la U.E..

En definitiva, el Interreg es un acuerdo consensuado entre las tres regiones macaronésicas y el resto de la Unión, para aplicar un programa financiero que mejore los aspectos ya citados, dado que estas regiones, como también se ha dicho con anterioridad, tienen una serie de limitaciones estructurales, que quedan muy bien recogidas en el análisis DAFO que hace el informe de la Comisión.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>Insularidad / Ultraperifericidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carácter insular y ultraperiférico • Alta dependencia del exterior • Déficit de medios de transporte y comunicación entre las tres regiones del espacio de cooperación y con los terceros países limítrofes • Mayores costes de transporte <p>Territorio, infraestructuras y medio ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fragmentación del territorio • Deficiente estructuración de la red urbana • Estrangulamientos estructurales de carácter físico y ambiental • Ecosistemas frágiles • Presión urbanística y turística • Déficit de infraestructuras y equipamientos colectivos • Generación de gran cantidad de residuos • Escasez de recursos naturales básicos para el desarrollo económico (suelo, energía y agua) <p>Demografía y mercado de trabajo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distribución espacial desequilibrada de la población • Inmigración ilegal procedente de África y marginalidad, concentrada en Canarias • Baja cualificación de los recursos humanos e inadecuación oferta/demanda de trabajo • La alta tasa de desempleo en algunas zonas del espacio se concentra en mujeres, jóvenes y parados de larga duración <p>Potencial económico y productivo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minifundismo empresarial, actividades poco diversificadas y escasa cultura de cooperación • Ausencia de economías de escala debida al tamaño reducido de los mercados • Poco nivel de desarrollo de las tecnologías de la información • Insuficiencia del sistema de innovación y baja implantación de I+D • Inexistencia de una red articulada de fomento de la cooperación económica y empresarial 	<p>Posición geo-económica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posición estratégica para las relaciones comerciales con los continentes americano y africano • Regímenes legales y económicos-fiscales favorecedores de la localización empresarial y la diversificación económica <p>Dotación de recursos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proporción de jóvenes superior a la media comunitaria y mejora reciente de su nivel de cualificación • Alto potencial turístico: condiciones naturales, climáticas y de oferta atractivas para el turismo • Condiciones climáticas favorables a la mayoría de los cultivos hortofrutícolas • Amplia biodiversidad • Gran número de especies endémicas • Gran riqueza en espacios naturales protegidos <p>Dotación de infraestructuras y equipamientos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo y modernización de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias • Recientes mejoras de los ejes principales de comunicación • Sector de servicios financieros dinámico • Existencia de parques de actividades y servicios de telecomunicaciones eficientes

AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<p>Demografía y mercado de trabajo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tendencia al envejecimiento progresivo de la población • Despoblación de las zonas rurales interiores de las islas • Riesgo de marginación de los parados de larga duración <p>Recursos naturales y económicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausencia de una estrategia de sostenibilidad del turismo a medio y largo plazo • Riesgo de degradación de las zonas naturales saturadas por la actividad turística • Riesgos asociados a los fenómenos de erosión • Riesgo de desaparición de empresas en los sectores tradicionales • Riesgo vinculado a la liberalización de los transportes y las telecomunicaciones que prima las líneas y redes más rentables <p>Relaciones con el exterior</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entorno mundial cada vez más competitivo • Liberalización de los flujos de capitales desfavorable a las regiones que no cuentan con mercados financieros 	<p>Demografía y mercado de trabajo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibilización de los mercados laborales • Prioridad a escala nacional y europea a las acciones a favor de los colectivos con mayores necesidades: mujeres y jóvenes <p>Recursos naturales y económicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo del turismo rural como alternativa turística y nueva función del medio rural • Obtención de ventajas comparativas gracias a la diversificación de la oferta turística y de ocio • Creciente preocupación a nivel mundial por el desarrollo sostenible y la valoración de los recursos naturales <p>Relaciones con el exterior</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gran potencial de desarrollo de la sociedad de la información y de las telecomunicaciones dada la situación geográfica del territorio • Apertura a los mercados exteriores • Valorización de la posición privilegiada en el espacio atlántico entre Europa, África y América • Dinámica de crecimiento sostenido a nivel mundial que garantiza la demanda externa • Aumento constante del volumen de intercambios comerciales a nivel mundial • Apoyo a la cooperación entre las regiones ultraperiféricas, a su integración en Europa y las zonas de influencia • La mejora de la cooperación entre las regiones dependerá de la optimización de las oportunidades que brinda la iniciativa Interreg III B 2000-2006

3. ACCIONES Y COSTES DEL PROGRAMA

Entre los principales objetivos estratégicos del programa están reducir y, en la medida de lo posible, hacer desaparecer las desventajas que tienen estas regiones frente al resto de la Europa comunitaria. Sabemos que muchas de estas situaciones son de carácter estructural, como por ejemplo la lejanía que a pesar de mejorar los transportes siempre seguirán estando a una considerable distancia del Continente, por eso muchas de estas medidas tienen que tener ese carácter estructural.

Las acciones concretas que se pueden financiar con cargo a los fondos del Interreg son:

- Los estudios y enfoques comparados transnacionales relativos a conceptos de desarrollo territorial.
- Los estudios técnicos previos a la preparación de inversiones (evaluación de las implicaciones de la cohesión territorial, por ejemplo del impacto medioambiental y territorial de las actuaciones físicas).
- Los planes de ordenación del territorio a escala macro-regional.
- Los intercambios de experiencias transnacionales.
- Las inversiones en infraestructuras de pequeña envergadura.

Los organismos y administraciones que se beneficiarán del programa son:

- Las administraciones regionales, insulares, locales y supramunicipales (mancomunidades).
- Los organismos profesionales y las asociaciones de empresarios.
- Los centros de investigación, instituciones universitarias y politécnicas.
- Las asociaciones y agencias de desarrollo local y regional.
- Los operadores de redes de transporte y comunicaciones.

El coste financiero del Interreg III B para Azores, Madeira y Canarias es de 170.733.637 euros, de los cuales el 85% corresponden a fondos Feder, es decir unos 145.123.591 euros.

El reparto de estos fondos se realiza en función de una serie de ejes prioritarios que se establecen de la siguiente manera:

EJES PRIORITARIOS	REPARTO (%)
EJE 1: ORDENACIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO-RURAL	10,7
EJE 2 : DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES Y DE LAS COMUNICACIONES, I+D Y DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN	39,3
EJE 3: PROMOCIÓN DE LA COOPERACIÓN ECONÓMICA E INSTITUCIONAL	14,7
EJE 4: VALORIZACIÓN Y GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS NATURALES Y CULTURALES	28,3
EJE 5: ASISTENCIA TÉCNICA	7,0

Fuente: Comisión Europea (2001): *Programa de iniciativas comunitarias Interreg III B 2000-2006*. Bruselas, p. 105.

En lo que respecta al eje de transporte y comunicaciones, la prioridad estratégica es mejorar la accesibilidad interna y externa del espacio comunitario, tanto para las personas como para las mercancías. Todo ello debe realizarse en el marco de una mejora sustancial de las infraestructuras, para que en el futuro estas islas cumplan con la función de ser plataformas comerciales entre Europa, África Occidental y Latinoamérica, como bien señala el estudio de la Comisión Europea: *«la posición estratégica de las tres regiones insulares atlánticas tiene que ser valorizada en el marco de las grandes rutas de tráfico marítimo intercontinental, para contribuir a reducir su periféricidad respecto a la Unión Europea y posicionarla en el contexto mundial»*⁹.

Se buscará mejorar las relaciones entre estos espacios, tanto en el tráfico aéreo como marítimo, pues estos tráficos son muy estratégicos para el futuro desarrollo de las regiones ultraperiféricas y en particular para las islas Macaronésicas (Azores, Madeira y Canarias). De igual modo se busca la intermodalidad de los diferentes tipos de transportes, para así aprovechar mejor la creación de las nuevas infraestructuras, esto por supuesto también es extensible a las comunicaciones y a la sociedad de la información.

La Comisión Europea estudia poner en marcha un programa de cooperación entre Canarias y Marruecos durante el próximo marco presupuesta-

⁹ Comisión Europea (2001): Op. cit., p. 68.

rio 2007-2013, aunque se trata de una idea aún no desarrollada y no están definidas ni las áreas de actuación ni la financiación¹⁰.

El programa Interreg III B tiene garantizado su futuro para el período 2007-2013. La Unión Europea (UE) acaba de anunciar (10/10/05) que apoyará la continuidad de la subvención financiera a la iniciativa comunitaria Interreg III B entre Canarias y Azores para el período 2007-2013¹¹.

El año 2005 fue un año decisivo para la Unión Europea en el que los estados miembros ratifican la Constitución Europea, de conformidad con sus respectivas normas internas, y la Unión estableció un nuevo marco de perspectivas financieras para el próximo periodo 2007-2013. En relación a este nuevo periodo, la Comisión Europea mantuvo recientemente una reunión con los estados miembros para analizar el estado actual de los Programas Interreg y hacer propuestas sobre el futuro de la cooperación transnacional, que pasaría a estar integrada en un gran Objetivo 3 de Cooperación.

Actualmente el Interreg III B comprende 13 zonas, cada una de ellas compuesta por un conjunto de regiones con circunstancias, problemas y enfoques comunes. El presupuesto para el periodo 2000-2006 era de 1.400 millones de euros y pasó a aproximadamente 1.700 millones de euros en el 2004 (por la indexación y como consecuencia de la integración de los nuevos estados miembros).

Se crearon 13 Programas de Iniciativa Comunitaria, uno para cada área. Las principales prioridades abarcan 10 ámbitos en total (gestión de recursos naturales, seguridad marítima, accesibilidad, patrimonio cultural, ordenación del territorio, relación urbano-rural, etc.).

La opinión actual de la Comisión es que los programas funcionan bastante bien en general, aunque algunos están obteniendo mejores resultados que otros.

Habría que destacar lo siguiente:

- El carácter estratégico y transnacional de algunos proyectos es limitado.
- Existe una gran dispersión de los proyectos dada la diversidad de acciones elegibles; muchos de esos proyectos son estudios de los que no se realiza un seguimiento operativo.
- El fuerte liderazgo e interés político es un requisito imprescindible para la efectividad de los proyectos, y debe, asimismo, existir una

¹⁰ <http://213.172.35.98/epoca1/2005/01/28/noticias/politica/p75145C.html>

¹¹ <http://www.canarias7.es/> (11-10-05).

coherencia entre las prioridades de intervención y el alcance geográfico.

- Hay espacios con una gran coherencia territorial y otros que carecen de ella.

4. PROPUESTA INICIAL PARA EL PERIODO 2007-2013

La Comisión Europea propuso en un principio aumentar los recursos financieros hasta 7.000 millones de euros, una mayor flexibilidad geográfica, cuatro prioridades temáticas (accesibilidad, destacando la inexistencia de vínculos en las redes trans-europeas; gestión del agua; prevención de riesgos y redes I+D) y una nueva configuración de los espacios de cooperación. Sin embargo, los representantes de los estados miembros propusieron ya en abril de este año una reducción financiera radical de este objetivo de cooperación de 7.000 millones a 1.300 millones de euros, lo que supone menos financiación que en el actual periodo (Compromiso de Luxemburgo).

5. REAJUSTE DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN EUROPEA

Del análisis anterior y según las propuestas de los estados miembros, la Comisión Europea propone finalmente un nuevo marco de cooperación transnacional basado en los siguientes principios: reducción de recursos financieros a 1.300 millones de euros para el objetivo cooperación; eliminar los proyectos de inversión por razones presupuestarias, pero mantener el sistema de redes para proyectos con flexibilidad; proponer alternativas de racionalización de las zonas geográficas actuales cuando sea necesario; flexibilidad en la estructura de los programas, permitiendo sub-programas; posibilidad de rotación de las autoridades de gestión cuando sea necesario para mejorar la eficacia del programa; mantener las prioridades de la estrategia de Lisboa destacando 3 aspectos: redes de I+D+I, incluyendo PYMES, prevención de riesgos naturales, integración de cooperación y seguridad marítima.

6. NUEVA CONFIGURACIÓN DE LOS ESPACIOS EUROPEOS

La Comisión ha clasificado los espacios en 3 grupos y ha hecho las siguientes propuestas:

1. *Espacios en los que se propone introducir cambios importantes:*

MEDOC y ARCHIMEDE: un espacio en vez de dos (con el objetivo de uniformizar el espacio mediterráneo)

Espacio Caribe y Reunión (Océano Índico): fundir/unir la cooperación transnacional con la transfronteriza.

2. *Espacios en los que se propone introducir cambios de menor entidad:*

CADSES:

Opción 1: mantener el presente espacio.

Opción 2: crear dos espacios en vez de uno (para facilitar la gestión por el gran número de países que participan).

Noroeste europeo y Mar del Norte:

Opción 1: mantener el presente espacio con o sin pequeños ajustes.

Opción 2: ampliar el espacio del Mar del Norte con regiones del espacio del noroeste europeo.

Azores-Madeira-Canarias: la Comisión inicialmente propuso dos opciones:

Opción 1: mantener el presente espacio.

Opción 2: integrarlo en el espacio atlántico como un «sub-programa» específico.

Sin embargo, en una reciente reunión de la Comisión Europea, tanto las regiones de Canarias, Azores y Madeira como los Estados español y portugués, han defendido la continuidad del actual espacio de cooperación, siendo bien vista esta opción por parte de la Comisión Europea.

El programa ya ha adjudicado el total de la financiación FEDER disponible con el cierre de la IV convocatoria, y de los 13 programas Interreg III B, es el que mayor cantidad de pagos ha efectuado, junto con el del Mar del Norte. Además, la Comisión lo considera un programa de bajo riesgo de pérdida de fondos (aplicación de la regla N+2) por los buenos resultados conseguidos hasta la fecha al haber aprobado un total de 212 proyectos y haber comprometido el FEDER total del programa.

3. *Espacios en los que no se propone introducir cambios o cambios mínimos:*

Mar Báltico, Periferia Norte, Espacio Atlántico, Espacio Alpino y Sudor.

7. CONCLUSIONES

En definitiva, tenemos que el Interreg III B pretende seguir ahondando en mejorar la competitividad de las regiones insulares ultraperiféricas de la Unión Europea. Ello lo hace a través de una decidida apuesta por mejorar las infraestructuras del transporte y de las comunicaciones para abaratar costes y mejorar la conectividad entre las islas, y entre éstas y el continente europeo, y también, por supuesto, con los territorios limítrofes de África occidental y de Latinoamérica. Otras líneas o ejes de actuación, aparte del transporte, son el desarrollo de los espacios rurales en particular y los sectores del primario en general (ganadería, agricultura y pesca); de igual manera hay proyectos para mejorar la cooperación económica e institucional entre ellas; y por último, hay un eje de valorización de los recursos naturales y culturales a través del desarrollo sostenible y la asistencia técnica. Estas políticas tienen necesariamente que contar con la colaboración de la población local para que puedan prosperar de forma adecuada. En efecto, consideramos que la U. E. aporta los medios financieros y facilita la divulgación y conocimiento de los mismos, pero deben ser los organismos e instituciones locales los que se encarguen de dinamizar a los empresarios en particular, y a la población en general, para que estas partidas puedan surtir el efecto esperado. En otras palabras, son los agentes locales los que tienen en última instancia la posibilidad de que estas oportunidades que ofrece el Interreg III B puedan llegar a buen puerto. En este sentido, hay que señalar que se deben reducir la burocracia al máximo posible para que la población se ilusione con estos proyectos y consiga introducir a estos espacios insulares en un senda de desarrollo armónico y sostenible.

El Interreg III B supone una ficha financiera cuantiosa (ver los cuadros del anexo), pero que por si sólo no puede dinamizar toda esta serie de aspectos, por ello es necesario que los distintos estamentos administrativos, empresariales y sociales también se involucren en esta línea de actuación con partidas adicionales obtenidas de sus propios presupuestos, para que los objetivos que se marca el proyecto puedan llegar a ser una realidad.

Esta cooperación implica a las autoridades nacionales, regionales y locales en la promoción de una mayor integración en la Unión Europea, a través de la formación de grandes grupos de regiones europeas, que se enfrentan a problemas comunes¹².

¹² <http://www.carm.es/dgmn/europa/interreg/indice.htm>

Tabla financiera indicativa – Reparto por prioridad (2000-2006)

EJES ESTRATÉGICOS	Coste total	Gasto público			Aportación sector privado
		Total	Feder	Contrapartidas nacionales	
EJE 1: ORDENACIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO-RURAL	18.211.589	18.211.589	15.479.851	2.731.738	Sin cuantificar
EJE 2: DESARROLLO LOS TRANSPORTES Y DE LAS COMUNICACIONES, I+D Y DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN	67.155.230	67.155.230	57.081.945	10.073.285	Sin cuantificar
EJE 3: PROMOCIÓN DE LA COOPERACIÓN ECONÓMICA E INSTITUCIONAL	25.040.932	25.040.932	21.284.793	3.756.139	Sin cuantificar
EJE 4: VALORIZACIÓN Y GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS NATURALES Y CULTURALES	48.374.530	48.374.530	41.118.350	7.256.180	Sin cuantificar
EJE 5: ASISTENCIA TÉCNICA	11.951.356	11.951.356	10.158.652	1.792.704	Sin cuantificar
TOTAL	170.733.637	170.733.637	145.123.591	25.610.046	Sin cuantificar

Ficha financiera del reparto por ejes del Interreg III B (2000-2006) Canarias, Azores y Madeira

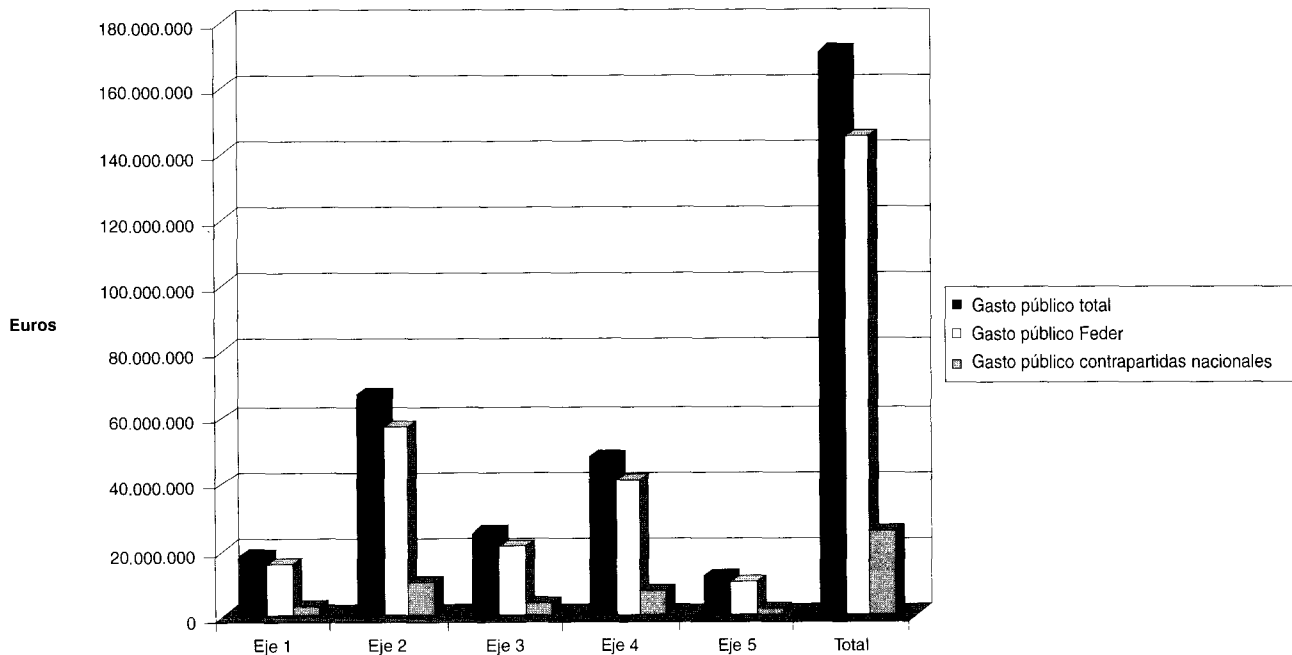


Tabla financiera interreg III B (2000-2006)

Años programados	Coste total	Gasto público			Aportación sector privado
		Total	Feder	Contrapartidas nacionales	
2000	0	0	0	0	Sin cuantificar
2001	25.519.592	25.519.592	21.691.653	3.827.939	Sin cuantificar
2002	28.937.196	28.937.196	24.596.616	4.340.580	Sin cuantificar
2003	28.916.018	28.916.018	24.578.616	4.337.402	Sin cuantificar
2004	29.096.922	29.096.922	24.732.384	4.364.538	Sin cuantificar
2005	29.165.810	29.165.810	24.790.938	4.374.872	Sin cuantificar
2006	29.098.099	29.098.099	24.733.384	4.364.715	Sin cuantificar
Total	170.733.637	170.733.637	145.123.591	25.610.046	Sin cuantificar

Financiación pública Interreg III B (2000-2006) Azores, Madeira y Canarias

