



pt



União Europeia
Política Regional

info regio

| N.º 23 | Setembro de 2007 |

panorama



**As regiões no centro
da política
marítima europeia**

Sumário

As regiões no centro da política marítima europeia

A política marítima europeia: do Livro Verde ao plano de acção

As cidades portuárias em mutação

Os clusters marítimos na encruzilhada da inovação e do desenvolvimento regional

FEDER em acção: Letónia, Estónia, Portugal e Itália

Testemunho: CRPM

Reportagem: O futuro passa pelo litoral

A braços com a reestruturação de importantes sectores da sua economia – agricultura, pesca e siderurgia -, a região das Astúrias quer valorizar as riquezas – naturais, culturais e humanas – do seu litoral para assegurar um novo desenvolvimento.

Testemunho: INTEREG IIIB Mar do Norte

INTERREG em acção

3

7

9

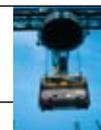
13

14

15

20

21



Fotografias (páginas): Comissão Europeia (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship Regional Office in Brussels (15), Finanšu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CRPM (18), Gobierno del Principado de Asturias (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Puerto de Gijón (22), Ayuntamiento de Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), University College Cork (25), Baltic Gateways (25).

Capa: A aldeia de Smögen na costa ocidental da Suécia - Photo William Steward (Comissão Europeia).

Também colaboraram na redacção deste número: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo e Jean-Luc Janot.

Editor responsável: Ana-Paula Laissy, Comissão Europeia, DG Política Regional

Esta revista é impressa em papel reciclado, em alemão, inglês e francês.

O caderno temático está disponível em 22 línguas da União Europeia no sítio Internet:

http://ec.europa.eu/regional_policy/index_pt.htm

As opiniões expressas nesta publicação pertencem aos seus autores e não reflectem necessariamente a opinião da Comissão Europeia.

A política marítima europeia: do Livro Verde ao plano de acção

Por Nicolas Mariel e Frederico Ferreira⁽¹⁾

Ao apresentar, em 10 de Outubro de 2007, o seu Livro Azul: Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia («Um mar de oportunidades») e o plano de acção que o acompanha, a Comissão dava resposta a uma necessidade sentida desde há anos, mas cuja evidência só há pouco se impôs: uma coordenação das políticas públicas ligadas ao espaço marítimo e costeiro europeu.



■ Pesca ao largo de Thyborøn (Dinamarca)

Para além de regulador do clima do planeta, o mar emprega 5 milhões de europeus e representa uma enorme reserva de empregos, nomeadamente em sectores como as energias renováveis e as telecomunicações.

Até ao momento, a intervenção europeia no mar limitou-se a enquadrar o desenvolvimento de actividades sectoriais (transportes, ambiente, investigação, etc.), num sentido incentivador ou restritivo, sem se centrar numa lógica de desenvolvimento sustentável, respeitador do futuro deste património comum.

Esta tendência parece ter-se invertido graças à nova política marítima europeia integrada lançada pela Comissão Barroso no quadro da sua estratégia 2005-2009. A execução desta política é feita em diversas etapas, começando por uma fase de consulta.

O **Livro Verde** para uma Política Marítima da União, apresentado em Junho de 2006, deu lugar durante um período de treze meses a uma vasta consulta sobre a necessidade

de uma política marítima integrada e sobre a identificação das necessidades específicas neste domínio. Os resultados ultrapassaram tudo o que se esperava, com cerca de 500 contribuições escritas provenientes de governos e de regiões, de empresas privadas, sindicatos, ONG ou mesmo de simples cidadãos enviadas à «Task Force Política Marítima», um serviço específico criado para elaborar e acompanhar esta nova política junto da Direcção-Geral da Pesca e dos Assuntos Marítimos.

Uma bússola...

Com este apoio da sociedade civil e igualmente de entidades públicas como o Comité das Regiões ou a Presidência alemã da UE (primeiro semestre de 2007), a Comissão decidiu lançar uma segunda fase consagrada à formulação de acções destinadas a elaborar um quadro concreto para a realização de uma política marítima integrada. É este o desafio do Livro Azul, apresentado em 10 de Outubro de 2007 pelo Presidente da Comissão, José Manuel Durão Barroso, e por Joe Borg, Comissário responsável pela Pesca e pelos

(1) Respectivamente analista de políticas e assistente-analista na Task Force Política Marítima, DG Pesca e Assuntos Marítimos, Comissão Europeia.

Assuntos Marítimos. O **Livro Azul** é um «pacote» que reúne duas comunicações da Comissão de natureza política e dois documentos de trabalho – um plano de acção e um estudo de impacto –, elaborados sob a coordenação da *Task Force* Política Marítima no quadro de uma intensa cooperação interserviços apoiada a alto nível pelos próprios comissários reunidos num grupo de contacto.



Formação em segurança marítima

O **plano de acção**, que deverá ser adoptado no Conselho de Ministros de Dezembro de 2007, constitui verdadeiramente a «Bíblia» da nova política marítima europeia. Prevê cerca de trinta acções agrupadas em cinco grandes objectivos:

- Favorecer uma exploração sustentável dos mares e dos oceanos;
- Criar uma base de conhecimentos e de inovação para a política marítima;
- Proporcionar melhor qualidade de vida nas regiões costeiras;
- Promover a liderança da União nos assuntos marítimos internacionais;
- Melhorar a visibilidade da Europa marítima.

Algumas destas acções são «estruturais», ou seja, dependem de políticas tradicionais da União. É o caso da Comunicação relativa à política portuária, que releva da política dos transportes, e da Comunicação sobre a luta contra a pesca ilegal, não declarada nem regulamentada, que releva da política comum da pesca. Outras são verdadeiramente inovadoras e ultrapassam o quadro de uma política tradicional. É o que acontece com os novos instrumentos de decisão política previstos no Livro Azul, como o ordenamento territorial das diferentes actividades marítimas, a gestão integrada das zonas costeiras, a criação de uma rede europeia de observações e de dados do meio marinho ou ainda a interoperabilidade dos sistemas de vigilância europeus.

O roteiro estabelecido pelo plano de acção prevê um calendário relativamente estrito, com a realização da maior parte das acções ao longo de 2008, o mais tardar no início de 2009. Algumas acções já foram concretizadas através da publicação de documentos: documento de trabalho sobre os clusters marítimos, Comunicação relativa à política

portuária, documento de consulta sobre as auto-estradas do mar e o transporte marítimo sem fronteiras, Comunicação sobre as práticas de pesca destrutivas, Comunicação sobre o reexame da regulamentação social marítima, documento de trabalho sobre a política energética marítima, etc.

...e um leme

É importante salientar que a adopção do plano de acção anuncia uma nova política em matéria de governação. A ideia geral consiste em não acrescentar regulamentação à regulamentação já existente, não criar estruturas administrativas suplementares e, sobretudo, implicar o mais possível as diferentes partes interessadas no processo de tomada de decisão, a fim de obter a sua aprovação antes de lançar acções concretas. É o caso, em especial, de novos instrumentos como o ordenamento do território, que será executado através de projectos-piloto. O plano de acção atribui igualmente um lugar importante às medidas de incentivo e prevê facilidades para os projectos que respeitem as boas práticas.

É verdade que se pode argumentar que a maior parte das medidas previstas teriam sido de qualquer modo adoptadas pelos serviços competentes da Comissão. Mas o desafio da política marítima integrada reside justamente na sua coordenação, a fim de respeitar um objectivo global de desenvolvimento fundamentado. Foi esta preocupação que ficou expressa no processo de consulta do Livro Verde e é por isso que a estrutura “*Assuntos Marítimos*” da DG Pesca deverá normalmente ser confirmada e o seu poder reforçado num futuro próximo.



Modernização do porto de Quarteira (Portugal)

As regiões ultraperiféricas: a Europa do alto-mar

Açores, Canárias, Guadalupe, Guiana, Madeira, Martinica e Reunião: estas sete regiões ultraperiféricas (RUP) acumulam desvantagens permanentes⁽¹⁾ decorrentes do seu afastamento e isolamento e das dificuldades climáticas, territoriais, demográficas e económicas, que justificam a possibilidade de adaptar as políticas comunitárias à sua situação. Mas sendo regiões integradas na UE e situadas em dois oceanos (Atlântico e Índico), as RUP constituem igualmente uma vantagem. Com mais de 3 000 000 de km², as “zonas económicas exclusivas” (ZEE) das RUP equivalem à superfície total do Mediterrâneo e do Báltico. Se lhes acrescentarmos os países e territórios ultramarinos (PTOM)⁽²⁾, a União Europeia está presente nos três oceanos e possui o primeiro espaço marítimo mundial.



As RUP dispõem até ao momento de recursos haliêuticos relativamente preservados, que permitem ainda um desenvolvimento do esforço de pesca. A isto juntam-se os recursos turísticos. Pelas suas características geográficas e geofísicas e pela riqueza da sua biodiversidade marinha, constituem também “laboratórios” em domínios como o ambiente, o clima e a energia, na linha directa dos objectivos de Lisboa e de Gotemburgo para um desenvolvimento sustentável.

Neste contexto, as RUP proporcionam um espaço privilegiado, nas fronteiras extremas da União, para um co-desenvolvimento sustentável de todos os territórios das respectivas bacias marítimas. Quando não estão isoladas no mar, como acontece por exemplo com os Açores, situam-se na vizinhança

(1) Artigo 299.º, n.º 2, do Tratado CE.

(2) PTOM: cerca de vinte territórios que dependem constitucionalmente de quatro Estados-Membros (Dinamarca, França, Países Baixos e Reino Unido), mas que não fazem parte do território da UE nem são Estados independentes.

imediate de Estados terceiros confrontados com desafios de desenvolvimento ainda mais importantes. O diálogo entre a UE, as RUP, os Estados-Membros e Estados terceiros poderá contribuir para avanços significativos em muitos domínios: co-gestão sustentável dos recursos haliêuticos, luta contra a pobreza, segurança marítima, fluxos migratórios, etc.

É evidente que as RUP têm todo o interesse na criação de uma política marítima europeia. Aliás, no quadro do programa INTERREG IIIC Sul, desenvolveram um projecto RUPMER para dar a sua contribuição para o Livro Verde sobre esta matéria. A elaboração desta política implica em especial para estas regiões considerações internacionais. Uma primeira conclusão do RUPMER foi a necessidade de uma abordagem diferenciada por bacia marítima, a fim de ter em conta as especificidades das RUP tanto em relação ao resto da UE como entre as zonas das Caraíbas, Sudoeste do oceano Índico e Macaronésia (Madeira-Açores-Canárias).

A protecção do ambiente marinho das RUP pressupõe que as informações sobre esta matéria são incluídas nas bases de dados europeias com vista a um futuro Atlas do Mar. A promoção de uma investigação especializada em torno das RUP (energias renováveis, biotecnologias azuis, alterações climáticas, prevenção de riscos, etc.) exige que os seus organismos de I&D sejam colocados em rede com os da UE. Por último, a pesca ilustra bem a necessidade de uma política adaptada ao contexto geográfico das RUP, que possa contribuir tanto para o seu próprio desenvolvimento como para a co-gestão sustentável dos recursos com os Estados terceiros vizinhos.

A comunicação sobre uma política marítima integrada, ao salientar nomeadamente a possibilidade de uma abordagem integrada para cada uma das três bacias marítimas em causa e a importância das RUP em termos de I&D, indica a boa direcção.

Contacto: regionreunion1@wanadoo.fr

NET-BIOME: a investigação ao serviço do desenvolvimento sustentável das regiões ultraperiféricas

Net-Biome é um projecto do 6.º Programa-quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico (PQIDT), que associa pela primeira vez as 7 regiões ultraperiféricas (RUP) e a maior parte dos países e territórios ultramarinos (PTOM) das zonas tropicais e subtropicais pertencentes a 5 países europeus (Espanha, França, Países Baixos, Portugal e Reino Unido). As RUP e os PTOM apresentam uma biodiversidade

marinha e terrestre excepcional, uma vantagem importante para o seu desenvolvimento sustentável (agricultura, pesca e turismo). No entanto, os ambientes destes territórios são mais vulneráveis às alterações climáticas, aos riscos naturais e às actividades humanas do que o resto da UE. O projecto Net-Biome visa a cooperação na investigação em matéria de biodiversidade, tendo em vista desenvolver estratégias e modelos originais de gestão sustentável que poderão ser partilhados com a Europa continental e com os países terceiros seus vizinhos.

Contacto: josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

Rumo a um crescimento sustentável: a política portuária europeia

No seguimento da sua Comunicação relativa a uma política marítima integrada, a Comissão adoptou em 18 de Outubro de 2007 uma *Comunicação relativa a uma política portuária europeia*⁽¹⁾ que reflecte os resultados de uma larga consulta das partes interessadas.

Marítimos ou fluviais, os portos europeus enfrentam desafios complexos: procura de transporte em crescimento; mudanças tecnológicas importantes (transporte em contentores, telecomunicações, informatização); imperativos ambientais, incluindo uma gestão intermodal dos transportes em que o papel dos portos é favorecido; necessidade de um diálogo entre todos os intervenientes ligados às actividades portuárias, incluindo as cidades e regiões; e por último o respeito das regras comunitárias, nomeadamente em matéria de transparência e de concorrência. Para promover um sistema portuário que contribua plenamente para um crescimento sustentável e para o emprego, a Comissão estabeleceu um plano de acção que inclui, em resumo, os seguintes elementos:

- **Aumentar a eficiência dos portos e as ligações com o interior.** Se é verdade que os maiores portos europeus podem ser considerados eficientes, há ainda muitos que apresentam estrangulamentos em termos de capacidade, de ligações ou de organização. É conveniente assegurar uma gestão integrada da cadeia de transportes e estudar novos itinerários, procedendo ao mesmo tempo a uma avaliação cuidadosa antes da construção de novas infra-estruturas.
- **Expandir a capacidade respeitando simultaneamente o ambiente.** A Comissão vai publicar directrizes destinadas a facilitar a aplicação das directivas ambientais (habitats, aves, água e resíduos) ao ordenamento dos portos. Pretende-se igualmente criar instalações adequadas para

o tratamento de resíduos, assegurar uma boa gestão das massas de água e sedimentos e combater as alterações climáticas e a poluição atmosférica.

- **Modernizar a actividade portuária** através da criação de novos sistemas de segurança marítima e de telecomunicações. Os “transportes marítimos em linha”, nomeadamente, facilitam o tratamento administrativo da navegação e da logística. Os novos equipamentos portuários automatizados têm igualmente um papel importante. Por último, há que simplificar os procedimentos de transporte marítimo de curta distância, a fim de incentivar este tipo de transporte no mercado interno e favorecer a criação de “auto-estradas do mar”.
- **Definir regras jurídicas equitativas e transparentes para os investidores, os operadores e os utilizadores:** papel das autoridades portuárias, financiamento público, concessões portuárias, serviços técnico-náuticos (pilagem, reboque, etc.), movimentação das cargas, taxas portuárias, concorrência com países terceiros.
- **Estabelecer um diálogo estruturado entre os portos e as cidades** (ver artigo).
- **Desenvolver o diálogo sectorial sobre o trabalho nos portos** e melhorar as condições de formação, de segurança e de higiene.

(1) COM(2007) 616 final de 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pt/com/2007/com2007_0616pt01.pdf



As cidades portuárias em mutação

Por Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Em nome do crescimento e do desenvolvimento sustentável, os portos e as cidades devem tornar-se parceiros.



A Europa no seu conjunto conta mais de 1 000 portos marítimos. É preciso no entanto salientar que a maior parte deles é de pequena ou média dimensão: 700 portos movimentam anualmente menos de 1 milhão de toneladas de carga. No outro extremo temos uma dezena de megaportos que movimentam mais de 50 milhões.

Os portos marítimos, pólos de crescimento da Europa

Em muitos portos europeus verificou-se uma explosão da actividade nos últimos vinte anos. Esta tendência deverá prosseguir, em especial no que se refere ao transporte de

contentores, em que o enorme crescimento se deverá manter. Tal deve-se sobretudo à rápida expansão dos mercados asiáticos e em especial às importações da China.

Esta tendência favorece a participação de um maior número de portos europeus nos mercados mundiais. Os portos de contentores com maior crescimento em 2006 eram todos pequenos ou médios e estavam repartidos por todo o continente. O sector está portanto cada vez mais diversificado em termos do número de portos implicados, de funções e de serviços, o que oferece aos afretadores cada vez maior escolha em matéria de itinerários.

Para dar resposta a este crescimento, os portos europeus devem investir em novas capacidades de acolhimento e dispor de ligações fiáveis com o interior. No entanto, um dos principais obstáculos é a insegurança jurídica associada à aplicação das normas ambientais comunitárias. Projectos portuários importantes tiveram atrasos significativos devido à morosidade e à complexidade dos procedimentos.

Reconversão das frentes marítimas

Foi no Reino Unido, no início do século XIX, que surgiu o conceito do porto moderno: em termos de infra-estruturas, de engenharia, de técnicas de manutenção e de gestão, portos como Londres e Liverpool foram os precursores em que se inspiraram os seus concorrentes continentais. A história voltou de certo modo a repetir-se 150 anos mais tarde, quando em 1981, com a reconversão das suas docas, Londres abriu caminho à recuperação de antigas zonas portuárias em toda a Europa.

Mesmo que os projectos sejam diferentes, têm todos uma característica comum: devolver à cidade as zonas portuárias abandonadas ou desactivadas para fazer delas espaços de escritórios, de habitação e de diversão, instalando-se as actividades portuárias no exterior, longe do centro. Um bom exemplo desta mudança é o projecto "HafenCity" de Hamburgo: as receitas geradas pela venda de edifícios situados junto à água, no velho porto muito próximo do centro da cidade, permitiram financiar o terminal de contentores ultramoderno de Altenwerder, na margem sul do Elba.

Reabilitar as cidades portuárias

Esta reapropriação das margens e das frentes de mar que se verificou em toda a Europa separou muitas vezes as cidades do seu porto: em muitas cidades portuárias europeias, um visitante menos atento não se apercebe imediatamente que a cidade onde se encontra tem um importante porto. Na maior parte das vezes só vê um grande lago onde se cruzam por vezes batelões e barcos de recreio, cais transformados em

(1) Secretário-Geral da ESPO (Organização Europeia dos Portos Marítimos).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Web: www.espo.be

passeios públicos, docas convertidas em atracções turísticas e antigos armazéns transformados em lofts muito na moda.

No entanto, os gestores portuários começam cada vez mais a interrogar-se se esta política é sustentável. A começar pelo desafio do espaço, porque as taxas de crescimento que se prevêem em termos de transportes marítimos exigem sempre mais capacidades de acolhimento. Ora faltam terrenos e fortes pressões ambientais limitam o aumento dos portos, o que os obriga muitas vezes a voltarem ao interior das cidades para aí renovarem antigas zonas de actividades portuárias.

Com um problema importante para resolver, como é evidente: o síndrome “*não no meu quintal*” torna difícil a existência de actividades portuárias próximo de zonas habitadas. Trata-se no entanto de um processo inevitável para muitos portos e que exige um esforço das duas partes: as autoridades portuárias devem assegurar que o seu porto é tão limpo, discreto e seguro quanto possível; os cidadãos, por seu lado, devem compreender que o porto é útil para o seu conforto e bem-estar em geral. Só nesta condição é que poderá ter êxito uma verdadeira revitalização das cidades portuárias na Europa.

Para conseguir que as populações locais sejam mais favoráveis às actividades portuárias, é preciso antes de mais tornar o porto mais visível para o grande público. É preciso convencer as pessoas que os portos são por essência locais fascinantes. Para isso existem possibilidades ainda pouco exploradas de criar parcerias com os sectores do turismo, das actividades recreativas, da cultura e do património, a fim de familiarizar os cidadãos com o universo dos portos e dos transportes marítimos. Na era do Código Internacional de Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias e outras medidas de precaução, constitui um desafio especial, que exige uma certa criatividade por parte dos gestores portuários.

O desenvolvimento sustentável dos portos no centro da nova política portuária europeia

Em 18 de Outubro de 2007, a Comissão Europeia publicou uma nova Comunicação relativa à política portuária europeia⁽²⁾. Comparada com as iniciativas precedentes, esta comunicação atribui grande importância ao desenvolvimento



sustentável dos portos, reconhecendo ao mesmo tempo a necessidade de clarificar as regras de aplicação da legislação ambiental da UE. As autoridades portuárias europeias associadas na ESPO receberam com satisfação o anúncio feito pela Comissão de que vai elaborar directrizes para a aplicação desta legislação ao desenvolvimento portuário.

A Comunicação pretende igualmente melhorar a cooperação entre as cidades e os portos, o que também é acolhido muito favoravelmente pelo sector. Mesmo que as autoridades locais e portuárias sejam as principais responsáveis pela integração dos portos nas cidades e na vida urbana, a Comissão Europeia pode servir de catalisador a esta acção, apoiando as boas práticas e a aprendizagem mútua. A sua proposta no sentido de se organizar todos os anos uma jornada “portos abertos” constitui um bom exemplo da parceria que se poderá desenvolver entre autoridades portuárias e autoridades urbanas da Europa.

(2) COM(2007) 616 final de 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pt/com/2007/com2007_0616pt01.pdf

Os clusters marítimos na encruzilhada da inovação e do desenvolvimento regional

Por Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Os clusters podem ser o instrumento fundamental de uma política marítima ambiciosa, que permita ao mesmo tempo resultados concretos em matéria de inovação tecnológica e um desenvolvimento económico dos territórios.



Remetendo em inglês para a noção de conjunto, o termo “cluster” designa um agrupamento de empresas do mesmo sector, presentes na maior parte das vezes numa mesma bacia de emprego. Mais precisamente, segundo Michael E. Porter, da Universidade de Harvard, um cluster é “*uma concentração de empresas ligadas entre si, de fornecedores especializados, de prestadores de serviços e de instituições associadas (universidades, associações comerciais, etc.)*”.

Diferentes formas de “clustering”

Estes agrupamentos de empresas e de profissionais, que abrangem todos os sectores de actividade, podem assumir diversas formas. Assim, no domínio marítimo é preciso distinguir os clusters nacionais – que servem frequentemente de transmissores de opinião para certos ramos ou profissões marítimas – dos clusters regionais. Estes últimos consagram-se ao desenvolvimento da economia marítima através da inovação e da aproximação entre investigação, formação e a indústria. Acompanham projectos de investigação (concepção do projecto e pesquisa de parceiros e de financiamentos),

favorecem o acesso das PME a novos mercados e inscrevem-se assim plenamente nos objectivos da estratégia de Lisboa – esta atribui grande importância às políticas de inovação.

A inovação constitui uma necessidade no domínio marítimo, em especial para os sectores da construção naval e da logística (a construção e a entrega de um navio são resultado do trabalho de uma vasta rede de fornecedores), da exploração dos recursos energéticos e biológicos marinhos (exploração petrolífera offshore, utilização de energias renováveis produzidas nomeadamente pelas correntes, pelas ondas e pelas marés, desenvolvimento de novas moléculas provenientes da biodiversidade marinha, etc.), da segurança, da vigilância e por último do ambiente: prevenção de riscos, luta contra os efeitos das alterações climáticas e desenvolvimento de um turismo sustentável que se integre na protecção do litoral.

Para além de serem vectores de inovação, os clusters permitem igualmente manter, a um nível regional, o saber-fazer marítimo da União Europeia, uma vez que por definição

(1) Analista de políticas, Comissão Europeia, DG Política Regional, Unidade “Desenvolvimento temático e impacto”.

O cluster marítimo da Finlândia

Na Finlândia foram criados 13 *clusters* no quadro do “Programa de centros de conhecimento” criado pelo Conselho de Estado para o período 2007-2013.

A função do *cluster* marítimo finlandês é dinamizar e agrupar o desenvolvimento de actividades, a formação e a investigação aplicada em sectores como a construção naval, as actividades *offshore* e a logística marítima. Os campos de acção privilegiados são os materiais e as tecnologias de transformação, a internacionalização do sector, a segurança e as questões ambientais e o desenvolvimento das empresas.

Associando industriais e investigadores ao mais alto nível, cinco centros de conhecimento participam activamente neste *cluster*, cuja coordenação é assegurada pela Koneteknologiakeskus Turku Oy: são os centros da Finlândia do Sudeste, Finlândia do Sudoeste, Finlândia Ocidental e Satakunta, bem como o Centro de conhecimento da metalurgia do arco de Botnie.

A estratégia do *cluster* pretende favorecer a criação de actividades, produtos e serviços inovadores; melhorar a produtividade e o trabalho em rede; e aumentar a oferta de mão-de-obra qualificada. Procura-se assim promover o aumento dos investimentos em investigação e desenvolvimento e a elevação das competências das empresas, o intercâmbio e a centralização de informações, a organização de acções específicas, a internacionalização e a cooperação das PME.



Contacto: Mervi Pitkänen, Director do programa.
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi

agrupam ao mesmo tempo intervenientes da indústria e da formação profissional. Por esta razão, o desenvolvimento dos clusters deve ser acompanhado de investimentos na educação e na formação marítimas. Com efeito, a escassez potencial de trabalhadores marítimos qualificados poderá ter consequências alarmantes, em especial nas infra-estruturas de segurança marítima. A prazo existe igualmente o risco de se assistir ao enfraquecimento de certos clusters ou de se transferirem para regiões que ofereçam mão-de-obra mais qualificada.



Ferry no porto de Kiel (Alemanha)

Apoio europeu

A União Europeia incentiva o desenvolvimento de clusters marítimos de diversas formas. Em primeiro lugar, a Comissão Europeia participou em 2005 na criação da plataforma tecnológica WATERBORNE⁽¹⁾, que reúne os principais intervenientes do transporte marítimo. O objectivo consiste em definir, por grupos temáticos (construção naval, navegação, sistemas, segurança, etc.), uma visão a longo prazo num sector que depende, para o seu desenvolvimento, de importantes progressos tecnológicos. Outro objectivo desta plataforma é alinhar as prioridades da investigação marítima europeia pelas necessidades da indústria (o apoio aos clusters faz parte deste objectivo).

Além disso, através da iniciativa EUROPE INNOVA⁽²⁾, a Comissão Europeia realizou um exercício de cartografia dos clusters europeus. O objectivo é conseguir elaborar uma carta pan-europeia até ao final de 2007 para o conjunto dos Estados-Membros, identificando ao mesmo tempo as iniciativas realizadas em matéria de clustering aos níveis nacional e regional.

A Comissão lançou igualmente um certo número de redes no domínio da investigação e da inovação, tendo frequentemente

(1) <http://www.waterborne-tp.org/>

(2) <http://www.europe-innova.org/index.jsp>

como objectivo o intercâmbio de boas práticas. No entanto, estas redes podem conduzir no final ao aparecimento de clusters transnacionais. Para incentivar esta cooperação entre clusters europeus e favorecer a criação de novos projectos com dimensão continental, a Comissão criou em Julho de 2007 o Observatório Europeu dos Clusters (ainda no quadro da iniciativa EUROPE INNOVA). O papel deste Observatório consiste em recolher dados estatísticos, desenvolver indicadores para medir o dinamismo dos clusters europeus e avaliar o impacto das políticas nacionais e regionais de criação de clusters. Este trabalho acompanhará o realizado por alguns clusters europeus para facilitar a transferência das acções das regiões mais avançadas (países nórdicos, Reino Unido, Áustria, Espanha, Itália do Norte, etc.) para as regiões e Estados-Membros onde as redes de empresas ainda estão pouco desenvolvidas. É evidente que os clusters marítimos beneficiarão simultaneamente destas iniciativas e das acções realizadas pelo Observatório Europeu.

No domínio da investigação, alguns clusters orientados para estas actividades beneficiam do financiamento do Programa-quadro da União Europeia, nomeadamente através do projecto-piloto “*As regiões do conhecimento*”, sendo o objectivo deste apoio desenvolver as capacidades de investigação das regiões e integrar estas mesmas actividades nas estratégias regionais de desenvolvimento.

Clusters e coesão

Por último, os clusters podem contar com um apoio substancial da política de coesão europeia. Com efeito, dos investimentos que serão realizados no período 2007-2013, a inovação será um sector prioritário para o conjunto das regiões e dos Estados-Membros: investir na inovação permitirá assegurar um crescimento económico sustentável e para atingir esse objectivo o desenvolvimento dos clusters é um dos meios de que as regiões dispõem. As Orientações estratégicas comunitárias em matéria de coesão, adoptadas pelo Conselho Europeu em Outubro de 2006, indicam que os investimentos a realizar no domínio da investigação e desenvolvimento devem permitir, nomeadamente, “*reforçar*



Terminal automóvel do porto de Valência (Espanha)

Pomerânia, “terra do âmbar”

As costas da Pomerânia (Polónia) são ricas em âmbar, uma oleoresina fóssil secretada por coníferas há cerca de quarenta milhões de anos. Nesta região, cerca de 10 000 empregos directos dependem deste recurso muito procurado, cuja exportação gera anualmente 350 milhões de euros.



Daí a criação de um “*cluster do âmbar*”, que reúne todos os intervenientes deste sector: artesãos e empresas de jóias e de produtos de beleza à base de âmbar, autarquias locais e regionais, Instituto para a Economia de Mercado e Sociedade das Feiras Internacionais de Gdańsk (organiza todos os anos os salões “*Amberif*” e “*Ambermart*”), museus, universidades, agrupamentos e outras associações ligadas ao sector.

Conjugando tradição, inovação e cooperação, este *cluster* pretende essencialmente valorizar a matéria-prima em termos de quantidade e de qualidade, alargar e consolidar os pontos de escoamento para os produtos de âmbar e desenvolver um turismo baseado neste recurso precioso. Como dizem os seus promotores, trata-se de fazer da Pomerânia a “*terra do âmbar*” e de Gdańsk a “*capital do âmbar*”.

Contacto: *Krystyna Wróblewska*
Directora, Serviço da Cooperação Internacional,
Gabinete do Director do Voivodato da Pomerânia
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

a cooperação entre as empresas, bem como entre estas últimas e as instituições públicas de investigação e ensino superior, apoiando a criação de clusters regionais e transregionais de excelência". Isto aplica-se evidentemente às regiões costeiras e aos clusters que desenvolvam no sector marítimo. Ainda no quadro da política europeia de coesão, a iniciativa "As regiões e a mudança económica" (ver caixa) permitirá igualmente, através de redes de cooperação que impliquem as autoridades regionais, desenvolver todo o potencial que os clusters representam.

Uma fórmula valorizada pela iniciativa "As regiões e a mudança económica"

A partir de 2008, as regiões marítimas da UE terão possibilidade de cooperar em rede no quadro da iniciativa "As regiões e a mudança económica". Apoiadas pelo novo programa de cooperação inter-regional INTERREG IVC, estas actividades em rede serão organizadas em torno de 30 temas prioritários, dois dos quais são especialmente pertinentes para o desenvolvimento de clusters marítimos: "Tirar benefício dos mares e dos oceanos" e "Melhorar a capacidade das regiões em matéria de investigação e de inovação".

A ideia é que as regiões, numa primeira fase, identifiquem e coloquem em rede os seus melhores projectos em função destes 30 temas prioritários. Depois, numa segunda fase, as regiões devem alargar o trabalho em rede aos responsáveis políticos, peritos e organismos interessados para retirar os ensinamentos destes projectos e integrá-los nos programas operacionais da política de coesão.

As maiores redes temáticas que se impliquem na divulgação e na integração dos resultados beneficiarão da assistência contínua - em termos de conhecimentos e de serviços - que a Comissão Europeia dará no quadro da "componente acelerada" da iniciativa.

Para saber mais:

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm

Desde 2005 que a União Europeia tenciona criar uma política marítima integrada. Este novo interesse pelas actividades marítimas trouxe à luz do dia a sua importância económica, bem como a sua interligação; lembrou igualmente a contribuição destas indústrias para o crescimento europeu e as suas necessidades em matéria de inovação. Por todas estas razões, a União continuará a apoiar o desenvolvimento de clusters marítimos inovadores, através nomeadamente das suas políticas de investigação, de coesão e das suas acções a favor das empresas e do sector em geral. Os clusters podem ser o instrumento fundamental para uma política marítima ambiciosa, que permita simultaneamente resultados concretos em matéria de inovação tecnológica e um desenvolvimento económico dos territórios.



Desenvolvimento do porto de contentores da Las Palmas (Canárias, Espanha)

(1) http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_pt.htm

LETÓNIA

Renovação de um molhe do porto de Mersrags



Custo total: 2 000 000 EUR
Contribuição da UE: 1 300 000 EUR

“Realizado em 2006 e 2007, o projecto consiste em renovar e prolongar em 120 metros o molhe norte do porto de Mersrags. O comprimento total da estrutura passará a ser de 430 metros, o que permitirá acolher mais navios de carga e desenvolver assim a região e a economia local. O porto e as autarquias locais ganharão estabilidade financeira, sendo criados ao mesmo tempo numerosos postos de trabalho.”

*Sanda Rieksta, Chefe da Unidade Informação,
Departamento dos Fundos Europeus
www.esfondi.lv*

ITÁLIA

A nova marina de Vieste



Custo total: 12 700 000 EUR
Contribuição da UE: 1 400 000 EUR

“Os numerosos proprietários de barcos de recreio que visitam todos os anos as costas da Apúlia poderão agora dispor de 650 lugares de estacionamento de curta ou longa duração construídos na nova marina de Vieste no final do Programa regional operacional de 2000-2006. O projecto abrange a realização de todas as infra-estruturas necessárias para os serviços básicos ou avançados: estaleiros navais, zona de estacionamento, zona comercial e clube náutico, serviço de abrigo durante o Inverno e manutenção de pequenas embarcações, etc. As obras incluíram o prolongamento do quebra-mar, a dragagem do porto, a renovação de um cais e a fixação de bóias de amarração, a construção de 6 edifícios comerciais e obras portuárias como hangares. A nova marina passa assim a ter uma capacidade de acolhimento de cerca de 3 500 barcos de recreio por ano.”

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA
info@portoaurora.eu*

AÇORES (PORTUGAL)

Rede internacional de monitorização oceanográfica



Custo total: 200 000 EUR
Contribuição da UE: 170 000 EUR

“A insuficiência de dados e a topografia complexa do arquipélago dificultam a previsão do movimento das ondas, das marés e das correntes à volta dos Açores. O projecto CIMBA visa obter imagens em 3 dimensões das correntes oceânicas e estudar as variações sazonais destas correntes. A criação de uma rede internacional de monitorização oceanográfica à volta do arquipélago vai permitir, nomeadamente, identificar os locais adequados para produção de energia pelas ondas, assim como as zonas de forte produtividade biológica.”

*Ana Martins, Responsável do projecto, Departamento de Oceanografia e da Pesca, Universidade dos Açores
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>*

ESTÓNIA

Renovação da praia de Pärnu



Custo total: 1 300 000 EUR
Contribuição da UE: 831 000 EUR

“Devido à sua situação geográfica, à sua arquitectura antiga e à sua actividade cultural, Pärnu (44 000 habitantes) é a mais célebre estação balnear da Estónia. A realização, graças ao FEDER, de um novo passeio público construído ao longo da praia modernizou a imagem desta estação balnear e contribuiu para reforçar a sua atracção como destino turístico.”

*Mirje Auksmann, Coordenadora do projecto, cidade de Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee*

“A futura política marítima europeia será ao mesmo tempo regional e mundial”

Xavier Gizard, Secretário-Geral da Conferência das Regiões Periféricas Marítimas (CRPM)



As alterações climáticas, a procura energética e a globalização apareceram na agenda política da União sob pressão dos acontecimentos.

Como ter em conta estas alterações, que estratégias conceber para proteger as populações e animar os territórios? Os 68 000 quilómetros do litoral europeu são zonas de grande actividade, por um lado devido à sua vida económica e por outro pela importância da sua população, que representa 50% do total. Naturalmente que isto coloca um certo número de problemas de segurança para o futuro se a elevação do nível das águas do mar e a multiplicação de fenómenos de origem climática como os tsunamis, ciclones e tempestades – que ameaçam regularmente a vida de milhões de pessoas - se confirmarem. E é o aparecimento destas alterações climáticas que mostra bem a necessidade de reforçar a adaptação das regiões marítimas às consequências destes fenómenos, em complemento de medidas de atenuação.

Ao nível económico, esta adaptação deve ter em conta o potencial de crescimento e de emprego dos litorais: o turismo nas zonas costeiras, por exemplo, contribui só por si para 5% do PIB e regista anualmente um aumento de 3%. Sem esquecer os 1 200 portos do continente que representam um recurso a explorar, bem como as fontes de energias renováveis, que graças ao vento, ao sol ou aos movimentos das marés serão sempre abundantes nos litorais.

As regiões membros da CRPM foram estreitamente associadas aos debates sobre a política marítima na Europa, propondo várias ideias, tanto para valorizar economicamente o potencial marítimo europeu, como para lançar um novo modelo de desenvolvimento, baseado nos princípios do desenvolvimento sustentável e da gestão integrada das zonas costeiras.

Estas regiões congratulam-se com os pontos positivos incluídos no “Livro Azul: Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia”: a criação e instalação de clusters marítimos, o lançamento de projectos-piloto para atenuar os efeitos das alterações climáticas nas costas, bem como a estratégia europeia para a investigação marinha e marítima que a Comissão apresentará em 2008.



Porto de Bari (Itália)

As regiões europeias desempenharão um papel impulsionador na execução destas acções. Mas o mar e os oceanos não conhecem fronteiras! A dimensão mundial também se impõe como uma evidência nas políticas marítimas e as regiões ultraperiféricas, por definição, conferirão esta dimensão à futura política marítima da União - a fortiori num contexto de aceleração do processo de globalização.

É por isso que a Europa tem necessidade de partilhar e de confrontar as suas análises e as suas dúvidas com as dos outros continentes e dos outros intervenientes de uma política marítima para o século XXI. Foi neste espírito que as regiões da CRPM e alguns intervenientes marítimos mundiais se encontraram em Julho de 2007 nos Açores, num seminário dedicado ao tema «*As políticas marítimas e a globalização*», em que se assistiu ao confronto das experiências europeias, chinesas, norte-americanas, australianas e indonésias. Neste mesmo espírito, a CRPM criou igualmente a primeira rede mundial de regiões: o Fórum Global de Associações de Regiões do Mundo (FOGAR). No domínio marítimo, como noutros sectores que colocam desafios a nível mundial, as regiões europeias terão necessidade de se aliar às regiões de outros continentes.

Contacto: <http://www.crpm.org/>

Reestruturação e desenvolvimento integrado nas Astúrias (Espanha)

O futuro passa pelo litoral

A braços com a reestruturação de importantes sectores da sua economia – agricultura, pesca e siderurgia –, a região das Astúrias quer valorizar as riquezas – naturais, culturais e humanas – do seu litoral para assegurar um novo desenvolvimento. É este o objectivo da estratégia marítima regional.



Castropol, no extremo ocidental das Astúrias

“A chave do nosso sucesso é que até as empresas consideram a costa como o tesouro das Astúrias”, congratula-se Manuel Carrero de Roa, orgulhoso por mostrar a magnífica praia de Penarronda, no fundo das falésias. Manuel é um dos cinco urbanistas do “POLA”, o Plano de Ordenamento do Litoral das Astúrias. Aqui, perto de Castropol, mesmo antes de começar a Galiza, o POLA criou um dos três parques de praia asturianos já realizados. “O objectivo é construir quinze até 2015”, precisa Manuel. “As nossas praias são muito belas, mas são pequenas e muito frequentadas no Verão. A acção consiste primeiro em ‘tirar os carros da areia’. Penarronda acolhe milhares de pessoas em Julho-Agosto. Antes de arranjar-mos estes caminhos e o parque de estacionamento que se vê lá em baixo, toda a gente estacionava nestes terrenos arenosos, quase na praia. Actualmente as pessoas têm de andar algumas centenas de metros, mas a natureza readquiriu os seus direitos; assiste-se mesmo à reconstituição das dunas e ao regresso de plantas tipicamente costeiras, como as dunas brancas.”

Dotado de um orçamento de 80 milhões de euros para dez anos, o POLA constitui a contribuição das Astúrias para a gestão integrada das zonas costeiras, abordagem em relação à qual esta região é pioneira em Espanha. Aliás, os peritos do POLA participaram activamente na consulta sobre a estratégia marítima regional elaborada em 2007 (ver caixa). A funcionar desde 2005 e premiado em 2006 pelo Conselho Europeu dos Urbanistas, este Plano é o resultado de uma acção regional lançada no início dos anos 90 e que inicialmente se destinava a regenerar e proteger o maior número possível de sítios naturais numa orla de 500 metros ao longo dos cerca de 400 quilómetros de costas existentes nas Astúrias. “O litoral asturiano viveu um paradoxo”, explica María José Rodríguez, directora do Departamento dos Assuntos Europeus da Região das Astúrias: “por um lado, foi aí que se instalaram as indústrias pesadas... Por outro, a inexistência de boas comunicações terrestres, que durante muito tempo isolou a região, salvaguardou uma grande parte deste litoral. Somos a região da Europa com o maior número de sítios naturais reconhecidos

(1) Entre 2003 e 2006, o Principado das Astúrias dirigiu o projecto “Coastatlantic”, em que participaram outras 11 regiões da Europa sobre o tema da gestão integrada das zonas costeiras (ver a rubrica “INTERREG em acção”).

pela UNESCO. No entanto, era tempo de intervir: as novas estradas colocam Madrid a menos de quatro horas daqui e o número de residências secundárias aumentou muito desde há alguns anos. Mas graças ao POLA temos agora os instrumentos necessários para conciliar protecção do litoral e turismo sustentável.”

O turismo é uma das principais componentes da região para assegurar o seu novo desenvolvimento. É especialmente visível em Luanco (5 000 habitantes), que até agora era ao mesmo tempo um porto de pesca e um pólo siderúrgico. “Estas duas actividades estão em reestruturação, mas com a proximidade do cabo de Peñas e a nossa situação a meio caminho entre Aviles e Gijón, estamos extremamente bem colocados para desenvolver o turismo e as actividades recreativas”, afirma Victor Cuervo, director do Serviço Municipal de Formação e do Emprego. Estão incluídos no programa, nomeadamente: criação de empresas turísticas (com fundos EQUAL), multiplicação dos alojamentos rurais (com o LEADER+), construção de uma marina (com o FEDER e INTERREG) e formação profissional (800 000 euros por ano co-financiados pelo FSE), a fim de dar resposta à procura turística. “Não de trata de uma mudança radical”, sossega Constantino Roces, director do Centro de Formação Agro-alimentar de Luanco. “Não é preciso reinventar a roda: através das nossas acções de formação limitamo-nos a diversificar e a aprofundar actividades e conhecimentos tradicionais: peixaria, preparação de conservas, padaria-pastelaria, cozinha baseada nos produtos locais, etc.” E os resultados estão à vista: “cerca de 80% dos estagiários encontram emprego no final da formação. Nalguns ramos, nomeadamente na peixaria, a oferta não chega para a procura”, indica Ines Lombas, professora de Biologia no Centro.

Do anzol para o prato

Se é verdade que a pesca asturiana, como noutros sítios da Europa, passa por graves dificuldades, o sector está longe de ter dito a última palavra: a montante, os pescadores apostam na qualidade e na rastreabilidade para melhorar a colocação no mercado das suas capturas; a jusante, as empresas de transformação dos produtos da pesca reforçam as suas unidades de acondicionamento. Nos dois casos, os Fundos Estruturais e outros instrumentos europeus dão a sua contribuição.

O município de Cudillero é um excelente exemplo: aqui, no quadro do projecto tecnológico “Collaboration@Rural”, apoiado pelo 6.º Programa-quadro de Investigação e Desenvolvimento (PQID), a Confraria de Pescadores Virgen del Carmen está a experimentar um dispositivo de rastreabilidade total utilizando o GPS. “É um pouco do anzol para o prato”, refere com entusiasmo Enrique Plaza, da Direcção-Geral da Pesca do Governo das Astúrias. “A rastreabilidade é completa e instantânea: os pescadores dirigem-se ao seu local de pesca; à medida que vão pescando registam o peixe e enviam estes dados para o porto de Cudillero, por WiFi ou satélite; mesmo antes do regresso do navio, os responsáveis da lota podem emitir um certificado de origem, bem como um número que permitirá rastrear o peixe até ao vendedor a retalho. Toda a gente ganha: os pescadores, o controlador, as empresas de transformação, os vendedores e, no final, os consumidores...”

Ainda em Cudillero, mas na aldeia de Oviñana, duas empresas de transformação de peixe e de crustáceos aumentaram



Formação de novos empregados em Cudillero

e modernizaram as suas instalações. Importador/exportador de peixe e marisco por grosso, Inocencio Rodriguez investiu 10 milhões de euros na construção da nova unidade designada “Nuevos Desarrollos de la Pesca” (Novos Desenvolvimentos da Pesca). “É preciso assegurar que os operadores asturianos têm capacidade para absorver tudo o que é pescado aqui e um pouco mais, de modo que o valor acrescentado fique na região e se possam transformar e exportar os excedentes”, afirma aquele que é também Presidente da AMPPA, a Associação dos Grossistas de Peixe do Principado das Astúrias. Ajudas europeias num valor de 3,5 milhões de euros completaram os 6,5 milhões mobilizados pelo empresário. No final: uma fábrica e um laboratório de investigação ultramodernos e 80 novos empregos. Não muito longe, na empresa Mariscos Oviñana, que transforma produtos do mar da gama alta, faz-se um investimento mais modesto, mas uma acção semelhante, que é a construção de um novo edifício mais espaçoso. “Tínhamos chegado ao limite das nossas capacidades”, conta Dionisio Otamendi, proprietário da empresa. “Nas grandes cidades, a procura de pratos de marisco preparados aumentou substancialmente; já não conseguíamos acompanhar... É preciso não deixar passar a ocasião.”

Recreio

Não deixar passar a ocasião é igualmente a preocupação dos gestores da marina de Gijón, situada no centro da maior cidade das Astúrias (250 000 habitantes). Criada há vinte anos, esta estrutura estava um pouco ao abandono, uma vez que a navegação de recreio é menos praticada em Espanha que noutros países. “Em França, por exemplo, há uma embarcação de recreio por 40 habitantes, contra uma por 300 habitantes em Espanha e uma por 1 000 nas Astúrias”, salienta José Carlos Martinez, director do Clube Náutico. Neste sector a procura também está a crescer enormemente: os espanhóis descobrem o encanto dos barcos à vela ou dos iates e os proprietários de embarcações de recreio começam a ter dificuldade em encontrar lugares a preços moderados nas suas marinas. Surgiu

Uma primeira estratégia marítima regional

A fim de assegurar um desenvolvimento integrado, coordenar melhor a acção dos diferentes intervenientes públicos e privados e maximizar o impacto dos projectos, o Principado das Astúrias concebeu uma estratégia marítima regional que deverá orientar as suas políticas socioeconómicas durante o período de 2007-2013.

Registada num documento intitulado “MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias” [“MAREA – O MAR, uma estratégia para as Astúrias”], esta acção é o resultado de uma vasta consulta que mobilizou uma centena de organizações e de cidadãos durante o primeiro semestre de 2007.

Boa governação

A estratégia marítima regional das Astúrias tem como primeiro objectivo a **boa governação**. Num domínio que inclui uma série de sectores e em que intervêm muitos serviços públicos e operadores privados, o documento visa desde logo implantar uma estrutura de gestão integrada que implique os diferentes níveis de responsabilidade regionais, nacionais e europeus. A estratégia marítima propõe assim um dispositivo organizacional que se pode resumir do seguinte modo:

- Ao **nível regional**, criar uma **Comissão da Política Marítima** que reúna todos os ministros regionais interessados; prever órgãos de aconselhamento e de assistência técnica, nomeadamente um **Conselho Científico** (para as questões ambientais, a inovação, etc.) e um **“Fórum Marítimo Asturiano”** (que reúna todos os intervenientes socioeconómicos).
- Ao **nível nacional**, o governo espanhol poderá coordenar a organização de **conferências sectoriais**, bem como a execução de **planos de acção conjuntos** e de **acções de cooperação** entre Comunidades Autónomas costeiras; um **protocolo geral** acordado entre Madrid e as Comunidades Autónomas costeiras definirá um enquadramento geral e uma metodologia para as acções de cooperação em matéria de política marítima integrada.
- Ao **nível europeu**, a estratégia marítima das Astúrias propõe a criação de um **quadro de cooperação tripartida**, ou seja, um **“Pacto territorial europeu”** entre a Comunidade Autónoma, o Estado espanhol e a Comissão Europeia. Um **Conselho consultivo marítimo transnacional**, dotado de **comités científicos**, facilitará a execução das políticas e orientará os debates sobre os desafios marítimos a uma escala supra-regional.

Objectivos e prioridades

A consulta pública, as 21 contribuições escritas e a avaliação realizada pela própria região, conjugadas com o Livro Verde da Comissão Europeia e outras reflexões políticas pertinentes, conduziram aos seguintes objectivos e prioridades estratégicos:

- **Objectivo ambiental: preservar o litoral e o meio marinho** (conservação e recuperação do litoral e dos recursos marinhos; ordenamento e gestão das zonas costeiras)
- **Objectivo económico: melhorar o aproveitamento dos recursos marinhos e costeiros** (melhorar a competitividade do sector marítimo e das actividades costeiras; favorecer actividades que contribuam para o desenvolvimento sustentável com base nos recursos marinhos e costeiros; identificar actividades novas ou possíveis)
- **Objectivo sociocultural: melhorar a qualidade de vida no litoral das Astúrias** (promover a criação de empregos para a população local; melhorar as infra-estruturas e os serviços, tanto para os residentes como para os visitantes; contribuir para manter a identidade cultural das cidades e aldeias costeiras).

Estes três objectivos serão facilitados pela integração dos seguintes objectivos transversais:

- **Investigação, desenvolvimento e inovação** (promover a investigação asturiana sobre temas marítimos e a sua integração nas políticas públicas; promover a integração dos conhecimentos científicos e tecnológicos no sector marítimo; fomentar a inovação).
- **Formação e sensibilização** (adaptar mais a formação ao sector marítimo; oferecer novas oportunidades de emprego à população costeira; sensibilizar a população para a importância dos recursos marinhos e costeiros).
- **Elaboração de um modelo de gestão pública inovador** (gestão integrada das zonas costeiras; integração de cláusulas ambientais e sociais nos contratos públicos; criação de bases de dados, utilização de indicadores de desempenho, etc.).

Para saber mais:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en> <http://www.asturias.es>

portanto uma oportunidade, que a Autoridade Portuária de Gijón, proprietária do sítio, decidiu aproveitar sob a forma de uma parceria público-privada. Assim, em 2005 a exploração da marina foi confiada a um concessionário privado que investiu 4 milhões de euros no aumento e na modernização do equipamento: renovação e construção de novos pontões para passar de 750 para 1 100 lugares, novos serviços (facilidade de acesso à água e electricidade, WiFi, sala de conferências, etc.), qualidade ambiental (triagem selectiva de resíduos, normas ISO, etc.). *“Temos 650 clientes permanentes e em 2006 acolhemos mais de 1000 barcos em trânsito e os números continuam a aumentar”*, salienta Felix Gonzalez, responsável pela comunicação. *“É preciso dizer que somos a marina mais barata de toda a costa cantábrica, que Gijón é uma cidade muito agradável e que organizamos todo o tipo de actividades sociais e desportivas, como a pesca do atum ou regatas com os portos franceses de Arcachon, de Royan e de La Rochelle.”*

É difícil avaliar o impacto económico desta nova vaga de proprietários de barcos de recreio na cidade. Mesmo Humberto Moyano, director da investigação e desenvolvimento para a Autoridade Portuária de Gijón, não consegue responder à questão, ele que no entanto tem um conhecimento enciclopédico do sector marítimo e é uma fonte inesgotável sobre o

desenvolvimento local: *“o que é certo é que o porto de Gijón representa 7% do PIB das Astúrias.”*

O porto de Gijón, que movimenta 20 milhões de toneladas de mercadorias por ano, constitui evidentemente uma importante alavanca para o desenvolvimento regional. Desde 2004 que é objecto de um aumento, fortemente financiado pela União Europeia: 563 900 000 euros, quase metade proveniente do Fundo de Coesão e 250 000 000 emprestados pelo Banco Europeu de Investimento (BEI). Esta extensão aumentará a capacidade de movimentação e de armazenamento da carga marítima que transita pelo primeiro porto das Astúrias. Trata-se principalmente de reforçar os quebra-mares e de aumentar as zonas de armazenamento e de ancoragem, para permitir receber os maiores navios, nomeadamente os porta-contentores que ainda não se vêem muito em Gijón, apesar de este mercado estar em plena expansão. *“Todas estas novas infra-estruturas nos vão permitir passar à velocidade superior, mas gostaria de chamar a atenção para outro aspecto de Gijón, pelo menos com a mesma importância”*, insiste Humberto Moyano. *“Estamos em todos os projectos europeus de investigação e desenvolvimento relativos a portos desde há quinze anos: nada menos de 42 projectos desde 1992... Através das diferentes acções que se sucederam no âmbito do PQID, mas também do programa*



Terminal siderúrgico do porto de Gijón



O futuro Centro Oscar Niemeyer vai transformar a cidade de Avilés

LIFE e, claro, do INTERREG, que tem seis projectos em que estamos actualmente envolvidos. No contexto da globalização e dos desafios económicos, sociais e ambientais com que estamos confrontados, é graças à investigação e à inovação que Gijón pode verdadeiramente criar valor acrescentado, para si mesma mas também para os outros portos do planeta. Por exemplo, o modelo de manutenção respeitadora do ambiente que criámos para os produtos voláteis foi exportado um pouco por todo o mundo...

Oscar Niemeyer

Mas as Astúrias têm um segundo porto importante: Avilés. A sua dimensão em matéria de carga (6 milhões de toneladas movimentadas anualmente) é inferior à de Gijón, mas é o maior porto de pesca de toda a costa cantábrica. Também este porto é objecto de importantes obras de alargamento (novo mercado de peixe, o mais moderno de Espanha, novos cais e passeios públicos ao longo do estuário...), mas há muitos outros projectos que se desenvolvem no conjunto da cidade, a ponto de Avilés ser talvez a quinta-essência de toda a reestruturação em curso nas Astúrias. De uma cidade industrial fortemente poluída (85 000 habitantes), transformou-se pouco a pouco num centro de serviços. A cidade aposta igualmente no turismo e tenciona tornar-se, muito proximamente, num pólo cultural de primeira importância.

De há dez anos para cá Avilés multiplica os projectos de saneamento e de reordenamento urbanos. “Quase totalmente

estruturada pelas actividades industriais, a cidade estava de costas para o mar”, conta Jorge Juan Manrique, coordenador dos projectos europeus para o município de Avilés. “Hoje o que se pretende é devolver a extremidade do estuário à cidade e aos seus habitantes, reencontrar uma nova centralidade... É uma obra a longo prazo, que obriga a mobilizar muitos intervenientes públicos, privados e associativos, cada um com interesses específicos. Neste contexto, a estratégia marítima regional pode ser uma grande ajuda.”

O principal projecto desta acção é sem dúvida o extraordinário Centro Cultural Internacional Oscar Niemeyer, cuja construção vai começar. Concebido pelo grande arquitecto brasileiro, este complexo será constituído por um vasto pátio e quatro edifícios futuristas que ocupam uma antiga unidade siderúrgica de 44 213 m², recuperada na margem direita do estuário. O conjunto abrigará um auditório com cerca de 1 000 lugares, um museu, salas de exposições e de conferências, um cinema e um restaurante panorâmico. “O Centro Oscar Niemeyer resume tudo o que as Astúrias querem comunicar: o futuro, a inovação, a excelência... E tudo isto com um custo bastante razoável: 30 milhões de euros”, exclama Natalio Grueso, responsável do projecto. A abertura está prevista para 2010. Entretanto, Avilés acolhe em Dezembro de 2007 um colóquio dos grandes centros culturais do mundo (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...) e Woody Allen roda um filme na extremidade do estuário.

Para saber mais: <http://www.asturias.es>

INTEREG IIIB Mar do Norte

“Partilhar os conhecimentos em matéria de gestão dos riscos de inundações costeiras”



Niels Roode, Chefe do projecto SAFECOAST, Rijkswaterstaat (Centro para a Gestão da Água), Países Baixos

Desde os maremotos catastróficos de 1953 e 1962, os países costeiros do mar do Norte instalaram dispositivos de defesa costeira de grande envergadura: foram construídos diques e

barreiras contra as tempestades para proteger as vastas zonas baixas e foram reforçadas as dunas costeiras existentes. Por outro lado, ao longo dos anos 90 a costa foi reforçada com areia, o que se verificou ser uma boa medida “doce” para contrariar a erosão das costas em países como a Bélgica, os Países Baixos, a Alemanha, a Dinamarca e o Reino Unido.

Mas estes êxitos talvez sejam resultado da sorte. Ao longo dos últimos cinquenta anos, apesar dos investimentos permanentes na defesa da costa, os riscos de maremotos aumentaram sensivelmente, enquanto a sensibilização dos cidadãos e dos responsáveis políticos para estes riscos poderá ter diminuído, devido à inexistência de acontecimentos graves.

Numa altura em que se prevê que as alterações climáticas acelerem a subida do nível das águas do mar e provoquem cada vez mais tempestades violentas, as consequências das inundações tornam-se mais graves por causa da importância das infra-estruturas socio-económicas concentradas em zonas inundáveis que se pensam protegidas. O tsunami asiático e a inundação de Nova Orleães provocada pelo furacão Katrina são dois exemplos extraordinários da vulnerabilidade das terras baixas litorais. Do mesmo modo, as cheias em Inglaterra durante o Verão de 2007 mostram como os homens e as infra-estruturas estão ameaçados nas planícies inundáveis.

São muitas as iniciativas adoptadas nos países do mar do Norte para contrariar de forma sustentável estas ameaças, combinando segurança, crescimento económico e respeito pelo ambiente. Muitas respostas parecem encontrar-se numa combinação equilibrada entre as funções das zonas costeiras, um ordenamento prudente do território e uma preparação para fazer face às crises, tudo apoiado num esforço contínuo em matéria de investigação.

As diferenças de contexto e de cultura entre países e entre regiões constituem nesta matéria um grande potencial de aprendizagem mútua. Mas importa harmonizar esforços e compreensão para tratar eficazmente os conhecimentos e informações disponíveis,

a fim de conseguir uma massa crítica de saber-fazer comum na qual nos possamos basear.

Dotado de um orçamento de 2,3 milhões de euros, sendo metade de fonte comunitária, o projecto de cooperação INTERREG “Safecoast” reúne técnicos de ordenamento costeiro e investigadores que querem ter uma compreensão comum do mesmo problema. Trata-se de aprender fazendo: efectuar em conjunto avaliações de riscos, organizar campanhas de sensibilização, trocar dados e informações, elaborar mapas muito pormenorizados e que não acabem nas fronteiras nacionais, etc.

Tudo isto deve levar a um importante relatório de síntese sobre a situação da região do mar do Norte, a fim de esclarecer os gestores e os responsáveis políticos interessados nos diversos países. Os resultados serão publicados em 21 de Maio de 2008, no quadro de uma conferência organizada conjuntamente com o projecto “Chain of Safety” (Cadeia de segurança), onde responsáveis costeiros trans-fronteiras, técnicos de ordenamento e gestores de crises se reunirão e, esperamos, concretizarão novas ideias para lutar de forma mais integrada contra as inundações costeiras.

Para saber mais: www.safecoast.org



As dunas proporcionam simultaneamente protecção e panorama

INTERREG IIIA Irlanda/País de Gales

“IMAGIN”: explorar os agregados do mar da Irlanda



Custo total: 1 246 111 EUR
Contribuição da UE: 841 976 EUR

“Os depósitos rendíveis de materiais destinados ao fabrico de argamassa ou de betão (saibro, areia, pedra britada, etc.) são cada vez mais raros na Grã-Bretanha e na Irlanda, sendo preciso encontrar outros recursos. A exploração de importantes depósitos de agregados existentes nos fundos submarinos do sul do mar da Irlanda pode contribuir para o desenvolvimento das regiões ribeirinhas. O projecto ‘Irish sea Marine AGgregates INitiative (IMAGIN)’ reúne várias organizações especializadas na geografia do litoral, geologia, gestão de recursos marítimos, etc., com o objectivo de definir um quadro científico, estratégico e operacional que possa garantir uma exploração dos agregados respeitadora do ambiente.”

Gerry Sutton, Chefe de projecto, University College Cork
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG IIIB Mar Báltico

“Baltic Gateway”:
ligar o sul do Báltico



Custo total: 1 043 500 EUR
Contribuição da UE: 664 500 EUR

“Realizado por 38 parceiros de 7 países, o projecto de cooperação ‘Baltic Gateway’ pretende desenvolver um sistema completo de transportes e de serviços logísticos de alta qualidade entre a Escandinávia, o noroeste e o centro da Europa, os países bálticos, a Rússia, a Bielorrússia, a Ucrânia e a Ásia. Pretende-se favorecer o crescimento económico e o desenvolvimento sustentável do sul do Báltico. Este projecto permitiu realizar uma série de estudos e esteve na base de numerosos investimentos económicos.”

Bengt Gustafsson, Coordenador do projecto
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Espaço Atlântico

“Coastatlantic”: gestão integrada das zonas costeiras



Custo total: 2 535 079 EUR
Contribuição da UE: 1 753 768 EUR

“O objectivo da cooperação ‘Coastatlantic’ é fomentar um desenvolvimento saudável e sustentável das zonas costeiras através de uma abordagem que tenha em conta as vertentes ambiental, social e económica do espaço costeiro. Doze regiões atlânticas de Espanha, França, Reino Unido e Irlanda partilham a partir de agora uma visão homogénea em matéria de ordenamento do território e de gestão integrada das zonas costeiras, o que já acontecia noutras regiões da Europa (mar do Norte, mar Báltico e Mediterrâneo), mas menos no que diz respeito ao oceano Atlântico.”

Guillermo Morales Mato, Coordenador do projecto
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIIC Norte

“InterMareC”: apoio aos *clusters* marítimos



Custo total: 3 250 000 EUR
Contribuição da UE: 1 750 000 EUR

“O projecto ‘InterMareC – Utilização de *clusters* marítimos para estimular o crescimento nas regiões costeiras’ nasceu da cooperação entre três regiões periféricas, mas que beneficiam de acesso directo ao mar: Schleswig-Holstein, Bretanha e Pomerânia, em busca de uma estratégia comum para libertar, graças aos *clusters* marítimos, um potencial ainda por explorar. Pretende-se estimular ao mesmo tempo as actividades do sector marítimo em três domínios essenciais (tecnologias *offshore* e oceanográficas, actividades e serviços costeiros e construção naval) e a economia das regiões costeiras, através de acções de cooperação entre autoridades, investigadores e empresas. O InterMareC desenvolve nomeadamente novos produtos e serviços em acústica e robótica submarinas, previsões ‘meteoceánicas’, hidrodinâmica e ambiente.”

Frieder Henf, Coordenador do projecto
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Sítio web Inforegio: páginas principais disponíveis em 22 línguas

“A Política” e “Os Instrumentos” são as duas primeiras secções do nosso novo sítio Internet (com as respectivas subsecções) disponíveis em 22 línguas. Os visitantes podem assim ler nas línguas dos 27 Estados-Membros informações circunstanciadas sobre a história, os grandes objectivos e os elementos fundamentais da política regional para 2007-2013.

http://ec.europa.eu/regional_policy/index_pt.htm

