

el

 Ευρωπαϊκή Ένωση
Περιφερειακή πολιτική

info regio

| Αριθ. 23 | Σεπτέμβριος 2007 | **panorama**



**Οι περιφέρειες στην
καρδιά της ευρωπαϊκής
θαλάσσιας πολιτικής**

Πίνακας περιεχομένων

Οι περιφέρειες στην καρδιά της ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική: από την Πράσινη Βίβλο στο σχέδιο δράσης

Πόλεις-λιμάνια σε μεταβατικό στάδιο

Maritime clusters: στο σημείο τομής της καινοτομίας με την περιφερειακή ανάπτυξη

Το ΕΤΠΑ σε δράση: Λεττονία, Εσθονία, Πορτογαλία, Ιταλία

Μαρτυρία: CPMR

Δημοσιογραφική έρευνα: Το μέλλον περνά από την ακτή

Αντιμέτωπη με την αναδιάρθρωση μειζόνων κλάδων της οικονομίας της – γεωργία, αλιεία, σιδηρογεία – η περιφέρεια Αστουρίας επιδιώκει την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των ακτών της (φυσικών, πολιτιστικών και ανθρώπινων) προκειμένου να διασφαλίσει την (εκ νέου) ανάπτυξη της.

Μαρτυρία: INTEREG III Δέσμη Β Βόρεια Θάλασσα

Το INTERREG σε δράση

3

7

9

13

14

15

20

21



Φωτογραφίες (σελίδες): Ευρωπαϊκή Επιτροπή (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).

Εξώφυλλο: Το χωριό Smögen στη δυτική ακτή της Σουηδίας – Φωτογραφία: William Steward (Ευρωπαϊκή Επιτροπή).

Για τη σύνταξη του παρόντος τεύχους συνεργάστηκαν επίσης οι: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Εκδότης: Ana-Paula Laissy, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΓΔ Περιφερειακή πολιτική
Το περιοδικό αυτό εκδίδεται στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά σε ανακυκλωμένο χαρτί.

Ο θεματικός φάκελος διατίθεται στις 22 γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_el.htm
Οι απόψεις που εκφράζονται στην παρούσα έκδοση είναι προσωπικές και δεν ταυτίζονται υποχρεωτικά με τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική: από την Πράσινη Βίβλο στο σχέδιο δράσης

των Nicolas Mariel και Frederico Ferreira ⁽¹⁾

Παρουσιάζοντας στις 10 Οκτωβρίου 2007 τη Γαλάζια Βίβλο της για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση («Ένας ωκεανός ευκαιριών») και το σχέδιο δράσης που περιέχει, η Επιτροπή ανταποκρίθηκε σε μια από καιρό υφιστάμενη ανάγκη που κατέστη πρόσφατα επιτακτική: την ανάγκη συντονισμού των δημόσιων πολιτικών που άπτονται του ευρωπαϊκού θαλάσσιου και παράκτιου χώρου.



Ψάρεμα στα ανοιχτά του Thyborøn (Δανία).

Εκτός από το ρόλο της ως ρυθμιστή του παγκόσμιου κλίματος, η θάλασσα απασχολεί 5 εκατομμύρια Ευρωπαίους και συνιστά σημαντική πηγή θέσεων εργασίας, ιδίως σε τομείς όπως οι ανανεώσιμες μορφές ενέργειες και οι τηλεπικοινωνίες.

Μέχρι σήμερα, οι παρεμβάσεις της ΕΕ στον τομέα της θάλασσας περιορίζονταν στην παροχή ενός παρακινητικού ή περιοριστικού πλαισίου για την ανάπτυξη τομεακών δραστηριοτήτων (μεταφορές, περιβάλλον, έρευνα...) χωρίς να βασίζονται σε μια αειφόρο αναπτυξιακή λογική που θα διασφάλιζε το μέλλον αυτής της κοινής κληρονομιάς.

Η τάση αυτή φαίνεται να έχει πλέον αντιστραφεί μέσω της υιοθέτησης της νέας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, τα θεμέλια της οποίας τέθηκαν από την Επιτροπή Μπαρόζο στο πλαίσιο της στρατηγικής της για το διάστημα 2005-2009. Η θέση σε εφαρμογή αυτής της πολιτικής πέρασε από διάφορα στάδια, με πρώτο αυτό της διαβούλευσης.

Η **Πράσινη Βίβλος** για τη θαλάσσια πολιτική της Ένωσης, η οποία παρουσιάστηκε τον Ιούνιο του 2006, εγκαινίασε με αυτό τον τρόπο μια ευρύτατη διαδικασία διαβούλευσης που διήρκεσε

13 ολόκληρους μήνες και είχε ως θέμα την αναγκαιότητα μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και τον προσδιορισμό των επιμέρους αναγκών στον τομέα αυτό. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης ξεπέρασαν τις προσδοκίες: υποβλήθηκαν περισσότερες από 500 γραπτές εισηγήσεις από εθνικά κοινοβούλια και περιφέρειες, από ιδιωτικές επιχειρήσεις, από συνδικαλιστικές οργανώσεις, από ΜΚΟ αλλά και από απλούς πολίτες, με αποδέκτη την ειδική υπηρεσία για τη θαλάσσια πολιτική που δημιούργησε η Γενική Διεύθυνση Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων για την εκπόνηση και την παρακολούθηση αυτής της νέας πολιτικής.

Η πυξίδα...

Ενδυναμωμένη από την υποστήριξη που έλαβε από την κοινωνία των πολιτών αλλά και από δημόσιους φορείς όπως η Επιτροπή των Περιφερειών ή η γερμανική προεδρία της ΕΕ (πρώτο εξάμηνο του 2007), η Επιτροπή αποφάσισε να ενεργοποιήσει τη δεύτερη φάση, αυτή της σύνθεσης δράσεων για τη δημιουργία ενός σαφούς πλαισίου υλοποίησης της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Αυτό είναι και το θέμα που πραγματεύεται η **Γαλάζια Βίβλος** που παρουσιάστηκε στις 10 Οκτωβρίου 2007 από τον πρόεδρο της Επιτροπής Ζοζέ Μανουέλ Μπαρόζο και τον Joe Borg, επίτροπο αρμόδιο για την αλιεία και τις

(1) Αναλυτής πολιτικών και βοηθός αναλυτή πολιτικών αντίστοιχα, μέλη της ειδικής υπηρεσίας για τη θαλάσσια πολιτική, ΓΔ Αλιεία και Ναυτιλιακές Υποθέσεις, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

ναυτιλιακές υποθέσεις. Η Γαλάζια Βίβλος είναι ένα «πακέτο» που περιλαμβάνει δύο ανακοινώσεις της Επιτροπής, αμφότερες πολιτικού χαρακτήρα, και δύο έγγραφα εργασίας – ένα σχέδιο δράσης και μία μελέτη επιπτώσεων – που εκπονήθηκαν υπό το συντονισμό της ειδικής υπηρεσίας για τη θαλάσσια πολιτική στο πλαίσιο μιας εντατικής διυπηρεσιακής συνεργασίας. η συνεργασία αυτή υποστηρίχθηκε σε υψηλό επίπεδο από τους ίδιους τους επιτρόπους οι οποίοι συνέστησαν μια ομάδα επαφής για το σκοπό αυτό.



Κατάρτιση σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας

Το **σχέδιο δράσης**, το οποίο αναμένεται να εγκριθεί από το Συμβούλιο Υπουργών του Δεκεμβρίου 2007, αποτελεί ουσιαστικό το έγγραφο αναφοράς που χαράσσει τη ρότα για τη νέα ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Προβλέπει τριάντα περίπου δράσεις χωρισμένες σε πέντε ομάδες, μία για κάθε μείζονα στόχο:

- προαγωγή της αειφόρου χρήσης των θαλασσών και των ωκεανών·
- θεμελίωση της θαλάσσιας πολιτικής στη βάση της γνώσης και της καινοτομίας·
- παροχή υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές·
- προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ένωσης σε διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις·
- αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης.

Ορισμένες από αυτές τις δράσεις είναι «διαρθρωτικές», δηλαδή εμπίπτουν στις παραδοσιακές πολιτικές της Ένωσης. Αναφέρονται ενδεικτικά οι ανακοινώσεις σχετικά με την πολιτική λιμένων, που εμπίπτει στην πολιτική μεταφορών, και σχετικά με την καταπολέμηση της παράνομης, αδήλωτης και ανεξέλεγκτης αλιείας, που εμπίπτει στην κοινή αλιευτική πολιτική. Άλλες πάλι είναι εντελώς καινοτόμες και εκφεύγουν των ορίων των παραδοσιακών ευρωπαϊκών πολιτικών. Προϋποθέτουν συνεπώς νέα μέσα λήψης πολιτικών αποφάσεων όπως προβλέπεται στη Γαλάζια Βίβλο, π.χ. ο χωροταξικός σχεδιασμός των διαφόρων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων, η διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης.

Ο **οδικός χάρτης** που ορίζει το σχέδιο δράσης θέτει ένα σχετικά αυστηρό χρονοδιάγραμμα, το οποίο προβλέπει την υλοποίηση της πλειονότητας των δράσεων έως τα τέλη του 2008 - αρχές του 2009 το αργότερο. Ορισμένες εξ αυτών έχουν ήδη συγκεκριμενοποιηθεί

μέσω της δημοσίευσης εγγράφων: έγγραφο εργασίας σχετικά με τους συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικούς σχηματισμούς (maritime clusters), ανακοίνωση σχετικά με τη λιμενική πολιτική, έγγραφο διαβούλευσης σχετικά με τις θαλάσσιες αρτηρίες και τις άνευ συνόρων θαλάσσιες μεταφορές, ανακοίνωση σχετικά με τις καταστρεπτικές αλιευτικές πρακτικές, ανακοίνωση σχετικά με την επανεξέταση του κανονιστικού κοινωνικού πλαισίου στον θαλάσσιο τομέα, έγγραφο εργασίας σχετικά με την ενεργειακή πολιτική στον θαλάσσιο τομέα κλπ.

...και το πηδάλιο

Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι η υιοθέτηση ενός σχεδίου δράσης προϋποθέτει σειρά ανακατατάξεων σε θέματα διακυβέρνησης. Η γενική ιδέα του σχεδίου είναι να μην προστεθούν νέες ρυθμίσεις στις ήδη υπάρχουσες, να μην δημιουργηθούν επιπρόσθετες διοικητικές δομές και, κυρίως, να εξασφαλιστεί στον μέγιστο δυνατό βαθμό η συμμετοχή των διάφορων ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων προκειμένου να ληφθεί η συναίνεσή τους προτού τεθούν σε εφαρμογή συγκεκριμένες δράσεις. Αυτό ισχύει κυρίως για τα νέα μέσα, όπως ο χωροταξικός σχεδιασμός ο οποίος θα τεθεί σε εφαρμογή μέσω πιλοτικών έργων. Το σχέδιο δράσης αποδίδει επίσης μεγάλη σημασία στα μέτρα ενθάρρυνσης και προβλέπει διευκολύνσεις για τα έργα που συμμορφώνονται με τις ορθές πρακτικές.

Θα μπορούσε φυσικά να υποστηριχθεί ότι η πλειονότητα των προτεινόμενων μέτρων θα υιοθετούνταν ούτως ή άλλως από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής. Ωστόσο, η επιτυχία της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ θα εξαρτηθεί από τον σωστό συντονισμό αυτών των μέτρων προκειμένου να εξυπηρετηθεί ο συνολικός σκοπός της ορθολογικής ανάπτυξης. Αυτή η επιδίωξη εκφράστηκε στη διαδικασία διαβούλευσης της Πράσινης Βίβλου και αυτός είναι εξάλλου ο λόγος που ο τομέας ναυτιλιακών υποθέσεων της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας αναμένεται κανονικά να παγιώσει το ρόλο του στο εγγύς μέλλον, παράλληλα με την περαιτέρω ενίσχυση των εξουσιών του.



Εκσυγχρονισμός του λιμανιού της Quarteira (Πορτογαλία)

Εξόχως απόκεντρες περιφέρειες (ΕΑΠ): η Ευρώπη των θαλασσών

Αζόρες, Γουαδελούπη, Γουιάνα, Κανάριοι Νήσοι, Μαδέρα, Μαρτινίκη και Ρεϋνιόν. Οι επτά εξόχως απόκεντρες περιφέρειες της ΕΕ συγκεντρώνουν ορισμένα μόνιμα μειονεκτήματα⁽¹⁾ που απορρέουν από τον απόκεντρο χαρακτήρα τους και τη γεωγραφική απομόνωσή τους καθώς επίσης από τους κλιματολογικούς, εδαφικούς, δημογραφικούς και οικονομικούς περιορισμούς που υφίστανται. Τα εν λόγω μειονεκτήματα δικαιολογούν την προσαρμογή των κοινοτικών πολιτικών στις ιδιαιτερότητες των περιφερειών αυτών. Ταυτόχρονα, όμως, οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες είναι πολύτιμες για την ΕΕ ως περιοχές της, διότι εξασφαλίζουν την παρουσία της σε δύο ωκεανούς (τον Ατλαντικό και τον Ινδικό). Οι «αποκλειστικές οικονομικές ζώνες» (ΑΟΖ) των εξόχως απόκεντρων περιφερειών, συνολικής έκτασης 3 000 000 km², ισοδυναμούν με τη συνολική επιφάνεια της Μεσογείου και της Βαλτικής. Αν συνυπολογιστούν οι υπερπόντιες χώρες



και εδάφη (ΥΧΕ)⁽²⁾, η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι παρούσα σε τρεις ωκεανούς και διαθέτει τον μεγαλύτερο θαλάσσιο χώρο παγκοσμίως.

Οι ΕΑΠ κατάφεραν μέχρι τώρα να διαφυλάξουν σε σχετικά ικανοποιητικό βαθμό τους αλιευτικούς τους πόρους με αποτέλεσμα να είναι ακόμη εφικτή η ορθολογική ανάπτυξη της αλιευτικής προσπάθειας. Επιπλέον, οι περιοχές αυτές συνιστούν πόλο έλξης τουριστών. Χάρη στα ιδιαίτερα γεωγραφικά και γεωφυσικά χαρακτηριστικά τους και στον πλούτο της θαλάσσιας βιοποικιλότητάς τους, αποτελούν επίσης ένα είδος «εργαστηρίου» σε θέματα που άπτονται του περιβάλλοντος, του κλίματος και της ενέργειας, στο πνεύμα των στόχων της Λισσαβόνας και του Γκέτεμποργκ για αειφόρο ανάπτυξη.

(1) Άρθρο 299-2 της Συνθήκης.

(2) Είκοσι περίπου επικράτειες που υπάγονται συνταγματικά σε τέσσερα κράτη μέλη (Δανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο) αλλά δεν ανήκουν στην ΕΕ ούτε αποτελούν ανεξάρτητα κράτη.

Υπό το πρίσμα αυτό, οι ΕΑΠ αποτελούν τον ιδανικό υποψήφιο για αειφόρο συνανάπτυξη όλων αυτών των εδαφών και των αντίστοιχων θαλάσσιων λεκανών τους. Όταν δεν πρόκειται για απομονωμένα νησιά όπως, για παράδειγμα, οι Αζόρες, οι περιφέρειες αυτές γειτνιάζουν με τρίτα κράτη που αντιμετωπίζουν ακόμη πιο έντονες αναπτυξιακές προκλήσεις. Ο διάλογος μεταξύ της ΕΕ, των εξόχως απόκεντρων περιφερειών της, των κρατών μελών της και τρίτων χωρών μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά βήματα προόδου σε πολλούς τομείς: αειφόρος συνδιαχείριση των αλιευτικών αποθεμάτων, καταπολέμηση της φτώχειας, θαλάσσια ασφάλεια, μεταναστευτικά ρεύματα...

Είναι προφανές ότι οι ΕΑΠ έχουν κάθε λόγο να επιθυμούν την εφαρμογή μιας ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Στο πλαίσιο του προγράμματος INTERREG III Δέση Γ – Νότια Ζώνη, οι περιφέρειες αυτές ανέπτυξαν το σχέδιο συνεργασίας RUPMER, μέσω του οποίου συνεισέφεραν στη σχετική Πράσινη Βίβλο. Η εκπόνηση της πολιτικής αυτής περιλαμβάνει, ειδικά όσον αφορά αυτές τις περιφέρειες, και διεθνείς παραμέτρους. Ένα πρώτο συμπέρασμα που προέκυψε από το RUPMER ήταν η ανάγκη για διαφοροποιημένη προσέγγιση ανά θαλάσσια λεκάνη, ώστε να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες των ΕΑΠ τόσο σε σχέση με την υπόλοιπη ΕΕ όσο και μεταξύ των περιφερειών της Καραϊβικής, του νοτιοδυτικού Ινδικού Ωκεανού και της Μακαρονησίας (Μαδέρα-Αζόρες-Κανάρια).

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος των ΕΑΠ προϋποθέτει ότι οι σχετικές πληροφορίες θα καταγράφονται σε ευρωπαϊκές βάσεις δεδομένων με απώτερο σκοπό την εκπόνηση ενός «θαλάσσιου άτλαντα». Η προαγωγή της εξειδικευμένης έρευνας στις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες (ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, γαλάζια βιοτεχνολογία, κλιματική αλλαγή, πρόληψη κινδύνων...) απαιτεί τη δικτύωση των οργανισμών Ε&Α αυτών των περιοχών με τους ομολόγους τους στην υπόλοιπη ΕΕ. Τέλος, ο κλάδος της αλιείας καθιστά σαφή την ανάγκη μιας πολιτικής προσαρμοσμένης στις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες των ΕΑΠ, ώστε αφενός να τονωθεί η ανάπτυξή τους και αφετέρου να προαχθεί η αειφόρος συνδιαχείριση των πόρων από κοινού με τις γειτονικές τους τρίτες χώρες.

Η ανακοίνωση για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, ιδίως μέσω της ανάδειξης της δυνατότητας ολοκληρωμένης προσέγγισης για καθεμία από τις εν λόγω θαλάσσιες λεκάνες και της αξίας των εξόχως απόκεντρων περιφερειών από την άποψη της Ε&Α, δείχνει προς τα πού πρέπει να κινηθούμε.

Για περισσότερες πληροφορίες:
regionreunion1@wanadoo.fr

NET-BIOME: Η επιστημονική έρευνα στην υπηρεσία της αειφόρου ανάπτυξης των εξόχως απόκεντρων περιφερειών

Net-Biome είναι η ονομασία ενός έργου χρηματοδοτούμενου από το 6ο πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη (6ο ΠΠΕ&ΤΑ) στο πλαίσιο του οποίου συνενώνονται για πρώτη φορά οι επτά εξόχως απόκεντρες περιφέρειες (ΕΑΠ) της ΕΕ και η πλειονότητα των υπερπόντιων χωρών και εδαφών (ΥΧΕ) των τροπικών και υποτροπικών ζωνών που ανήκουν σε πέντε ευρωπαϊκές χώρες (Γαλλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ηνωμένο Βασίλειο). Τόσο οι ΕΑΠ όσο και ΥΧΕ

χαρακτηρίζονται από μοναδική βιοποικιλότητα, θαλάσσια και χερσαία, γεγονός που συνιστά σημαντικό πλεονέκτημα για την αειφόρο ανάπτυξή τους (γεωργία, αλιεία, τουρισμός). Ωστόσο, τα οικοσυστήματά τους είναι πιο ευαίσθητα στις κλιματικές αλλαγές, τις φυσικές απειλές και τις ανθρώπινες δραστηριότητες από ό,τι αυτά της υπόλοιπης ΕΕ. Το Net-Biome προάγει τη συνεργασία στην επιστημονική έρευνα της βιοποικιλότητας, με σκοπό την ανάπτυξη πρωτότυπων στρατηγικών και μοντέλων αειφόρου διαχείρισης και στη μετέπειτα διάχυσή τους στην ηπειρωτική Ευρώπη και στις γειτονικές τους τρίτες χώρες.

Για περισσότερες πληροφορίες:
josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

Πρόσω ολοταχώς για την αειφόρο ανάπτυξη: η Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

Στο δρόμο που άνοιξε η ανακοίνωσή της για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, η Επιτροπή ενέκρινε στις 18 Οκτωβρίου 2007 την ανακοίνωση σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική⁽¹⁾ η οποία αντικατοπτρίζει τα αποτελέσματα μιας ευρείας διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια σε θάλασσες και ποταμούς αντιμετωπίζουν σύνθετες προκλήσεις: αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές μείζονες τεχνολογικές μεταλλαγές (μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια, τηλεπικοινωνίες, μηχανοργάνωση), περιβαλλοντικές επιταγές, συμπεριλαμβανομένης της διατροφικής προσέγγισης στις μεταφορές που δίνει έμφαση στο ρόλο των λιμανιών· ανάγκη για διάλογο μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων στις λιμενικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των δημοτικών και περιφερειακών αρχών· και, τέλος, σεβασμός των κοινοτικών ρυθμίσεων ιδίως όσον αφορά τη διαφάνεια και τον ανταγωνισμό. Με απώτερο στόχο ένα σύστημα λιμένων το οποίο θα συμβάλλει από κάθε άποψη στην αειφόρο ανάπτυξη και στην αύξηση της απασχόλησης, η Επιτροπή συνέταξε ένα σχέδιο δράσης το οποίο προβλέπει, εν συντομία, τα εξής:

- **Καλύτερες επιδόσεις των λιμένων και συνδέσεις με την ενδοχώρα.** Αν και τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης μπορούν να θεωρηθούν αποδοτικά από οικονομική άποψη, σε πολλούς λιμένες υπάρχουν ακόμη σημεία συμφόρησης από την άποψη της δυναμικότητας, των συνδέσεων ή της οργάνωσης. Κρίνεται αναγκαία η ολοκληρωμένη διαχείριση της αλυσίδας μεταφορών και η αναζήτηση εναλλακτικών διαδρομών παράλληλα με μια ενδελεχή εκτίμηση πριν από την κατασκευή νέων υποδομών.
- **Επέκταση της δυναμικότητας με σεβασμό προς το περιβάλλον.** Η Επιτροπή θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό τη διευκόλυνση της εφαρμογής της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα λιμενικά έργα (οδηγίες για

τους οικότοπους, τα πτηνά, τα ύδατα, τα απόβλητα). Στους στόχους περιλαμβάνεται επίσης η εξασφάλιση επαρκών εγκαταστάσεων για επεξεργασία αποβλήτων, η εξασφάλιση ορθής διαχείρισης υδάτινων συστημάτων και ιζημάτων και η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

- **Εκσυγχρονισμός των λιμενικών δραστηριοτήτων με την ανάπτυξη νέων συστημάτων θαλάσσιας ασφάλειας και τηλεπικοινωνιών.** Ιδίως η προσέγγιση της «ηλεκτρονικής ναυτιλίας» (e-maritime) πρόκειται να διευκολύνει τις διοικητικές διαδικασίες που σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα και την εφοδιαστική. Ο νέος αυτοματοποιημένος λιμενικός εξοπλισμός επίσης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Είναι τέλος σκόπιμο να απλοποιηθούν οι διαδικασίες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ώστε να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξή τους στην εσωτερική αγορά και να ευνοηθεί η δημιουργία «θαλάσσιων αρτηριών».
- **Θέσπιση δίκαιων και διαφανών νομικών κανόνων για τους επενδυτές, τους φορείς εκμετάλλευσης και τους χρήστες:** ρόλος των λιμενικών αρχών, δημόσια χρηματοδότηση, συμβάσεις λιμενικών παραχωρήσεων, τεχνικοναυτιλιακές υπηρεσίες (πλοήγηση, ρυμούλκηση), διακίνηση φορτίων, λιμενικά τέλη, ανταγωνισμός με τρίτες χώρες.
- **Διεξαγωγή ενός διαρθρωτικού διαλόγου μεταξύ των λιμανιών και των πόλεων** (βλ. άρθρο).
- **Προαγωγή του τομεακού διαλόγου για την εργασία στα λιμάνια** και βελτίωση των συνθηκών κατάρτισης, ασφάλειας και υγιεινής.

(1) COM(2007) 616 τελικό της 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/el/com/2007/com2007_0616el01.pdf



Πόλεις-λιμάνια σε μεταβατικό στάδιο

του Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Για την οικονομική μεγέθυνση και την αειφόρο ανάπτυξη, τα λιμάνια και οι πόλεις που τα φιλοξενούν πρέπει να ξαναγίνουν συνεργάτες.



Συνολικά η Ευρώπη διαθέτει περισσότερα από 1 000 θαλάσσια λιμάνια. Πρέπει ωστόσο να διευκρινιστεί ότι η πλειονότητά τους είναι μικρού ή μεσαίου μεγέθους: στα 700 από αυτά διακινούνται λιγότεροι από 1 εκατομμύριο τόνοι φορτίου ετησίως. Στο άλλο άκρο του φάσματος, υπάρχουν γύρω στα δέκα μεγάλα λιμάνια όπου ο διακινούμενος όγκος ξεπερνά τους 50 εκατ. τόνους.

Θαλάσσια λιμάνια, πόλοι ανάπτυξης για την Ευρώπη

Σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια σημειώθηκε έκρηξη της λιμενικής δραστηριότητας τα τελευταία είκοσι χρόνια. Η τάση αυτή φαίνεται ότι θα συνεχιστεί, ιδίως όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων η οποία αναμένεται ότι θα συνεχίσει να

αυξάνεται. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ταχεία επέκταση των ασιατικών αγορών και ιδίως στις εισαγωγές από την Κίνα.

Η τάση αυτή ευνοεί τη συμμετοχή αυξανόμενου αριθμού ευρωπαϊκών λιμανιών στις παγκόσμιες αγορές. Τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που γνώρισαν την πλέον έντονη ανάπτυξη στη διάρκεια του 2006 ήταν μικρού ή μεσαίου μεγέθους και εντοπίζονται γεωγραφικά σε όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια. Κατά συνέπεια, ο κλάδος διαφοροποιείται διαρκώς από την άποψη των διαθέσιμων λιμανιών, λειτουργιών και υπηρεσιών, παρέχοντας έτσι στους εκναυλωτές πολλές επιλογές όσον αφορά τα δρομολόγια.

Προκειμένου να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις, τα ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να επενδύσουν σε νέες υποδομές διακίνησης και να εξασφαλίσουν αξιόπιστες συνδέσεις με την ενδοχώρα. Ωστόσο, ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια που πρέπει να υπερκεραστούν είναι η νομική αβεβαιότητα όσον αφορά την εφαρμογή των κοινοτικών περιβαλλοντικών κανόνων. Εξαιτίας αυτού του εμποδίου, μεγάλα λιμενικά έργα καθυστερούν λόγω της βραδύτητας και της περιπλοκότητας των απαιτούμενων διαδικασιών.

Ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων

Η έννοια του σύγχρονου λιμανιού γεννήθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο στις αρχές του 19ου αιώνα: από την άποψη της υποδομής, της μηχανοτεχνίας, των τεχνικών διακίνησης και διαχείρισης, λιμάνια όπως αυτό του Λονδίνου και του Λίβερπουλ αποτέλεσαν το πρότυπο από το οποίο εμπνεύστηκαν τα ανταγωνιστικά τους λιμάνια στην ηπειρωτική Ευρώπη. Η ιστορία φάνηκε να επαναλαμβάνεται 150 χρόνια αργότερα, όταν, το 1981, με την ανάπλαση της προβλήτας του λιμανιού του (τα γνωστά Docklands), το Λονδίνο άνοιξε το δρόμο για την αποκατάσταση των παλαιών λιμένων ανά την Ευρώπη.

Ακόμη και αν αυτά τα έργα διαφέρουν, όλα έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό: εντάσσουν ξανά στον αστικό ιστό εγκαταλεημένες λιμενικές ζώνες για την ανέγερση γραφείων, κατοικιών ή χώρων ψυχαγωγίας, ενώ οι λιμενικές δραστηριότητες μεταγκαθίστανται εκτός πόλης, μακριά από το κέντρο. Ένα καλό παράδειγμα αυτής της αλλαγής χρήσης είναι το έργο «HafenCity» στο Αμβούργο: τα έσοδα από την πώληση των κτιρίων που βρίσκονταν δίπλα ακριβώς στη θάλασσα στο παλιό λιμάνι, πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης, χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή ενός υπερμοντέρνου τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην πόλη Altenwerder στη νότια όχθη του Έλβα.

Ανάπλαση της πόλης-λιμανιού

Αυτή η τάση επανένταξης του θαλάσσιου μετώπου και της παραλίας στον αστικό ιστό που παρατηρείται παντού στην Ευρώπη πολύ συχνά αποκόπτει την πόλη από το λιμάνι της: σε πολλές πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης, ο μη ενημερωμένος επισκέπτης θα αργήσει να αντιληφθεί ότι η πόλη όπου βρίσκεται φιλοξενεί κάποιο σημαντικό λιμάνι. Το πιο πιθανό είναι να δει

(1) Γενικός γραμματέας Οργανισμού Ευρωπαϊκών Λιμένων (European Sea Ports Organisation - ESPO).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Web: www.espo.be

μόνο μια προκουαία και μερικές μαούνες ή σκάφη αναψυχής, διαδρομές περιπάτου στις αποβάθρες, προβλήτες που έχουν μετατραπεί σε τουριστικές ατραξιόν και παλιές αποθήκες που είναι πλέον μοντέρνες κατοικίες.

Όμως, ολοένα και περισσότεροι φορείς εκμετάλλευσης λιμανιών αρχίζουν να διερωτώνται αν αυτή η πολιτική είναι βιώσιμη. Καταρχάς, τίθεται το θέμα του χώρου, δεδομένου ότι οι αναμενόμενοι ρυθμοί επέκτασης των θαλάσσιων μεταφορών θα αυξάνουν διαρκώς τις απαιτήσεις όσον αφορά τις υποδομές υποδοχής. Ωστόσο, οι διαθέσιμες εκτάσεις εκλείπουν και η επέκταση των λιμανιών περιορίζεται λόγω των αυστηρών περιβαλλοντικών πιέσεων, με αποτέλεσμα οι λιμενικές δραστηριότητες να επιστρέφουν στις πόλεις με την ανάπλαση των παλιών λιμενικών ζωνών.

Αυτή η τάση συνοδεύεται όμως από ένα σοβαρό πρόβλημα: το σύνδρομο NIMBY, από τα αρχικά των λέξεων Not In My Back Yard, που καθιστά δύσκολη την εγκατάσταση των λιμενικών δραστηριοτήτων κοντά σε κατοικημένες ζώνες. Για πολλά λιμάνια ωστόσο πρόκειται για μια αναπόδραστη εξέλιξη, η οποία προϋποθέτει προσπάθεια και από τις δύο πλευρές: οι λιμενικές αρχές οφείλουν να διασφαλίζουν ότι το λιμάνι είναι όσο το δυνατό πιο καθαρό, διακριτικό και ασφαλές· οι πολίτες με τη σειρά τους πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι το λιμάνι συμβάλλει στη γενικότερη ευζωία τους. Μόνο έτσι θα καταστεί εφικτή η ουσιαστική αναζωογόνηση της πόλης-λιμανιού στην Ευρώπη.

Αν θέλουμε οι τοπικές κοινωνίες να δουν πιο θετικά τις λιμενικές δραστηριότητες, πρέπει πρώτα απ' όλα να κάνουμε το λιμάνι πιο ορατό στο ευρύ κοινό. Πρέπει να πείσουμε τους πολίτες ότι τα λιμάνια είναι λόγω της φύσης τους σαγηνευτικοί τόποι. Από αυτή την άποψη υπάρχουν ακόμη πολλές ανεκμετάλλευτες ευκαιρίες για συνεργασία στους τομείς του τουρισμού, της ψυχαγωγίας, του πολιτισμού και της πολιτιστικής κληρονομιάς ώστε οι πολίτες να εξοικειωθούν με τα λιμάνια και τις θαλάσσιες μεταφορές. Μετά τη θέσπιση του κώδικα ISPS (Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων) και των λοιπών μέτρων προφύλαξης, πρόκειται για μια ιδιάζουσα πρόκληση που απαιτεί ορισμένη εφευρετικότητα από την πλευρά των φορέων εκμετάλλευσης των λιμανιών.

Η αειφόρος ανάπτυξη των λιμανιών στον πυρήνα της νέας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής

Στις 18 Οκτωβρίου 2007, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια νέα ανακοίνωση σχετικά με την ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική⁽²⁾. Σε σύγκριση με τις προγενέστερες πρωτοβουλίες της, αυτή η ανακοίνωση αποδίδει αυξημένη σημασία στην αειφόρο



ανάπτυξη των λιμανιών, αναγνωρίζοντας παράλληλα την ανάγκη διασάφησης των κανόνων εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ. Οι ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές, μέλη του Οργανισμού Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO), χαιρέτισαν την ανακοίνωση της Επιτροπής ότι θα καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή αυτής της νομοθεσίας στα έργα λιμενικής υποδομής.

Η ανακοίνωση αποσκοπεί επίσης να βελτιώσει τη συνεργασία μεταξύ των πόλεων και των λιμανιών, κάτι που ο κλάδος επίσης αντιμετωπίζει πολύ θετικά. Αν και οι τοπικές και λιμενικές αρχές είναι βέβαια οι κατεχούσες αρμόδιες φορείς για την ένταξη των λιμανιών στις πόλεις και στη ζωή των κατοίκων τους, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά υποστηρίζοντας τις ορθές πρακτικές και την αμοιβαία μάθηση. Η πρότασή της για διοργάνωση ετήσιων «ημερίδων ελεύθερης πρόσβασης» στα λιμάνια είναι ένα καλό παράδειγμα του είδους της συνεργασίας που θα μπορούσε να αναπτυχθεί μεταξύ λιμενικών και δημοτικών αρχών στην Ευρώπη.

(2) COM(2007) 616 τελικό της 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/el/com/2007/com2007_0616el01.pdf

Maritime clusters: στο σημείο τομής της καινοτομίας με την περιφερειακή ανάπτυξη

του Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Οι συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικοί σχηματισμοί (maritime clusters) μπορούν να αποτελέσουν καίριο εργαλείο μιας φιλόδοξης θαλάσσιας πολιτικής, επιτρέποντας ταυτόχρονα την επίτευξη απτών αποτελεσμάτων στον τομέα της τεχνολογικής καινοτομίας και την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών.



Γίνεται αναφορά στην αγγλική λέξη «cluster» που εμπεριέχει την έννοια του συνόλου και υποδεικνύει μια ομάδα επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα, κατά κανόνα δε συνυπάρχουν στην ίδια περιοχή αγοράς εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον καθηγητή του πανεπιστημίου του Χάρβαρντ Michael E. Porter, ως «cluster» νοείται «ένας σχηματισμός διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων, εξειδικευμένων προμηθευτών, παρόχων υπηρεσιών και συνεργαζόμενων οργανισμών (πανεπιστήμια, εμπορικές ενώσεις κλπ.)».

Τα διάφορα είδη «clustering»

Αυτές οι ομάδες επιχειρήσεων και επαγγελματιών από διάφορους τομείς δραστηριότητας μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές. Έτσι, στον θαλάσσιο τομέα, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ αφενός των εθνικών συνεργατικών σχηματισμών – οι οποίοι λειτουργούν συχνά ως παράγοντες διαμόρφωσης της κοινής γνώμης για διάφορους κλάδους ή επαγγέλματα του θαλάσσιου τομέα – και αφετέρου των περιφερειακών συνεργατικών σχηματισμών (στη Γαλλία είναι γνωστοί ως «πόλοι ανταγωνιστικότητας»). Αποστολή τους είναι

η ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας μέσω της καινοτομίας και της προσέγγισης μεταξύ της έρευνας, της εκπαίδευσης και της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Παρέχουν υποστήριξη σε ερευνητικά έργα (σχεδιασμός έργου, αναζήτηση εταιρών και χρηματοδοτήσεις) και διευκολύνουν την πρόσβαση των ΜΜΕ σε νέες αγορές προσυπογράφοντας έτσι πλήρως τους στόχους της στρατηγικής της Λισσαβόνας, γνωστής για την έμφαση που δίνει στις πολιτικές υπέρ της καινοτομίας.

Η καινοτομία αποτελεί ανάγκη για τον θαλάσσιο τομέα, ιδίως για τη ναυπηγική βιομηχανία και την εφοδιαστική (logistics) (η κατασκευή και η παράδοση ενός πλοίου αποτελούν καρπό των κόπων ενός τεράστιου δικτύου προμηθευτών), την εκμετάλλευση των ενεργειακών και βιολογικών πόρων των θαλασσών (εκμετάλλευση υπεράκτιων κοιτασμάτων πετρελαίου, χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας π.χ. θαλάσσια ρεύματα, κύματα και παλίρροια, ανάπτυξη νέων μορίων χάρη στη θαλάσσια βιοποικιλότητα...), την ασφάλεια, την επιτήρηση και, τέλος, για το περιβάλλον: πρόληψη κινδύνων, καταπολέμηση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, ανάπτυξη αειφόρων μορφών τουρισμού που εντάσσονται στην προστασία των ακτών.

(1) Αναλυτής πολιτικών, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΓΔ Περιφερειακή Πολιτική, Διοικητική μονάδα «Θεματική ανάπτυξη και αντίκτυπος».

Maritime cluster στη Φινλανδία

Στη Φινλανδία, στο πλαίσιο του προγράμματος κέντρων εμπειρογνομosύνης που υλοποιεί το Συμβούλιο της Επικρατείας της Φινλανδίας για το διάστημα 2007-2013, δημιουργήθηκαν 13 συνεργατικοί σχηματισμοί («clusters»).

Σε αυτούς περιλαμβάνεται και ένας συναφής προς τη θάλασσα συνεργατικός σχηματισμός («maritime cluster»), αποστολή του οποίου είναι η προώθηση και ο συντονισμός της ανάπτυξης δραστηριοτήτων, της κατάρτισης και της εφαρμοσμένης έρευνας σε τομείς όπως η ναυπηγική, η υπεράκτια άντληση πετρελαίου και η θαλάσσια εφοδιαστική. Οι τομείς δράσεις στους οποίους δίνεται ιδιαίτερη έμφαση αφορούν τα υλικά και τις τεχνολογίες μεταποίησης, τη διεθνοποίηση του τομέα, την ασφάλεια και τα περιβαλλοντικά ζητήματα, καθώς επίσης την ανάπτυξη των επιχειρήσεων.

Σε αυτόν το συνεργατικό σχηματισμό συμμετέχουν επιχειρηματίες και ερευνητές υψηλού επιπέδου, από πέντε διαφορετικά κέντρα εμπειρογνομosύνης: το συντονισμό του cluster ανέλαβε το Κέντρο Τεχνολογίας του Turku (Koneteknologiakeskus Turku Oy). Πρόκειται για τα κέντρα εμπειρογνομosύνης της Νοτιοανατολικής Φινλανδίας, της Νοτιοδυτικής Φινλανδίας, της Δυτικής Φινλανδίας, της περιφέρειας Satakunta και το Κέντρο μεταλλουργικής εμπειρογνομosύνης του Βοθνιακού κόλπου.

Η στρατηγική των συνεργατικών σχηματισμών αποσκοπεί στην προαγωγή της δημιουργίας δραστηριοτήτων, προϊόντων και καινοτόμων υπηρεσιών· στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της δικτύωσης· στην αύξηση της προσφοράς εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Επιδιώκεται έτσι η τόνωση των επενδύσεων στους τομείς της έρευνας και της ανάπτυξης και η άνοδος του επιπέδου της εμπειρογνομosύνης στις επιχειρήσεις, η ανταλλαγή και η συγκέντρωση πληροφοριών, η οργάνωση συγκεκριμένων δράσεων, η διεθνοποίηση και η συνεργασία των ΜΜΕ.



Για περισσότερες πληροφορίες:
Mervi Pitkanen, Διευθύντρια του προγράμματος
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi

Εκτός από το ρόλο τους ως φορέων καινοτομίας, οι συνεργατικοί σχηματισμοί επιτρέπουν επίσης τη διατήρηση της θαλάσσιας τεχνολογίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο επίπεδο της περιφέρειας καθώς, εξ ορισμού, στους κόλπους τους συγκεντρώνουν παράγοντες του επιχειρηματικού κόσμου και της επαγγελματικής κατάρτισης. Για το λόγο αυτό, η ανάπτυξη των συνεργατικών σχηματισμών πρέπει να συνοδεύεται από επενδύσεις στην εκπαίδευση και την κατάρτιση σε τομείς θαλάσσιου ενδιαφέροντος. Η ενδεχόμενη έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού στον θαλάσσιο τομέα θα μπορούσε όντως

να έχει σοβαρές συνέπειες, ιδίως όσον αφορά τις υποδομές θαλάσσιας ασφάλειας. Μακροπρόθεσμα, υπάρχει επίσης ο κίνδυνος αποδυνάμωσης ορισμένων συνεργατικών σχηματισμών ή μετεγκατάστασής τους σε περιοχές όπου υπάρχει καλύτερα καταρτισμένο εργατικό δυναμικό.

Ευρωπαϊκή στήριξη

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενθαρρύνει την ανάπτυξη των συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών με πολλούς τρόπους. Καταρχάς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετείχε το 2005 στη δημιουργία της τεχνολογικής πλατφόρμας WATERBORNE⁽¹⁾, η οποία συνενώνει τους βασικούς παράγοντες των θαλάσσιων μεταφορών. Στόχος της πλατφόρμας είναι η διαμόρφωση, βάσει θεματικών ομάδων (π.χ. ναυπηγική, ναυσιπλοΐα, συστήματα, ασφάλεια...), ενός μακρόπνοου οράματος για τον θαλάσσιο τομέα, η ανάπτυξη του οποίου εξαρτάται από τις μείζονες τεχνολογικές εξελίξεις. Η πλατφόρμα αυτή έχει επίσης ως στόχο την εναρμόνιση των προτεραιοτήτων της ευρωπαϊκής θαλάσσιας έρευνας με τις ανάγκες των επιχειρήσεων (η υποστήριξη προς τους συνεργατικούς σχηματισμούς εντάσσεται σε αυτό το πλαίσιο).

Επίσης, μέσω της πρωτοβουλίας EUROPE INNOVA⁽²⁾, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε σε εφαρμογή ένα σχέδιο χαρτογράφησης των ευρωπαϊκών συνεργατικών σχηματισμών. Ο στόχος της πρωτοβουλίας είναι έως το τέλος του 2007 να έχει ολοκληρωθεί



Φεριμπότ στο λιμάνι του Κιέλου (Γερμανία)

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

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

ο πανευρωπαϊκός χάρτης για το σύνολο των κρατών μελών, παράλληλα με την καταγραφή των πρωτοβουλιών συγκρότησης τέτοιων σχηματισμών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Η Επιτροπή εγκαινίασε επίσης διάφορα δίκτυα στους τομείς της έρευνας και της καινοτομίας, συχνά με στόχο την ανταλλαγή ορθών πρακτικών. Ωστόσο, τα δίκτυα αυτά μπορεί να οδηγήσουν μακροπρόθεσμα στη δημιουργία διεθνικών συνεργατικών σχηματισμών. Προκειμένου να τονωθεί η συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών συνεργατικών σχηματισμών και να ευνοηθεί η υλοποίηση νέων σχεδίων ευρωπαϊκής διάστασης, η Επιτροπή δημιούργησε τον Ιούλιο του 2007 ένα ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο clusters (πάντα στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας EUROPE INNOVA). Αποστολή του Παρατηρητηρίου αυτού θα είναι η συλλογή στατιστικών δεδομένων, η ανάπτυξη δεικτών για τη μέτρηση του δυναμισμού των ευρωπαϊκών συνεργατικών σχηματισμών και η αξιολόγηση του αντικτύπου που έχουν οι εθνικές και περιφερειακές πολιτικές για την προώθησή τους. Με τον τρόπο αυτό, το Παρατηρητήριο θα συνδράμει τις προσπάθειες των ευρωπαϊκών συνεργατικών σχηματισμών για τη μεταφορά πρακτικών από τις πλέον προηγμένες περιοχές σε θέματα clustering (σκανδιναβικές χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο, Αυστρία, Ισπανία, βόρεια Ιταλία κ.ά.) προς τις περιφέρειες και τα κράτη μέλη όπου τα δίκτυα επιχειρήσεων βρίσκονται ακόμη στα σπάργανα. Είναι προφανές ότι οι συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικοί σχηματισμοί θα ωφεληθούν τόσο από αυτές τις πρωτοβουλίες όσο και από τις δράσεις που υλοποιεί το ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο.

Στον τομέα της έρευνας, ορισμένοι συνεργατικοί σχηματισμοί με ερευνητικό προσανατολισμό θα μπορέσουν να λάβουν χρηματοδότηση στο πλαίσιο του προγράμματος-πλαίσιου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως μέσω του μέρους «Περιφέρειες της γνώσης» του πιλοτικού προγράμματος. Στόχος αυτής της στήριξης είναι η ανάπτυξη των ερευνητικών ικανοτήτων των περιφερειών και η ενσωμάτωση των συναφών δραστηριοτήτων στις περιφερειακές στρατηγικές ανάπτυξης.

Clusters και συνοχή

Τέλος, οι συνεργατικοί σχηματισμοί μπορούν να υπολογίζονται σε σημαντική στήριξη από την ευρωπαϊκή πολιτική συνοχής. Πράγματι, μεταξύ των επενδύσεων που θα πραγματοποιηθούν



Τερματικός σταθμός αυτοκινήτων στο λιμάνι της Βαλένθια (Ισπανία)

Πομερανία, η χώρα του κεχριμπαριού

Οι ακτές της Πομερανίας (Πολωνία) είναι πλούσιες σε κεχριμπαίρι, δηλαδή απολιθωμένο ρητινέλαιο (ρετσίνι) από κωνοφόρα δέντρα που έζησαν πριν από σαράντα εκατομμύρια χρόνια. Στην περιοχή αυτή, 10 000 περίπου άμεσες θέσεις εργασίας εξαρτώνται από το περιζήτητο κεχριμπαίρι και η αξία των ετήσιων εξαγωγών κεχριμπαριού ανέρχεται σε 350 εκατομμύρια ευρώ.



Εξ ου και η δημιουργία ενός συνεργατικού σχηματισμού κεχριμπαριού με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων του κλάδου: τεχνίτες και βιοτεχνίες κοσμημάτων και καλλυντικών με βάση το κεχριμπαίρι, τοπικές και περιφερειακές ενώσεις, το Ινστιτούτο για την οικονομία της αγοράς και η Ένωση διεθνών εμπορικών εκθέσεων του Γκντανσκ (η οποία διοργανώνει κάθε χρόνο τις εκθέσεις Amberif και Ambermart), μουσεία, πανεπιστήμια και άλλες ενώσεις και φορείς συναφείς με τον τομέα αυτό.

Συνδυάζοντας την παράδοση, την καινοτομία και τη συνεργασία, αυτός ο πόλος ανταγωνιστικότητας αποσκοπεί πρωτίστως στην όσο το δυνατό αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της πρώτης ύλης, τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, στη διεύρυνση και εδραίωση των αγορών για τα προϊόντα από κεχριμπαίρι και στην ανάπτυξη ενός «τουρισμού του κεχριμπαριού». Όπως εξηγούν οι ιθύνοντες, στόχος είναι η Πομερανία να γίνει γνωστή ως η «Χώρα του Κεχριμπαριού» και το Γκντανσκ ως η «Πρωτεύουσα του Κεχριμπαριού».

Για περισσότερες πληροφορίες: Krystyna Wróblewska
Διευθύντρια, Υπηρεσία Διεθνούς Συνεργασίας,
Γραφείο του Έπαρχου της διοικητικής
περιφέρειας της Πομερανίας.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

στο διάστημα 2007-2013, η καινοτομία αποτελεί τομέα προτεραιότητας για το σύνολο των περιφερειών και των κρατών μελών: οι επενδύσεις στην καινοτομία θα επιτρέψουν τη διασφάλιση μιας αειφόρου οικονομικής μεγέθυνσης και η ανάπτυξη συνεργατικών σχηματισμών είναι ένα από τα μέσα που διαθέτουν οι περιφέρειες για επίτευξη του στόχου αυτού. Οι κοινοτικοί στρατηγικοί προσανατολισμοί για τη συνοχή 2007-2013, οι οποίοι εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Οκτώβριο του 2006, διευκρινίζουν ότι οι επενδύσεις που θα γίνουν στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης θα πρέπει πρωτίστως να διασφαλίζουν την «ενίσχυση της συνεργασίας

ανάμεσα στις επιχειρήσεις καθώς και ανάμεσα στις επιχειρήσεις και στα δημόσια ερευνητικά ιδρύματα/ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, π.χ. μέσω της ενίσχυσης της δημιουργίας περιφερειακών και διαπεριφερειακών συσπειρώσεων αριστείας». Αυτό ισχύει όπως είναι προφανές στις παράκτιες περιφέρειες και στους συνεργατικούς σχηματισμούς που θα αναπτύξουν στον θαλάσσιο τομέα. Στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής συνοχής, η πρωτοβουλία «Περιφέρειες για την οικονομική αλλαγή» (βλέπε πλαίσιο) θα επιτρέψει επίσης, μέσω συνεργατικών δικτύων στα οποία θα συμμετέχουν και οι περιφερειακές αρχές, να αναπτυχθεί όλο το δυναμικό που περικλείουν οι συνεργατικοί σχηματισμοί.

Μια νέα προσέγγιση αξιοποιείται μέσω της πρωτοβουλίας «Περιφέρειες για την οικονομική αλλαγή»

Από το 2008, οι θαλάσσιες περιφέρειες της ΕΕ θα έχουν τη δυνατότητα να δικτυωθούν και να συνεργαστούν στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Περιφέρειες για την οικονομική αλλαγή». Με την υποστήριξη του νέου προγράμματος διαπεριφερειακής συνεργασίας INTERREG IVC, οι εν λόγω δικτυακές δραστηριότητες θα οργανωθούν γύρω από 30 θέματα προτεραιότητας, δύο εκ των οποίων είναι ιδιαίτερος συναφή για την ανάπτυξη των συνεργατικών σχηματισμών του θαλάσσιου τομέα: «Εκμετάλλευση θαλασσών και ωκεανών» και «Βελτίωση της ικανότητας των περιφερειών στους τομείς της έρευνας και της ανάπτυξης».

Η κεντρική ιδέα είναι, σε πρώτη φάση, οι περιφέρειες να επιλέξουν και να διαδώσουν στο δίκτυο τα καλύτερα σχεδιά τους βάσει αυτών των 30 θεμάτων προτεραιότητας. Στη συνέχεια, σε δεύτερο στάδιο, οι περιφέρειες θα επεκτείνουν τις εργασίες των δικτύων στους υπεύθυνους λήψης πολιτικών αποφάσεων, τους εμπειρογνώμονες και τους ενδιαφερόμενους φορείς ώστε να εξαχθούν διδάγματα από αυτά τα σχέδια και κατόπιν αυτά να ενταχθούν στα επιχειρησιακά προγράμματα της πολιτικής συνοχής.

Τα καλύτερα θεματικά δίκτυα με προορατική προσέγγιση όσον αφορά τη διάχυση και την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων θα επωφεληθούν από τη συνεχή ενίσχυση – από την άποψη της εμπειρογνομosύνης και των υπηρεσιών – που θα παράσχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την επιλογή της «ταχείας διαδικασίας» της πρωτοβουλίας.

Για περισσότερες πληροφορίες:

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



Ανάπτυξη του λιμανιού διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στη Las Palmas (Κανάριοι Νήσοι, Ισπανία)

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

ΛΕΤΤΟΝΙΑ

Ανακαίνιση του μόλου στο λιμάνι του Mersrags



Συνολικό κόστος: 2 000 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 1 300 000 EUR

«Πρόκειται για ένα σχέδιο που τέθηκε σε εφαρμογή το 2006 και το 2007 με σκοπό την ανακαίνιση και την επιμήκυνση κατά 120 μέτρα του βόρειου μόλου του λιμανιού του Mersrags. Το συνολικό μήκος της κατασκευής θα φτάσει έτσι τα 430 μέτρα, επιτρέποντας τη διακίνηση μεγαλύτερου όγκου φορτίων και συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της περιφέρειας και της τοπικής οικονομίας. Το λιμάνι και οι τοπικοί φορείς θα ωφεληθούν από την άποψη της οικονομικής σταθερότητας και παράλληλα θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας.»

Sanda Rieksta, Επικεφαλής Μονάδας Πληροφόρησης,
 Διεύθυνση Ευρωπαϊκών Κονδυλίων
www.esfondi.lv

ΙΤΑΛΙΑ

Το νέο λιμάνι της Vieste



Συνολικό κόστος: 12 700 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 1 400 000 EUR

«Τα πολυάριθμα σκάφη αναψυχής που επισκέπτονται κάθε χρόνο τις ακτές της Απουλίας θα εξυπηρετούνται σε 650 θέσεις ελλιμενισμού (βραχυχρόνιου ή μακροχρόνιου) στη νέα μαρίνα της Vieste μετά τη λήξη του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος 2000-2006. Το έργο κάλυψε την κατασκευή όλων των αναγκαίων υποδομών για την παροχή βασικών αλλά και προηγμένων υπηρεσιών: ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, ζώνη ελλιμενισμού, εμπορική ζώνη και ναυτικός όμιλος, υπηρεσία διαχείρισης και συντήρησης μικρών σκαφών κλπ. Στο πλαίσιο των εργασιών επιμηκύνθηκε η προβλήτα, έγινε βυθοκόρηση του λιμανιού, διαμορφώθηκε μια αποβάθρα, εγκαταστάθηκαν πλωτές γέφυρες, κατασκευάστηκαν έξι εμπορικά κτίρια και λιμενικές εγκαταστάσεις όπως υπόστεγα. Το νέο λιμάνι είναι πλέον σε θέση να φιλοξενεί περίπου 3 500 σκάφη αναψυχής ετησίως.»

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

ΑΖΟΡΕΣ (ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ)

Διεθνές δίκτυο ωκεανογραφικής παρακολούθησης



Συνολικό κόστος: 200 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 170 000 EUR

«Η ανεπάρκεια δεδομένων και η σύνθετη τοπογραφία του αρχιπελάγους δυσχεραίνουν την πρόβλεψη της κίνησης των κυμάτων, των παλιρροιών και των ρευμάτων γύρω από τις Αζόρες. Το σχέδιο CIMBA έχει ως στόχο τη λήψη τρισδιάστατων απεικονίσεων των ωκεάνιων ρευμάτων και τη μελέτη των εποχικών μεταβολών αυτών των ρευμάτων. Η δημιουργία ενός διεθνούς δικτύου ωκεανογραφικής παρακολούθησης σε όλη την έκταση του αρχιπελάγους θα επιτρέψει τον εντοπισμό των κατάλληλων σημείων για την παραγωγή ενέργειας από τα κύματα καθώς επίσης τις ζώνες υψηλής βιολογικής παραγωγικότητας.»

Ana Martins, Υπεύθυνη σχεδίου, Τμήμα Ωκεανογραφίας και Αλιείας, Πανεπιστήμιο Αζόρων
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ΕΣΘΟΝΙΑ

Ανάπλαση της παραλίας του Pärnu



Συνολικό κόστος: 1 300 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 831 000 EUR

«Χάρη στη γεωγραφική του θέση, την παλαιά αρχιτεκτονική του και τις πολιτιστικές του δραστηριότητες, το Pärnu (44 000 κάτοικοι) είναι το διασημότερο παραθαλάσσιο θέρετρο της Εσθονίας. Η κατασκευή, με χρηματοδότηση του ΕΤΠΑ, μιας καινούργιας διαδρομής περιπάτου κατά μήκος της παραλίας εκσυγχρόνισε την εικόνα της πόλης και την κατέστησε ακόμη πιο ελκυστικό τουριστικό προορισμό.»

Mirje Auksmann, συντονίστρια έργου, Δήμος Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

«Η μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ θα είναι ταυτόχρονα περιφερειακή και παγκόσμια»

Xavier Gizard, Γενικός γραμματέας της Διάσκεψης των Θαλάσσιων Περιοχών της Περιφέρειας της Κοινότητας (CPMR)



Η κλιματική αλλαγή, η ενεργειακή ζήτηση και η παγκοσμιοποίηση έχουν εφαρμοστεί δυναμικά στην πολιτική ημερήσια διάταξη της Ένωσης, υπό την πίεση των εξελίξεων.

Πώς πρέπει να ληφθούν υπόψη αυτές οι αλλαγές, ποιες στρατηγικές απαιτούνται για την προστασία των πληθυσμών και την αναζωογόνηση των περιοχών τους; Τα 68 000 χιλιόμετρα της ευρωπαϊκής ακτογραμμής είναι περιοχές έντονης δραστηριότητας, αφενός, από την άποψη της οικονομικής τους ζωής και, αφετέρου, από την άποψη του μεγέθους του πληθυσμού τους, ο οποίος συνιστά το 50% του συνολικού πληθυσμού. Προφανώς, αυτά τα δεδομένα θέτουν μια σειρά προβλημάτων ασφάλειας για το μέλλον, αν η στάθμη της θάλασσας ανέβει και αυξηθεί η συχνότητα ακραίων κλιματικών φαινομένων όπως τα τσουνάμι, οι τυφώνες και οι θύελλες που απειλούν τακτικά τη ζωή εκατομμυρίων ανθρώπων σε διάφορα σημεία του πλανήτη. Η επέλευση των κλιματικών αλλαγών αυτού του είδους καταδεικνύει την ανάγκη για ενίσχυση της ετοιμότητας των παραθαλάσσιων περιοχών έναντι αυτών των φαινομένων, λαμβάνοντας συμπληρωματικά μέτρα για μετριασμό των επιπτώσεών τους.

Στο οικονομικό επίπεδο, κατά την προσαρμογή των περιοχών αυτών πρέπει να ληφθεί υπόψη το αναπτυξιακό δυναμικό και οι δυνατότητες απασχόλησης στις παράκτιες ζώνες: ο τουρισμός στις παράκτιες περιοχές, για παράδειγμα, συνεισφέρει 5% του ΑΕγχΠ και καταγράφει αύξηση 3% κάθε χρόνο. Χωρίς να ξεχνούμε τα 1 200 λιμάνια της ευρωπαϊκής ηπείρου που συνιστούν έναν ακόμη πόρο προς εκμετάλλευση ή τις πηγές ανανεώσιμης ενέργειας π.χ. αιολικής, ηλιακής ή παλιρροϊκής που θα βρίσκονται πάντα σε αφθονία στις ακτές.

Οι περιφέρειες που είναι μέλη της CPMR συμμετείχαν ενεργά στις συζητήσεις σχετικά με τη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, καταθέτοντας πολλές ιδέες, τόσο για την οικονομική αξιοποίηση του ευρωπαϊκού θαλάσσιου δυναμικού όσο και για την υιοθέτηση ενός νέου μοντέλου ανάπτυξης, βασισμένου στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών.

Χαιρετίζουν τα θετικά σημεία της «Γαλάζιας Βίβλου για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση»: τη δημιουργία και την καθιέρωση συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών («maritime clusters»), τη δρομολόγηση πιλοτικών σχεδίων για το μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, καθώς επίσης την ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα την οποία θα παρουσιάσει η Επιτροπή το 2008.



Το λιμάνι του Μπάρι (Ιταλία)

Οι ευρωπαϊκές περιφέρειες θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο κατά την εφαρμογή αυτών των δράσεων. Αλλά η θάλασσα και οι ωκεανοί δεν γνωρίζουν σύνορα! Η παγκόσμια διάσταση είναι δεδομένη στις θαλάσσιες πολιτικές και οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες είναι αυτές που, εξ ορισμού, θα προσδώσουν αυτή τη διάσταση στη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ένωσης – πόσω μάλλον σε ένα περιβάλλον διαρκώς εντεινόμενης παγκοσμιοποίησης.

Για το λόγο αυτό, η Ευρώπη θα πρέπει να ανταλλάξει και να αντιμετωπίσει τις αναλύσεις και τους προβληματισμούς της με άλλες ηπείρους και τους λοιπούς φορείς στην κατάρτιση μιας θαλάσσιας πολιτικής για τον 21ο αιώνα. Σε αυτό το πνεύμα, οι περιφέρειες της CPMR και ορισμένοι παράγοντες του θαλάσσιου τομέα διεθνώς συναντήθηκαν στις Αζόρες, τον Ιούλιο 2007, στο πλαίσιο ενός σεμιναρίου με θέμα «Θαλάσσιες πολιτικές και παγκοσμιοποίηση», στο πλαίσιο του οποίου αντιπαραβλήθηκαν εμπειρίες από την Ευρώπη, την Κίνα, τη Βόρεια Αμερική, την Αυστραλία και την Ινδονησία. Στο ίδιο πνεύμα, η CPMR δημιούργησε το πρώτο παγκόσμιο δίκτυο περιφερειών: το Παγκόσμιο Φόρουμ Ενώσεων Περιφερειών (FOGAR). Στον θαλάσσιο τομέα, όπως επίσης σε άλλους τομείς που βρίσκονται αντιμέτωποι με παγκόσμιες προκλήσεις, οι ευρωπαϊκές περιφέρειες θα κληθούν να συμμαχήσουν με περιφέρειες άλλων ηπείρων.

Για περισσότερες πληροφορίες:

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

Αναδιάρθρωση και ολοκληρωμένη ανάπτυξη στην Αστούριας (Ισπανία)

Το μέλλον περνά από την ακτή

Αντιμέτωπη με την αναδιάρθρωση μειζόνων κλάδων της οικονομίας της – γεωργία, αλιεία, σιδηρουργία – η περιφέρεια Αστούριας επιδιώκει την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των ακτών της (φυσικών, πολιτιστικών και ανθρωπινων) προκειμένου να διασφαλίσει την (εκ νέου) ανάπτυξή της. Αυτό αποτελεί και την ουσία της περιφερειακής θαλάσσιας πολιτικής.



Το Castropol, στο δυτικό άκρο της περιφέρειας Αστούριας

«Το μυστικό της επιτυχίας μας είναι ότι ακόμη και οι επιχειρήσεις έχουν πειστεί ότι οι παραλίες είναι ο θησαυρός της Αστούριας», δηλώνει ο Manuel Carrero de Roa εμφανώς υπερήφανος για την πανέμορφη παραλία της Penarronda που περικλείεται από βραχώδεις πλαγιές. Ο Manuel είναι ένας από τους πολεοδόμους-χωροτάκτες του προγράμματος POLA για την ανάπτυξη της ακτογραμμής της Αστούριας. Εδώ, κοντά στην πόλη Castropol, λίγο πριν από τη Γαλικία, το πρόγραμμα POLA δημιούργησε ένα από τα τρία παραλιακά πάρκα που διαθέτει ήδη η περιφέρεια Αστούριας. «Ο στόχος μας είναι να δημιουργηθούν δεκαπέντε τέτοια πάρκα έως το 2015, εξηγεί ο Manuel. Οι παραλίες μας είναι πολύ όμορφες αλλά μικρές και πολυσύχναστε κατά την καλοκαιρινή περίοδο. Το πρώτο βήμα είναι να απαλλάξουμε την παραλία από τα αυτοκίνητα των επισκεπτών. Η παραλία της Penarronda δέχεται χιλιάδες κόσμο τον Ιούλιο και τον Αύγουστο. Προτού κατασκευαστούν αυτά τα μονοπάτια και ο χώρος στάθμευσης που βλέπετε στο πίσω μέρος, όλοι άφηναν τα αυτοκίνητά τους στην άμμο, σχεδόν πάνω στην πλαζ. Τώρα, οι επισκέπτες είναι αναγκασμένοι να καλύπτουν μερικές εκατοντάδες μέτρα με τα πόδια, αλλά η φύση έχει αρχίσει να επανακάμπτει· βλέπουμε

να αποκαθίστανται οι αμμοθίνες και η τυπική παράκτια βλάστηση, π.χ. αγρωστώδη του είδους *Ammophila arenaria*.»

Με προϋπολογισμό 80 εκατ. ευρώ για δέκα έτη, το πρόγραμμα POLA συνιστά τη συμβολή της περιφέρειας Αστούριας στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, μιας προσέγγισης που πρώτη η Αστούριας εφάρμοσε στην Ισπανία⁽¹⁾. Οι ειδικοί του POLA συμμετείχαν εξάλλου ενεργά στη διαδικασία διαβούλευσης για την περιφερειακή θαλάσσια στρατηγική που εκπονήθηκε το 2007 (βλέπε πλαίσιο). Σε εφαρμογή από το 2005, βραβευμένο το 2006 από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδόμων (ECTP), το πρόγραμμα αποτελεί προϊόν μιας περιφερειακής πρωτοβουλίας η οποία χρονολογείται από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και είχε αρχικά ως στόχο την αναγέννηση και την προστασία όσο το δυνατόν περισσότερων φυσικών εκτάσεων σε μια ζώνη εύρους 500 μέτρων καθ' όλο το μήκος των 400 περίπου χιλιομέτρων ακτογραμμής που διαθέτει η περιφέρεια Αστούριας. «Οι ακτές της Αστούριας βίωσαν μια παράδοση κατάστασης», εξηγεί η María José Rodríguez, διευθύντρια του τμήματος

(1) Στο διάστημα 2003 έως 2006, το Πριγκιπάτο της Αστούριας υλοποίησε δοκιμαστικά το σχέδιο «Coastatlantic» με τη συμμετοχή 11 άλλων περιφερειών της Ευρώπης και θέμα την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (βλ. στήλη «Το INTERREG σε δράση»).

ευρωπαϊκών υποθέσεων της Περιφέρειας της Αστούριας. «Αφενός, φιλοξενούν εγκαταστάσεις βαριάς βιομηχανίας. αφετέρου, η έλλειψη καλών χερσαίων συνδέσεων συντέλεσε στη μακρόχρονη απομόνωση της περιοχής με αποτέλεσμα να διαφυλαχθεί ένα μεγάλο μέρος των ακτών της. Είμαστε η περιφέρεια της Ευρώπης με τον μεγαλύτερο αριθμό φυσικών περιοχών αναγνωρισμένων από την UNESCO. Παρόλα αυτά, ήταν καιρός να ληφθούν μέτρα: με το νέο οδικό δίκτυο η Μαδρίτη απέχει λιγότερες από τέσσερις ώρες και ο αριθμός των εξοχικών που κατασκευάζονται αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Όμως, χάρη στο POLA, έχουμε τώρα τα μέσα που χρειαζόμαστε ώστε να συνδυαστεί αρμονικά η προστασία των ακτών και οι αειφόρες μορφές τουρισμού.»

Ο τουρισμός είναι μία από τις βασικές διεξόδους της περιφέρειας για διασφάλιση της εκ νέου ανάπτυξης της. Αυτό καθίσταται ιδιαίτερος προφανές στο Luanco (5 000 κάτοικοι), που μέχρι πρόσφατα ήταν ένα αλιευτικό λιμάνι με μονάδες σιδηρουργίας. «Αυτές οι δύο δραστηριότητες διανύουν φάση αναδιάρθρωσης, αλλά, καθώς είμαστε δίπλα στο Cap de Peñas και μεταξύ των παραλιακών δήμων Aviles και Gijón, βρισκόμαστε σε εξαιρετικά πλεονεκτική θέση για την ανάπτυξη τουριστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων», βεβαιώνει ο Victor Cuervo, διευθυντής της δημοτικής υπηρεσίας κατάρτισης και απασχόλησης. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει: δημιουργία τουριστικών επιχειρήσεων (μέσω του προγράμματος EQUAL), αύξηση των αγροτουριστικών καταλυμάτων (μέσω του προγράμματος LEADER+), διευθέτηση μαρίνας (μέσω των ΕΤΠΑ και INTERREG) και επαγγελματική κατάρτιση (συγχρηματοδότηση 800 000 ευρώ ετησίως από το ΕΚΤ) προκειμένου να ικανοποιηθεί η τουριστική ζήτηση. «Δεν πρόκειται για ριζική αλλαγή», διευκρινίζει ο Constantino Roces, διευθυντής ενός κέντρου επαγγελματικής κατάρτισης στον τομέα γεωργικών προϊόντων διατροφής. «Δεν χρειαζόμαστε να ανακαλύψουμε ξανά τον τροχό· τα προγράμματα κατάρτισης που προσφέρουμε στην ουσία διαφοροποιούν και εμβαθύνουν σε παραδοσιακές δραστηριότητες και τεχνογνωσίες: ιχθυοπωλεία, κονσερβοποιεία, φούρνοι και ζαχαροπλαστική, γαστρονομία βασισμένη σε τοπικά προϊόντα...» Και τα αποτελέσματα είναι εμφανή. «Περίπου το 80% των ασκουμένων βρίσκουν μια θέση απασχόλησης μετά την ολοκλήρωση της πρακτικής εξάσκησης. Σε ορισμένους κλάδους, ιδίως της ιχθυοπωλείας, η προσφορά εργασίας δεν φτάνει για να καλύψει τη ζήτηση», λέει η Ines Lombas, καθηγήτρια βιολογίας στο Κέντρο.

Από το αγκίστρι στο πιρούνι

Έστω και αν η αλιεία στην Αστούριας, όπως και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης, γνωρίζει σοβαρές δυσκολίες, ο τομέας αυτός δεν έχει πει την τελευταία του λέξη: στην πρωτογενή παραγωγή, οι αλιείς βασίζονται στα όπλα της ποιότητας και της ιχνηλασιμότητας για να βελτιώσουν τη θέση των προϊόντων τους στην αγορά· σε μεταγενέστερο στάδιο, οι μεταποιητικές μονάδες εκσυγχρονίζουν τις εγκαταστάσεις τους. Αμφότεροι επωφελούνται της συνεισφοράς των Διαρθρωτικών Ταμείων και άλλων ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών μέσων.

Η κοινότητα του Cudillero αποτελεί ένα πολύ καλό παράδειγμα: εδώ, στο πλαίσιο του τεχνολογικού σχεδίου «C@R» (Collaboration@Rural: μια συνεργατική πλατφόρμα για την εργασία και τη διαβίωση στην ύπαιθρο) που χρηματοδοτείται από το 6ο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας και ανάπτυξης (ΠΠΕ&Α), η ένωση αλιέων Virgen del Carmen δοκιμάζει ένα μηχανισμό πλήρους ιχνηλασιμότητας μέσω GPS. «Πρόκειται για ιχνηλασιμότητα από το αγκίστρι ως το πιρούνι», δηλώνει με ενθουσιασμό ο Enrique Plaza, της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας της κυβέρνησης της Αστούριας. «Η ιχνηλασιμότητα είναι πλήρης και ακαριαία: οι αλιείς φθάνουν στο αλιευτικό πεδίο· καθώς ανεβάζουν τα αλιεύματα στο σκάφος, τα καταγράφουν και αποστέλλουν τα δεδομένα στο λιμάνι του Cudillero μέσω WiFi ή



Εκπαίδευση νεοπροσληφθέντων στο Cudillero

δορυφόρου. Πριν από την επιστροφή του πλοίου οι υπεύθυνοι της δημοπρασίας ιχθύων μπορούν να εκδώσουν ένα πιστοποιητικό προέλευσης με έναν κωδικό που επιτρέπει την ιχνηλασιμότητα του ψαριού μέχρι τον έμπορο. Όλοι βγαίνουν κερδισμένοι: ο αλιεύς, ο ελεγκτής, ο μεταποιητής, ο πωλητής και, τελικά, ο καταναλωτής...»

Στο Cudillero επίσης, πιο συγκεκριμένα στην κοινότητα Oniñana, δύο επιχειρήσεις μεταποίησης ψαριών και μαλακοστράκων επέκτειναν και εκσυγχρόνισαν τις εγκαταστάσεις τους. Εισαγωγέας-εξαγωγέας χύδην ψαριών και θαλασσινών, ο Inocencio Rodríguez επένδυσε 10 εκατ. ευρώ για την κατασκευή μιας εντελώς νέας μονάδας με την ονομασία «Nuevos Desarrollos de la Pesca» (Νέες εξελίξεις στην αλιεία). «Πρέπει να διασφαλίσουμε ότι οι οικονομικοί παράγοντες της Αστούριας έχουν τη δυνατότητα να απορροφήσουν το σύνολο της αλιευτικής παραγωγής της περιοχής και λίγο παραπάνω, έτσι ώστε η προστιθέμενη αξία να παραμένει στην περιφέρειά μας και να μπορούμε να μεταποιήσουμε και να εξαγάγουμε τυχόν πλεόνασμα», εξηγεί ο Inocencio Rodríguez που είναι επίσης πρόεδρος της Ένωσης Χονδρεμπόρων Αλιευμάτων του Πριγκιπάτου της Αστούριας (AMPPA). Ευρωπαϊκή ενίσχυση ύψους 3,5 εκατ. ευρώ προστέθηκε στα 6,5 ευρώ που συγκεντρώσε ο επενδυτής. Αποτέλεσμα: ένα εργοστάσιο και ένα ερευνητικό εργαστήριο στην αιχμή της τεχνολογίας και 80 νέες θέσεις εργασίας. Μια λιγότερο φιλόδοξη επένδυση στο ίδιο ωστόσο πνεύμα έλαβε χώρα στη γειτονική επιχείρηση Mariscos Oniñana, που παράγει συσκευασμένα προϊόντα αλιείας υψηλού επιπέδου και ήταν υπεύθυνη για την κατασκευή ενός νέου, πιο ευρύχωρου κτιρίου. «Είχαμε φτάσει στα όρια της δυναμικότητάς μας», εξηγεί ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης, Dionisio Otamendi. «Στα μεγάλα αστικά κέντρα σημειώθηκε μια πραγματική έκρηξη στη ζήτηση προμαγειρεμένων θαλασσινών, δεν καταφέραμε πλέον να ανταπεξέλθουμε... Τέτοιες ευκαιρίες δεν πρέπει να πηγαίνουν χαμένες.»

Σκάφη αναψυχής

Ακριβώς αυτό σκέφτηκαν και οι διαχειριστές της μαρίνας της Gijón, στην καρδιά της μεγαλύτερης πόλης της Αστούριας (250 000 κάτοικοι). Η μαρίνα, που κατασκευάστηκε πριν από

Μια πρώτη περιφερειακή θαλάσσια στρατηγική

Προκειμένου να διασφαλιστεί η ολοκληρωμένη ανάπτυξη, να συντονιστεί καλύτερα η δράση των διαφόρων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων και να βελτιστοποιηθεί ο αντίκτυπος των έργων, το Πριγκιπάτο της Αστούριας εφάρμοσε μια περιφερειακή θαλάσσια στρατηγική η οποία θα αποτελέσει το γνώμονα των κοινωνικο-οικονομικών πολιτικών του στο διάστημα 2007-2013.

Η πολιτική αυτή παρουσιάζεται στο έγγραφο με τίτλο «*MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias*», και αποτελεί καρπό μιας ευρείας διαβούλευσης που διεξήχθη στο πρώτο εξάμηνο του 2007 με τη συμμετοχή εκατό περίπου οργανώσεων καθώς και πολιτών.

Χρηστή διακυβέρνηση

Η περιφερειακή θαλάσσια στρατηγική της Αστούριας θέτει καταρχήν το στόχο χρηστή διακυβέρνηση. Σε έναν τομέα που περιλαμβάνει πληθώρα κλάδων και στον οποίο παρεμβαίνουν πολλοί δημόσιοι φορείς και ιδιωτικοί οικονομικοί παράγοντες, το έγγραφο αυτό έχει ως βασικό στόχο να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη δομή διαχείρισης η οποία θα περικλείει όλα τα επίπεδα ευθύνης (περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό). Έτσι, η περιφερειακή θαλάσσια στρατηγική προτείνει μια οργανωτική διάταξη η οποία μπορεί να συνοψισθεί ως εξής:

- Σε **περιφερειακό επίπεδο**, σύσταση μιας **Επιτροπής θαλάσσιας πολιτικής** όπου θα εκπροσωπούνται όλα τα ενδιαφερόμενα περιφερειακά υπουργεία· επίσης, σώματα αρμόδια για την παροχή συμβουλευτικής και τεχνικής υποστήριξης, μεταξύ των οποίων ένα **επιστημονικό συμβούλιο** (για θέματα περιβάλλοντος, καινοτομίας κλπ.) καθώς επίσης το «**θαλάσσιο Φόρουμ της Αστούριας**» (στο οποίο θα συμμετέχουν όλοι οι κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες).
- Σε **εθνικό επίπεδο**, η ισπανική κυβέρνηση προτίθεται να διοργανώσει **τομεακά συνέδρια** και να υλοποιήσει **κοινά σχέδια δράσης** και **συνεργασίες** μεταξύ των παράκτιων αυτόνομων κοινοτήτων· ένα **γενικό πρωτόκολλο** που πρόκειται να συμφωνηθεί μεταξύ της Μαδρίτης και των παράκτιων αυτόνομων κοινοτήτων θα θέσει το γενικό πλαίσιο και τη μεθοδολογία για τις συνεργασίες σε θέματα ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής.
- Σε **ευρωπαϊκό επίπεδο**, η θαλάσσια στρατηγική της Αστούριας προτείνει τη θέση σε εφαρμογή ενός **πλαίσιου τριμερούς συνεργασίας** υπό τη μορφή μιας «**ευρωπαϊκής εδαφικής συμφωνίας**» μεταξύ της αυτόνομης κοινότητας, του ισπανικού κράτους και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Μια **διεθνική συμβουλευτική επιτροπή για τη θαλάσσια πολιτική**, επικουρούμενη από **επιστημονικές επιτροπές**, θα διευκολύνει την υλοποίηση των πολιτικών και θα δώσει λύσεις σε ζητήματα θαλάσσιου ενδιαφέροντος σε υπερπεριφερειακή κλίμακα.

Στόχοι και προτεραιότητες

Η δημόσια διαβούλευση, οι 21 γραπτές εισηγήσεις, η αξιολόγηση στην οποία προέβη η ίδια η περιφέρεια, σε συμμόρφωση με την Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλες συναφείς πολιτικές προσεγγίσεις, οδήγησαν στη διατύπωση των κάτωθι στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων:

- **Περιβαλλοντικός στόχος: προστασία της ακτής και της θάλασσας** (προστασία και αποκατάσταση της ακτής και των θαλάσσιων πόρων· ανάπλαση και διαχείριση των παράκτιων ζωνών).
- **Περιβαλλοντικός στόχος: καλύτερη χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων** (βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του θαλάσσιου τομέα και των παράκτιων δραστηριοτήτων: προαγωγή των δραστηριοτήτων που βασίζονται στους θαλάσσιους και παράκτιους πόρους και συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη· ανάδειξη νέων ή δυνητικών δραστηριοτήτων).
- **Κοινωνικοπολιτισμικός στόχος: βελτίωση της ποιότητας ζωής στην ακτή της Αστούριας** (ενθάρρυνση της δημιουργίας θέσεων εργασίας για τον τοπικό πληθυσμό· βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών τόσο για τους μόνιμους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες· διαφύλαξη της πολιτιστικής ταυτότητας των παράκτιων πόλεων και χωριών).

Αυτοί οι τρεις στόχοι θα υποστηριχθούν από την υλοποίηση των ακόλουθων εγκάρσιων στόχων:

- **Έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία** (προώθηση της έρευνας τοπικού επιπέδου στην Αστούριας γύρω από θέματα θαλάσσιου ενδιαφέροντος και ενσωμάτωσή τους στις δημόσιες πολιτικές· ενθάρρυνση της ολοκλήρωσης των επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων στον θαλάσσιο τομέα· διευκόλυνση της καινοτομίας).
- **Κατάρτιση και ευαισθητοποίηση** (καλύτερη προσαρμογή της κατάρτισης στον θαλάσσιο τομέα· δημιουργία νέων δυνατοτήτων απασχόλησης για τον πληθυσμό των παράκτιων ζωνών· ευαισθητοποίηση των πολιτών σχετικά με τη σημασία των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων).
- **Εκπόνηση ενός καινοτόμου μοντέλου δημόσιας διαχείρισης** (ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, ενσωμάτωση όρων περιβαλλοντικού και κοινωνικού χαρακτήρα στις δημόσιες συμβάσεις· δημιουργία βάσεων δεδομένων, χρήση δεικτών επιδόσεων...).

Για περισσότερες πληροφορίες:

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

20 χρόνια, έχει πέσει σε σχετική αχρηστία καθώς η ναυσιπλοΐα αναψυχής στην Ισπανία δεν γνώριζε την άνθηση που είχε σε άλλες χώρες. «Στη Γαλλία, για παράδειγμα, αντιστοιχεί ένα σκάφος αναψυχής σε 40 κατοίκους ενώ στην Ισπανία η αναλογία είναι 1:300 και στην Αστούριας 1:1 000», παρατηρεί ο José Carlos Martínez, διαχειριστής του Ναυτικού Ομίλου. Και στον τομέα αυτό, η ζήτηση πρόκειται να εκτοξευτεί στα ύψη: οι Ισπανοί ανακαλύπτουν τα θέλγητρά του ιστιοφόρου και του γιοτ και ταυτόχρονα οι Γάλλοι ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής αρχίζουν να δυσκολεύονται να βρουν φθηνές θέσεις ελλιμενισμού στα λιμάνια της πατρίδας τους. Συνεπώς, αυτή την ευκαιρία άδραξε η Λιμενική Αρχή της Gijón, ιδιοκτήτρια του ακινήτου, επιλέγοντας τη λύση της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Έτσι, το 2005, υπογράφηκε μια σύμβαση παραχώρησης σε ιδιωτική εταιρεία, η οποία επένδυσε 4 εκατ. ευρώ στην επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων: ανακαίνιση και κατασκευή νέων γεφυρών ώστε οι θέσεις ελλιμενισμού να αυξηθούν από 750 σε 1 100, νέες υπηρεσίες (παροχή νερού και ηλεκτρικού ρεύματος εύκολης πρόσβασης, WiFi, συνεδριακός χώρος...), διασφάλιση περιβαλλοντικής ποιότητας (επιλεκτική διαλογή απορριμμάτων, πρότυπα ISO...). «Έχουμε 650 μόνιμους πελάτες, στη διάρκεια του 2006 φιλοξενήσαμε περισσότερα από χίλια διερχόμενα σκάφη και οι αριθμοί μας έχουν ανοδική τάση», αποκαλύπτει ο Félix Gonzalez, υπεύθυνος επικοινωνίας. «Πρέπει επίσης να αναφέρω ότι είμαστε η πλέον οικονομική

μαρίνα σε όλη την Κανταβρική θάλασσα και ότι η Gijón είναι μια πολύ φιλόξενη πόλη όπου διοργανώνονται διαφόρων ειδών κοινωνικές και αθλητικές δραστηριότητες όπως το ψάρεμα του τόνου και ρεγκάτες με τα γαλλικά λιμάνια Arcachon, Royan και La Rochelle.»

Είναι δύσκολο να εκτιμηθεί ο οικονομικός αντίκτυπος αυτού του νέου κύματος επισκεπτών που έφερε η μαρίνα στην πόλη. Ακόμη και ο Humberto Moyano, διευθυντής έρευνας και ανάπτυξης της Λιμενικής Αρχής της Gijón, δυσκολεύεται να απαντήσει, παρά την εγκυκλοπαιδική του εξοικείωση με τον θαλάσσιο τομέα και τις ευρύτατες γνώσεις του σε θέματα τοπικής ανάπτυξης: «Το σίγουρο είναι ότι το λιμάνι της Gijón αντιπροσωπεύει το 7% του ΑΕγχΠ της Αστούριας».

Το λιμάνι της Gijón, όπου διακινούνται 20 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων το χρόνο, είναι προφανώς μείζων μοχλός ανάπτυξης για την περιφέρεια. Από το 2004 βρίσκονται σε εξέλιξη τα έργα επέκτασής του, με μεγάλη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση: 563 900 000 ευρώ, κατά το ήμισυ σχεδόν από το Ταμείο Συνοχής και 250 000 000 υπό τη μορφή δανείου από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Η επέκταση αυτή θα αυξήσει τη δυναμικότητα επεξεργασίας και αποθήκευσης φορτίων θαλάσσιας μεταφοράς που διαμετακομίζονται μέσω του πρώτου λιμανιού της Αστούριας. Πρέπει κυρίως



Ο τερματικός σταθμός προϊόντων σιδηρουργίας στο λιμάνι της Gijón



Το υπό κατασκευή Κέντρο Oscar Niemeyer θα μεταμορφώσει την Avilés

να ενισχυθούν οι κυματοθραύστες και να επεκταθούν οι χώροι εναποθήκευσης και αγκυροβόλησης ώστε να μπορούν να ελλιμενίζονται πλοία μεγάλων διαστάσεων, ιδίως πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία υποεκπροσωπούνται στην Γιζόν, τη στιγμή που η αγορά βρίσκεται σε πλήρη άνθηση. «Όλες αυτές οι νέες υποδομές θα μας επιτρέψουν να ανεβάσουμε ταχύτητα, αλλά θα ήθελα να εφιστήσω την προσοχή σας σε μία ακόμη διάσταση της Γιζόν εξίσου ή και περισσότερο σημαντική», τονίζει ο Humberto Moyano. «Έχουμε συμμετάσχει σε όλα τα ευρωπαϊκά προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης που αφορούν τα λιμάνια τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια: τουλάχιστον 42 έργα από το 1992... Στο πλαίσιο των διαφόρων ΠΠΕ&ΤΑ αλλά και του προγράμματος LIFE, και φυσικά του INTERREG, το οποίο χρηματοδοτεί αυτή τη στιγμή έξι έργα που μας αφορούν. Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης και των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων της εποχής μας, μόνο μέσω της έρευνας και της καινοτομίας θα μπορέσει η Γιζόν να δημιουργήσει πραγματική προστιθέμενη αξία, τόσο για το λιμάνι της όσο και για τα άλλα λιμάνια του κόσμου. Για παράδειγμα, το φιλικό προς το περιβάλλον μοντέλο διακίνησης που αναπτύξαμε για τις πτητικές ουσίες έχει εξαχθεί σχεδόν παντού στον κόσμο...».

Oscar Niemeyer

Όμως η Αστούριας διαθέτει και ένα δεύτερο μεγάλο λιμάνι: το Avilés. Από την άποψη του διακινούμενου όγκου (6 εκατομμύρια τόνοι φορτίου ετησίως) είναι μικρότερο από το λιμάνι της Γιζόν· είναι όμως το μεγαλύτερο αλιευτικό λιμάνι της Κανταβρικής θαλάσσης. Και σε αυτό το λιμάνι γίνονται σημαντικά έργα επέκτασης (νέα ιχθυαγορά, η πλέον σύγχρονη της Ισπανίας, νέες αποβάθρες και διαδρομές περιπάτου στον ποταμόκολπο...) αλλά και άλλα έργα, η επίδραση των οποίων γίνεται αισθητή στο σύνολο της πόλης, σε βαθμό που η Avilés να συνιστά την πεμπτουσία όλης της αναδιάρθρωσης στην περιφέρεια Αστούριας. Από βιομηχανική πόλη με έντονο πρόβλημα ρύπανσης, η Avilés (85 000 κάτοικοι) μετατρέπεται σιγά σιγά σε κέντρο παροχής υπηρεσιών. Στρέφεται επίσης προς τον τουρισμό και φιλοδοξεί να αναδειχθεί, στο εγγύς μέλλον, σε πρώτη τάξεως πολιτιστικό πόλο.

Εδώ και δέκα χρόνια, η Avilés υλοποιεί αλληπάλληλα έργα αποκατάστασης και αναδιευθέτησης του αστικού περιβάλλοντος. «Δομημένη σχεδόν αποκλειστικά γύρω από τις βιομηχανικές της δραστηριότητες, η πόλη είχε γυρίσει την πλάτη στη θάλασσα», εξηγεί ο Jorge Juan Manrique, συντονιστής ευρωπαϊκών προγραμμάτων στο δήμο της Avilés. «Ο στόχος μας σήμερα είναι να ξαναδώσουμε στην πόλη και στους κατοίκους πρόσβαση στον ποταμόκολπο δημιουργώντας μια νέα αίσθηση του κέντρου στην πόλη... Είναι ένα μακρόπνοο έργο που προϋποθέτει την κινητοποίηση πολλών δημόσιων και ιδιωτικών φορέων καθώς επίσης ενώσεων, με διαφορετικά συμφέροντα. Υπό αυτές τις συνθήκες, η περιφερειακή θαλάσσια στρατηγική μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερως χρήσιμη».

Το έργο-ορόσημο αυτής της πρωτοβουλίας είναι χωρίς αμφιβολία το εντυπωσιακό διεθνές πολιτιστικό κέντρο «Oscar Niemeyer» η κατασκευή του οποίου έχει ήδη δρομολογηθεί. Σχεδιασμένο από τον μεγάλο βραζιλιάνο αρχιτέκτονα, αυτό το κτιριακό συγκρότημα περιλαμβάνει μια τεράστια πλατεία και τέσσερα φουτουριστικά κτίρια στις παλιές εγκαταστάσεις μιας σιδηρουργικής μονάδας επιφάνειας 44 213 m², στη δεξιά όχθη του ποταμόκολπου. Το συγκρότημα θα περιλαμβάνει ένα αμφιθέατρο 1 000 περίπου θέσεων, μουσείο, εκθεσιακούς και συνεδριακούς χώρους, κινηματογράφο και εστιατόριο με πανοραμική θέα. «Το Κέντρο Oscar Niemeyer αποτελεί την επιτομή όλων όσων θέλει να συμβολίζει η περιφέρεια Αστούριας: το μέλλον, την καινοτομία, την αριστεία... Και όλα αυτά σε μια πολύ λογική τιμή: 30 εκατομμύρια ευρώ», δηλώνει ο Natalio Grueso, υπεύθυνος του έργου. Το Κέντρο θα ανοίξει τις πύλες του το 2010. Εν αναμονή των εγκαίνιων, ο δήμος της Avilés διοργανώνει τον Δεκέμβριο του 2007 ένα συμπόσιο μεγάλων κέντρων αυτού του είδους από όλο τον κόσμο (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...) ενώ ο Woody Allen γυρίζει την καινούργια του ταινία στην παραθαλάσσια περιοχή της Avilés.

Για περισσότερες πληροφορίες: <http://www.asturias.es>

INTEREG III Δέσμη Β Βόρεια Θάλασσα

«Ανταλλαγή γνώσεων για τη διαχείριση του κινδύνου παράκτιων πλημμυρών»



Niels Roode, επικεφαλής του προγράμματος SAFECOAST, Rijkswaterstaat
(Κέντρο Διαχείρισης Υδάτων), Κάτω Χώρες

Μετά τις καταστροφικές παράκτιες πλημμύρες του 1953 και του 1962, οι χώρες που βρέχονται από τη Βόρεια Θάλασσα υλοποίησαν έργα μεγάλης κλίμακας για την προστασία των ακτών:

κατασκευάστηκαν προχώματα και φράγματα για την προστασία των εκτεταμένων χαμηλών ζωνών από τις θύελλες, ενώ παράλληλα ενισχύθηκαν οι υπάρχουσες παράκτιες θίνες. Εξάλλου, στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, οι εμπλουτισμοί άμμου αποδείχθηκαν ένα καλό «ήπιο» μέτρο κατά της διάβρωσης των ακτών σε χώρες όπως το Βέλγιο, οι Κάτω Χώρες, η Γερμανία, η Δανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Όμως, οι επιτυχίες αυτές ίσως να ήταν προϊόν τύχης. Στη διάρκεια των πενήντα τελευταίων ετών, παρά τις συνεχείς επενδύσεις σε έργα παράκτιας αμυντικής υποδομής, οι κίνδυνοι από παληρροϊκά κύματα αυξήθηκαν αισθητά, ενώ η συνειδητοποίηση της σοβαρότητάς τους από τους πολίτες και τους υπεύθυνους λήψης πολιτικών αποφάσεων άρχισε να φθίνει λόγω της μη επέλευσης καταστροφικών πλημμυρών.

Ενώ αναμένεται ο κίνδυνος επιτάχυνσης της ανόδου της θαλάσσιας στάθμης λόγω της κλιματικής αλλαγής καθώς και της αύξησης της συχνότητας των δυνατών καταιγίδων, οι συνέπειες των πλημμυρών είναι ακόμη σοβαρότερες λόγω της επέκτασης των κοινωνικο-οικονομικών υποδομών που συγκεντρώνονται σε επιρρεπείς σε πλημμύρες ζώνες οι οποίες υποτίθεται ότι προστατεύονται. Το τσουνάμι στην Ασία και οι πλημμύρες που προκλήθηκαν από τον τυφώνα Κατρίνα στη Νέα Ορλεάνη είναι δύο γλαφυρά παραδείγματα του ευάλωτου των παράκτιων ζωνών χαμηλότερου υψομέτρου. Ομοίως, οι υπερχειλίσες ποταμών και οι παρεπόμενες πλημμύρες που έπληξαν την Αγγλία το καλοκαίρι του 2007 καταδεικνύουν πώς απειλούνται ανθρώπινες ζωές και υποδομές στα λεγόμενα «πεδία κατακλύσεως».

Στις χώρες που βρέχονται από τη Βόρεια Θάλασσα έχουν αναληφθεί πολλές πρωτοβουλίες για τη μακροπρόθεσμη αντιμετώπιση των απειλών αυτών συνδυάζοντας την ασφάλεια, την οικονομική μεγέθυνση και την προστασία του περιβάλλοντος. Πολλές από τις απαντήσεις φαίνεται ότι βρίσκονται στην ισόρροπη συνύπαρξη των διαφόρων λειτουργιών των παράκτιων ζωνών, τον συνετό χωροταξικό σχεδιασμό και την ετοιμότητα για την αντιμετώπιση κρίσεων, πάντα με βάση τις συνεχιζόμενες προσπάθειες στον τομέα της έρευνας.

Οι διαφορές στις συνθήκες και στη νοοτροπία από χώρα σε χώρα και από περιφέρεια σε περιφέρεια συνιστούν, σε αυτό το πλαίσιο, πλούσια πηγή γνώσεων για αμοιβαία μάθηση. Πρέπει όμως να εναρμονιστούν οι προσπάθειες και να υπάρξει κατανόηση προκειμένου να χρησιμοποιηθούν αποδοτικά οι διαθέσιμες γνώσεις και πληροφορίες και να επιτευχθεί μια κρίσιμη μάζα κοινής τεχνογνωσίας η οποία θα αποτελέσει τη βάση για το μέλλον.

Με προϋπολογισμό 2,3 εκατ. ευρώ, ο οποίος θα καλυφθεί κατά το ήμισυ από ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, το σχέδιο συνεργασίας INTERREG με την ονομασία «Safecoast» συνενώνει ειδικούς του τομέα παράκτιας χωροταξίας και ερευνητές με στόχο την από κοινού κατανόηση του ίδιου προβλήματος. Στόχος είναι η μάθηση στην πράξη: από κοινού αξιολόγηση κινδύνων, διοργάνωση εκστρατειών ευαισθητοποίησης, ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών, εκπόνηση λεπτομερών χαρτών που υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα κλπ.

Όλες αυτές οι προσπάθειες θα οδηγήσουν με μια συνολική έκθεση υψηλού επιπέδου σχετικά με την κατάσταση της περιφέρειας της Βόρειας Θάλασσας προκειμένου να διαφωτιστούν οι ενδιαφερόμενοι φορείς διαχείρισης και λήψης πολιτικών αποφάσεων σε κάθε κράτος μέλος. Τα αποτελέσματα θα ανακοινωθούν στις 21 Μαΐου 2008 στο πλαίσιο συνεδρίου που θα διοργανωθεί από κοινού με το σχέδιο «Chain of Safety» (Αλυσίδα ασφαλείας) και στο οποίο θα συμμετάσχουν υπεύθυνοι των διασυνοριακών φορέων διαχείρισης ακτών, χωροτάκτες και διαχειριστές κρίσεων προκειμένου να συγκεκριμενοποιήσουν νέες ιδέες για μια πιο ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος των παράκτιων πλημμυρών.

Για περισσότερες πληροφορίες:

www.safecoast.org



Οι θίνες παρέχουν ταυτόχρονα προστασία και πανοραμική θέα

INTERREG III Δέση Α Ιρλανδία/Ουαλία**«IMAGIN»:** εκμετάλλευση των αδρανών υλικών της θάλασσας της Ιρλανδίας

Συνολικό κόστος: 1 246 111 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 841 976 EUR

«Τα αποδοτικά κοιτάσματα για την παραγωγή κονιάματος ή σκυροδέματος (χαλίκι, άμμος, χοντροχάλικο...) σπανίζουν ολοένα και περισσότερο στη Μεγάλη Βρετανία και την Ιρλανδία. Πρέπει να βρεθούν νέες πηγές τέτοιων υλικών. Η εκμετάλλευση των μεγάλων υποθαλάσσιων αποθεμάτων αδρανών υλικών στο νότιο τμήμα της θάλασσας της Ιρλανδίας μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη των παράκτιων περιφερειών. Το σχέδιο "Irish sea Marine Aggregates Initiative (IMAGIN)" συνενώνει πολλούς φορείς με εξειδίκευση στη γεωγραφία των ακτών, τη γεωλογία, τη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων κλπ., με σκοπό τον καθορισμό ενός επιστημονικού, στρατηγικού και επιχειρησιακού πλαισίου για εκμετάλλευση των αδρανών υλικών με σεβασμό στο περιβάλλον.»

Gerry Sutton, Επικεφαλής σχεδίου, University College Cork
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG III Δέση Β Βαλτική Θάλασσα**«Baltic Gateway»:** σύνδεση της νότιας Βαλτικής

Συνολικό κόστος: 1 043 500 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 664 500 EUR

«Με τη συμμετοχή 38 εταιρών από 7 χώρες, το σχέδιο συνεργασίας "Baltic Gateway" φιλοδοξεί να αναπτύξει ένα πλήρες σύστημα μεταφορών και υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics) υψηλής ποιότητας μεταξύ της Σκανδιναβίας, της Βορειοδυτικής και Κεντρικής Ευρώπης, των χωρών της Βαλτικής, της Ρωσίας, της Λευκορωσίας, της Ουκρανίας και της Ασίας. Σκοπός του έργου είναι η προαγωγή της οικονομικής μεγέθυνσης και της αειφόρου ανάπτυξης στη νότια Βαλτική. Το σχέδιο έχει επιτρέψει την εκπόνηση σειράς μελετών και είχε ως απόρροια πληθώρα οικονομικών επενδύσεων.»

Bengt Gustafsson, Συντονιστής σχεδίου
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG III Δέση Β Ατλαντικός Χώρος**«Coastatlantic»:** ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών

Συνολικό κόστος: 2 535 079 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 1 753 768 EUR

«Στόχος της συνεργασίας "Coastatlantic" είναι η προαγωγή της υγιούς και αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων ζωνών μέσω μιας προσέγγισης που λαμβάνει υπόψη τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις του παράκτιου χώρου. Δώδεκα περιφέρειες στις ακτές του Ατλαντικού από την Ισπανία, τη Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία αποκτούν έτσι ένα κοινό όραμα στους τομείς του χωροταξικού σχεδιασμού και της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, κάτι που συμβαίνει εδώ και καιρό σε άλλες περιοχές της Ευρώπης (Βόρεια Θάλασσα, Βαλτική, Μεσόγειος) αλλά έλειπε μέχρι τώρα από τον ατλαντικό χώρο.»

Guillermo Morales Mato, Συντονιστής σχεδίου
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG III Δέση Γ Βορράς**«InterMareC»:** υποστήριξη στους συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικούς σχηματισμούς

Συνολικό κόστος: 3 250 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 1 750 000 EUR

«Το σχέδιο "InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions" (Οι συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικοί σχηματισμοί στην υπηρεσία της ανάπτυξης στις παράκτιες περιφέρειες) γεννήθηκε από τη συνεργασία τριών περιφερειακών περιφερειών που όμως διαθέτουν άμεση πρόσβαση στη θάλασσα (Schleswig-Holstein, Βρετανία και Πομερανία) προκειμένου με κοινή στρατηγική να αναδειχτεί μέσω των συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών ένα μέχρι πρότινος ανεκμετάλλευτο δυναμικό. Στόχος είναι η τόνωση τόσο των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τομέα και συγκεκριμένα τριών κλάδων (υπεράκτια άντληση πετρελαίου και ωκεανογραφία, παράκτιες δραστηριότητες και υπηρεσίες, ναυπηγική βιομηχανία) όσο και της οικονομίας των παράκτιων περιφερειών, μέσω της ανάπτυξης συνεργασίας μεταξύ των αρχών, των ερευνητών και των επιχειρήσεων. Το InterMareC ξεχωρίζει ιδίως για την ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών στους τομείς της υποθαλάσσιας ακουστικής και ρομποτικής, των μετεωρολογικο-θαλάσσιων προβλέψεων, της υδροδυναμικής και του περιβάλλοντος.»

Frieder Henf, Συντονιστής σχεδίου
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής
 Μονάδα 01 – Ενημέρωση και Επικοινωνία
 Ana-Paula Laissy
 41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
 Φαξ: +32 2 296 60 03
 E-mail: regio-info@ec.europa.eu
 Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm
 Πληροφορίες σχετικά με τις περιφερειακές ενισχύσεις της
 Ευρωπαϊκής Ένωσης
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8138

© Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 2007
 Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Τυπώθηκε στο Βέλγιο.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
 ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
 L-2985 Luxembourg



Υπηρεσία Εκδόσεων
Publications.europa.eu

Δικτυακός τόπος Info regio: οι βασικές σελίδες σε 22 γλώσσες

«Η πολιτική» και «Τα μέσα» είναι οι δύο πρώτες ενότητες του νέου μας δικτυακού τόπου (αμφότερες με τις υποενότητες τους) που διατίθενται πλέον σε 22 γλώσσες. Οι επισκέπτες μπορούν επίσης να διαβάσουν στις γλώσσες των 27 κρατών μελών λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το ιστορικό, τους βασικούς στόχους και τα σημεία-κλειδιά της περιφερειακής πολιτικής 2007-2013.

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