



ro



Uniunea Europeană
Politica Regională

info regio

| Nr. 23 | septembrie 2007 | **panorama**



**Regiunile în centrul
politicii maritime
europene**

Cuprins

Regiunile în centrul politicii maritime europene

Politica maritimă europeană: de la Cartea verde la planul de acțiune

Orașele portuare în schimbare

Clusterelor maritime, între inovație și dezvoltare regională

FEDER în acțiune: Letonia, Estonia, Portugalia, Italia

Mărturii: CRPM-CPMR

Reportaj: Viitorul trece prin zonele de coastă

Confruntată cu restructurarea principalelor sectoare economice – agricultura, pescuitul, siderurgia – regiunea Asturias începe să valorizeze avantajele naturale, culturale și umane ale litoralului său pentru a-și asigura (re)dezvoltarea.

Mărturii: INTERREG IIIB Marea Nordului

INTERREG în acțiune

3	
7	
9	
13	
14	
15	
20	
21	

Fotografii (paginile): Comisia Europeană (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Oficiul Regional din Bruxelles al Voievodului Pomeraniei (15), Finanșu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CRPM (18), Guvernul Principatului Asturias (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Portul Gijón (22), Municipality din Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), Universitatea Colegiului din Cork (25), Poarta Balticii (25).

Introducere: Satul Smögen pe coasta vestică a Suediei –
Photo William Steward (Comisia Europeană).

La redactarea acestui număr au contribuit de asemenea:
Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.

Editor responsabil: Ana-Paula Laissy, Comisia Europeană, DG Politica regională
Această revistă este publicată pe hârtie reciclată în limbile germană, engleză și franceză.

Dosarul tematic este disponibil în 22 limbi oficiale ale Uniunii Europene pe următoarea
pagină web: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

Opiniile exprimate în această publicație sunt cele ale autorului și nu reflectă neapărat
punctele de vedere ale Comisiei Europene.

Politica maritimă europeană de la Cartea verde la planul de acțiune

Autor Nicolas Mariel și Frederico Ferreira⁽¹⁾

Prin Cartea albastră către o politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană („Un ocean de oportunități”) prezentată la 10.10.2007 și planul de acțiune pe care îl cuprinde, Comisia Europeană răspundea la o necesitate resimțită de mai mulți ani, dar a cărei prezență nu s-a impus decât în ultimii ani: și anume aceea a unei coordonări a politicilor publice referitoare la zonele maritime și de coastă europene.



Pescuit în largul orașului Thyborøn (Danemarca)

Marea, în afara faptului că este un regulator al climei planetei, oferă locuri de muncă pentru 5 milioane de europeni și reprezintă o sursă de locuri de muncă considerabilă, mai ales în sectoare precum energiile reciclabile sau telecomunicațiile.

Până în prezent, reglementările europene în domeniul maritim se limitau la definirea dezvoltării activităților sectoriale (transport, mediu, cercetare ...), în sens permisiv sau restrictiv fără a fi axate pe o logică de dezvoltare durabilă respectând viitorul acestui patrimoniu comun.

Această tendință pare din acest moment inversată datorită lansării noii politici maritime integrate inițiate de Comisia Barroso în cadrul strategiei sale pentru perioada 2005-2009. Punerea în aplicare a acestei politici s-a desfășurat pe mai multe etape începând cu o fază consultativă.

Cartea verde pentru o politică maritimă a Uniunii Europene prezentată în iunie 2006 a deschis astfel calea, timp de treisprezece luni, unui important volum de consultări

referitoare la necesitatea unei politici maritime integrate și la identificarea cerințelor specifice acestui domeniu. Rezultatele au depășit așteptările, cu aproape 500 de contribuții scrise provenind de la guverne sau regiuni, companii private, sindicate, ONG-uri sau chiar simpli cetățeni, adresate grupului operativ pentru politica maritimă, grup de lucru creat ad hoc pentru elaborarea și urmărirea acestei noi politici în cadrul Direcției Generale Pescuit și Afaceri Maritime.

O busolă...

Fortificată de această susținere a societății civile, precum și a autorităților publice ca Președinția germană a Uniunii Europene (primul semestru al anului 2007) sau Comitetul Regiunilor, Comisia a decis să inițieze o a doua fază consacrată formulării de acțiuni care să permită stabilirea unui cadru concret pentru realizarea unei politici maritime integrate. Acesta este miza **Cărții albastre**, prezentată la 10 octombrie 2007 de către José Manuel Barroso, președintele Comisiei, și Joe Borg, Comisarul european pentru Pescuit și Afaceri Maritime. Cartea albastră este

(1) Respectiv analistul politic și asistentul analist pentru grupul operativ pentru politica maritimă, DG pentru Pescuit și Afaceri Maritime, Comisia Europeană.

un „pachet” reunind două Comunicări ale Comisiei, de substanță politică, și două documente de lucru – un plan de acțiune și un studiu de caz – elaborate sub coordonarea unui grup operativ pentru politica maritimă, în cadrul unei intense cooperări interdepartamentale susținută la nivel înalt chiar de către comisarii europeni reuniți într-un grup de contact.



Curs de formare în securitate maritimă

Planul de acțiune care ar trebui să fie adoptat în cadrul Consiliului de Miniștri din decembrie 2007, constituie într-adevăr „biblia” noii politici maritime europene. Acesta prevede treizeci de acțiuni grupate în cinci obiective principale:

- Asigurarea unei exploatare durabile a mărilor și oceanelor;
- Crearea unei baze de cunoștințe și inovație pentru politica maritimă;
- Oferirea unui nivel de viață superior în regiunile de coastă;
- Promovarea poziției de autoritate coordonatoare a Uniunii în afacerile maritime internaționale;
- Ameliorarea vizibilității Europei maritime.

Unele dintre aceste acțiuni sunt „structurale”, ele regăsindu-se în politicile tradiționale ale Uniunii. Acesta este cazul comunicărilor privind politica portuară, care face parte din politica transporturilor, sau privind lupta împotriva pescuitului ilegal, nedeclarat și nereglementat, din cadrul politicii comune în domeniul pescuitului. Altele sunt într-adevăr inovatoare și depășesc cadrul unei politici tradiționale. Acest lucru este valabil și în privința punerii în aplicare a noilor mecanisme de decizie politică prevăzute în Cartea albastră, precum: planificarea spațială a diferitelor activități maritime, gestiunea integrată a zonelor de coastă, crearea unei rețele de date și observație marină europeană sau interoperabilitatea sistemelor de supraveghere europene.

Foaia de parcurs stabilită de către planul de acțiune fixează un calendar relativ strict care prevede realizarea majorității acțiunilor pe parcursul anului 2008 sau cel târziu la începutul anului 2009. Unele din aceste acțiuni s-au concretizat deja prin publicarea următoarelor documente: documentul de lucru referitor la clusterelor maritime, comunicarea privind

politica portuară, documentul de consultare privind „autostrăzile maritime” și transportul maritim fără frontiere, comunicarea despre practicile de pescuit destructive, comunicarea privind reevaluarea cadrului social de reglementare în sectorul maritim, documentul de lucru privind politica energetică maritimă etc.

...și o cărmă

Trebuie subliniat faptul că adoptarea planului de acțiune stă la baza unor progrese în materie de guvernare. Ideea generală nu este de a suprapune o reglementare peste cea existentă, de a crea structuri administrative suplimentare, ci mai ales să implice pe cât posibil diferitele părți interesate în procesul de decizie pentru a avea aprobarea lor înainte de a lansa acțiuni concrete. Acest lucru se pune în aplicare în special în cazul noilor mecanisme precum planificarea spațială, care va fi pusă în aplicare prin intermediul proiectelor pilot. Planul de acțiune acordă, de asemenea, un loc important măsurilor de stimulare și prevede facilități pentru proiectele care respectă bunele practici.

Desigur, acest lucru se opune afirmării că majoritatea măsurilor prevăzute ar fi fost oricum adoptate de către serviciile competente ale Comisiei. Însă miza politicii maritime europene integrate rezidă tocmai în coordonarea acestora în vederea respectării obiectivului global de dezvoltare rațională. Aceasta a fost preocuparea exprimată în procesul de consultare a Cărții verzi și din acest motiv existența structurii „Afaceri Maritime” a Directoratului General pentru Pescuit ar trebui în mod normal să fie confirmată, iar atribuțiile sale consolidate într-un viitor apropiat.



Modernizarea portului Quarteira (Portugalia)

Regiunile ultraperiferice: Europa extinsă

Insulele Azore, Insulele Canare, Guadelupa, Guyana, Madeira, Martinica și Réunion: cele șapte regiuni ultraperiferice (RUP) sunt în permanență dezavantajate⁽¹⁾ din cauza distanței și izolării, condițiilor climatice, teritoriale, demografice și economice care justifică posibilitatea de adaptare a politicilor comunitare la situația acestor regiuni. Dar, în același timp, RUP constituie un avantaj, întrucât aceste regiuni integrate în UE sunt se întind pe două oceane (Atlantic și Indian). Măsurând peste 3 000 000 de km², „Zonele economice exclusive” (ZEE) din cadrul „Regiunilor ultra periferice” (RUP) echivalează cu suprafața totală a Mării Mediterane și a Mării Baltice. Dacă adăugăm țările și teritoriile de peste mări (TTPM)⁽²⁾, Uniunea Europeană este prezentă pe cele trei oceane și deține primul spațiu maritim mondial.



Până în prezent, regiunile ultraperiferice (RUP) dispun de resurse piscicole destul de bine conservate, ceea ce permite încă o dezvoltare rațională a efortului de pescuit. La acestea se adăugă resursele lor turistice. Prin caracteristicile lor geografice și geofizice, dar și datorită bogatei biodiversități marine, în plus, acestea constituie „laboratoare” în domenii precum mediul, clima și energia, conform obiectivelor de la Lisabona și Göteborg pentru o dezvoltare durabilă.

În această privință regiunile ultraperiferice (RUP) oferă un spațiu privilegiat la frontierele îndepărtate ale Uniunii, în vederea unei co-dezvoltări durabile a tuturor teritoriilor din bazinele lor maritime respective. În cazul în care nu sunt izolate în mare precum Insulele Azore, acestea sunt situate

în imediata apropiere a unor state terțe confruntate cu probleme de dezvoltare și mai accentuate. Dialogul dintre UE, regiunile sale ultraperiferice, statele membre și țările terțe ar putea contribui la progrese semnificative în numeroase domenii precum: co-gestiunea durabilă a resurselor piscicole, lupta împotriva sărăciei, securitatea maritimă, fluxurile migratoare ...

Fără îndoială, RUP sunt în favoarea aplicării unei politici maritime europene. Astfel, aceste regiuni au dezvoltat în cadrul programului INTERREG IIIC Sud un proiect numit RUPMER pentru a-și aduce contribuția la Cartea verde pe această temă. Elaborarea acestei politici implică în special considerații internaționale pentru aceste regiuni. O primă concluzie a RUPMER este necesitatea unei abordări diferite în funcție de bazinul maritim cu scopul de a lua în considerare trăsăturile specifice ale RUP, atât în raport cu restul Uniunii Europene, cât și cu zonele Insulelor Caraibe, sud-estul Oceanului Indian și regiunea Macaronezia (insulele Madeira, Azore și Canare).

Protejarea mediului marin de către RUP presupune faptul că informațiile pe această temă trebuie să fie incluse în băncile de date europene în vederea unui viitor Atlas Maritim. Promovarea unei cercetări specializate privind regiunile RUP (energia regenerabilă, biotehnologiile marine, schimbările climatice, prevenirea riscurilor...) necesită integrarea într-o rețea a organizațiilor acestora de cercetare și dezvoltare (C&D) cu a celor din restul UE. În concluzie, pescuitul demonstrează pe deplin necesitatea unei politici adaptate la contextul geografic al regiunilor ultraperiferice, atât cu scopul de a contribui la dezvoltarea acestora, precum și la co-gestiunea durabilă a resurselor cu statele terțe vecine.

Comunicarea privind o politică maritimă integrată indică buna direcție, în special prin considerarea posibilității unei abordări integrate a fiecărui dintre cele trei bazine maritime în cauză și importanța regiunilor ultraperiferice în ceea ce privește cercetarea și dezvoltarea (C&D).

Contact: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Articolul 299-2 din Tratat.

(2) TTPM: aproximativ douăzeci de teritorii care aparțin constituțional unor patru state membre (Danemarca, Franța, Olanda, Marea Britanie), nefăcând parte din teritoriul UE și nefiind state independente.

NET-BIOME: cercetarea în favoarea dezvoltării durabile a teritoriilor ultraperiferice

Net-Biome este un proiect din cadrul celui de-al 6-lea Program-cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică (PCCDT) se referă pentru prima dată la cele 7 regiuni ultraperiferice (RUP) și majoritatea țărilor și teritoriilor de peste mări (TTPM) din zonele tropicale și subtropicale ce aparțin unor cinci țări europene (Spania, Franța, Olanda, Portugalia, Regatul Unit). RUP și TTPM prezintă o biodiversitate marină și terestră excepțională, avantaj extrem

de important pentru dezvoltarea lor durabilă (agricultură, pescuit, turism). Mediul înconjurător al acestor regiuni este totuși mai vulnerabil la schimbări climatice, riscuri naturale și la activități umane decât restul Uniunii Europene. Net-Biome vizează cooperarea în sfera cercetării în domeniul biodiversității, în vederea dezvoltării unor strategii și modele originale de gestiune durabilă care ar putea fi împărtășite cu Europa continentală și cu țările terțe învecinate.

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

Spre o creștere durabilă: politica portuară europeană

În urma Comunicării privind politica maritimă integrată, Comisia a adoptat, la 18 octombrie 2007, o Comunicare privind o politică portuară europeană⁽¹⁾ care reflectă rezultatele unei ample consultări cu părțile implicate.

Porturile europene, fie maritime sau fluviale, se confruntă cu două probleme complexe: o cerere de transport în continuă creștere; transformări tehnologice majore (transportul containerizat, telecomunicațiile, informatizarea); constrângerile asupra mediului, inclusiv o gestionare intermodală a transporturilor care să favorizeze rolul porturilor; necesitatea unui dialog între toți participanții la activitățile portuare, fără a exclude orașele și regiunile; și, în cele din urmă, respectarea regulilor comunitare în principal în materie de transparență și concurență. Pentru promovarea unui sistem portuar care să contribuie pe deplin la o creștere durabilă și la ocuparea forței de muncă, Comisia stabilește un plan de acțiune care cuprinde, pe scurt, următoarele elemente:

- **Ameliorarea rezultatelor activităților portuare și legăturile cu căile navigabile interioare.** Dacă cele mai mari porturi europene pot fi considerate ca fiind eficiente, numeroase porturi prezintă blocaje generate de capacitate, conexiuni sau organizare. Trebuie să fie asigurată o gestiune integrată a rețelei de transport și să fie cercetate rute noi, care să se bazeze pe o evaluare atentă înainte de a construi noi infrastructuri.
- **Creșterea capacității prin respectarea mediului.** Comisia va publica liniile directoare care au scopul de a facilita aplicarea unor directive de mediu în domeniul amenajării portuare (Directivele „Habitat”, „Păsări”, Directiva-cadru în domeniul apei, directiva privind deșeurile). Este vorba de crearea unor instalații adecvate de tratare a deșeurilor,

de gestionarea corespunzătoare a maselor de apă și a sedimentelor, precum și de combaterea schimbărilor climatice și a poluării aerului.

- **Modernizarea activităților portuare** prin crearea unor noi sisteme de siguranță maritimă și de telecomunicații. Transporturile maritime electronice, facilitează în mod deosebit formalitățile administrative aplicate navelor și de logistică portuară. Noile echipamente portuare automatizate joacă, de asemenea, un rol important. În ultimul rând, este necesară simplificarea procedurilor transportului maritim pe distanțe scurte pentru a încuraja transportul maritim în cadrul pieței interne și a favoriza crearea unor „autostrăzi maritime”.
- **Stabilirea unor condiții echitabile și transparente pentru investitori, operatori și utilizatori:** rolul autorităților portuare, finanțarea publică, concesionarea porturilor, serviciile tehnico-nautice (pilotaj, tractare ...), serviciile de manipulare a mărfurilor, taxele portuare, concurența cu țările terțe.
- **Stabilirea unui dialog structurat între porturi și orașe** (vezi articol).
- **Dezvoltarea unui dialog sectorial privind munca în porturi** și ameliorarea condițiilor de formare, securitate și igienă.

(1) COM(2000) 616 final 18.10.2007:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/ro/com/2007/com2007_0616ro01.pdf



Orașele portuare în schimbare

Patrick Verhoeven⁽¹⁾

În numele creșterii economice și dezvoltării durabile, porturile și orașele trebuie să redevină parteneri.



Europa în ansamblu cuprinde mai mult de 1000 de porturi maritime. Trebuie, totuși, subliniat că în marea majoritate sunt de talie mică sau mijlocie: 700 de porturi tratează anual mai puțin de 1 milion de tone de mărfuri. Pe de altă parte, în jur de douăsprezece porturi de dimensiuni mari manevrează peste 50 de milioane de tone.

Porturile maritime, un pol de creștere economică pentru Europa

Numeroase porturi europene au cunoscut o explozie în ceea ce privește activitatea în ultimii douăzeci de ani. Această tendință ar trebui să continue, în special în ceea ce privește

transportul containerizat a cărui creștere puternică ar trebui să se mențină. Acest lucru se datorează mai cu seamă expansiunii rapide a pieței asiatice și în special a importurilor din China.

Această tendință favorizează participarea unui număr mai mare de porturi europene la piața mondială. Porturile de containere care au cunoscut cea mai mare dezvoltare în 2006 erau mici sau mijlocii și dispersate pe întregul continent. Acest sector este, în consecință, din ce în ce mai diversificat în ceea ce privește numărul de porturi implicate, funcțiile și serviciile, ceea ce oferă concesionarilor din ce în ce mai multe avantaje rutiere.

Pentru a face față acestei creșteri, porturile europene trebuie să investească în capacități noi de primire și să dispună de conexiuni fiabile cu traficul intern. Unul dintre principalele obstacole în realizarea acestui obiectiv este însă incertitudinea juridică legată de punerea în aplicare a normelor ecologice comunitare. Proiectele portuare au cunoscut astfel întârzieri semnificative cauzate de formalitățile administrative lente și complicate.

Amenajarea zonelor de coastă

Conceptul de port modern a apărut în Marea Britanie în secolul al 19-lea: porturi precum Londra și Liverpool au fost surse de inspirație pentru concurenții acestora de pe continent în ceea ce privește infrastructura, ingineria, tehnicile de manipulare și gestiune a mărfurilor. Într-o anumită măsură, 150 de ani mai târziu, istoria se repetă când, în 1981, odată cu transformarea docurilor, Londra a deschis calea reabilitării zonelor portuare din întreaga Europă.

Deși proiectele sunt diferite, au totuși o caracteristică comună: să redea orașului zonele portuare abandonate sau dezafectate pentru a le transforma în spații pentru birouri, locuințe și locuri de divertisment, stabilind activitățile portuare în exterior, departe de centrul orașului. Un exemplu elocvent este proiectul „Hafencity” pentru Hamburg: veniturile obținute din vânzarea clădirilor situate la malul mării din vechiul port foarte aproape de centrul orașului au permis finanțarea terminalului de containere ultramodern din Altenwerder de pe malul sudic al Elbei.

Reabilitarea orașelor portuare

Această atribuire a malurilor și zonelor de coastă care s-a produs în întreaga Europă a separat în foarte multe cazuri orașul de port: în numeroase orașe portuare europene, vizitatorul în necunoștință de cauză, nu realizează imediat faptul că orașul în care se află adăpostește un port important. De cele mai multe ori, nu va întrezări decât o suprafață de apă

(1) Secretarul general al ESPO (Organizația Europeană a Porturilor Maritime).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Site: <http://www.espo.be>

pe care navighează rareori penişe sau vapoare de agrement, cheiuri amenajate pentru plimbare, docuri transformate în atracții turistice și foste depozite schimbate în locuințe moderne.

Dar gestionarii portuari încep să se întrebe din ce în ce mai des dacă această politică este durabilă. Primul motiv este spațiul, deoarece rata de creștere preconizată în materie de transport maritim necesită o capacitate de primire din ce în ce mai mare. Lipsa de terenuri este însă acută și creșterea porturilor este limitată de presiuni ecologice importante, fapt care le forțează să se întoarcă spre interiorul orașelor pentru a redezvolta vechile zone de activitate portuară.

Una dintre probleme principale este sindromul NIMBY (Not in my back yard – Nu în curtea mea) care îngreunează existența activităților portuare în apropierea zonelor urbane. Este vorba totuși de un proces inevitabil pentru numeroase porturi și care necesită un efort depus de două părți: autoritățile portuare trebuie să se asigure ca portul să fie cât mai îngrijit, discret și securizat posibil; în ceea ce privește locuitorii, aceștia trebuie să înțeleagă faptul că portul este util pentru confortul lor general. Numai în aceste condiții, revigorarea orașelor portuare va cunoaște un adevărat succes în Europa.

Pentru ca populația locală să fie de acord cu activitățile portuare, publicul trebuie să conștientizeze cât mai mult existența porturilor. Trebuie ca populația să fie convinsă că porturile sunt prin definiție locuri fascinante. În acest scop există posibilități încă neexploatate pentru a crea parteneriate cu sectoare precum turismul, activitățile de recreere, cultura și patrimoniul, pentru a familiariza populația cu universul porturilor și al transporturilor maritime. În era Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare și a altor măsuri de precauție, acest lucru este o provocare deosebită care necesită o anume creativitate din partea gestionarilor portuari.

Dezvoltarea durabilă a porturilor în centrul noii politici portuare europene

Comisia Europeană a publicat la 18 octombrie 2007 o nouă comunicare privind politica comunitară a porturilor⁽²⁾. În comparație cu inițiativele precedente, această comunicare acordă mai multă importanță dezvoltării durabile a



porturilor, recunoscând în același timp necesitatea clarificării regulamentelor de aplicare a legislației ecologice UE. Autoritățile portuare europene asociate în cadrul Organizației Europene a Porturilor Maritime (ESPO) întâmpină cu satisfacție anunțul făcut de către Comisie privind oferirea unor linii directoare pentru aplicarea acestei legislații în cadrul dezvoltării portuare.

Comunicarea vizează de asemenea, ameliorarea cooperării dintre orașe și porturi, fapt acceptat în mod foarte favorabil de către acest sector. Deși autoritățile locale și portuare sunt principalele responsabile pentru integrarea porturilor în orașe și în viața urbană, Comisia Europeană poate servi drept catalizator în această inițiativă, susținând bunele practici și învățarea reciprocă. Propunerea sa pentru a organiza anual „ziua porturilor deschise” este un bun exemplu de parteneriat care s-ar putea dezvolta între autoritățile portuare și autoritățile urbane din Europa.

(2) COM(2000) 616 final 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/ro/com/2007/com2007_0616ro01.pdf

Clusterelor maritime, la răscrucea dintre inovație și dezvoltare regională

Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Grupurile (clusters) pot fi instrumentul cheie al unei politici maritime ambițioase, având în același timp rezultate concrete în materie de inovație tehnologică și o dezvoltare economică a teritoriilor.



Făcând referire în limba engleză la termenul general, cuvântul „cluster” desemnează o regrupare de întreprinderi făcând parte din același sector, prezente în cele mai multe cazuri în aceleași resurse de forță de muncă. Conform definiției date de Michael E. Porter de la Universitatea Harvard, cuvântul „cluster” reprezintă mai exact „o concentrație de întreprinderi interconectate, de furnizori specializați, de prestatori de servicii și de instituții asociate (universități, asociații comerciale etc.).

Diferite forme de grupări (clustering)

Aceste regrupări de întreprinderi și organizații profesionale care influențează toate sectoarele de activitate pot lua mai multe forme. Astfel, în domeniul maritim, se diferențiază grupările naționale care joacă frecvent rolul de intermediar pentru anumite filiere sau profesii maritime, și grupările regionale (numite în Franța „poluri de competitivitate”). Grupările regionale se dedică dezvoltării economiei maritime prin intermediul inovației și al apropierii între cercetare, formare și industrie. Acestea conduc proiectele de cercetare

(conceperea proiectului, căutarea partenerilor și a finanțării), favorizează accesul la piețe noi al întreprinderilor mici și mijlocii, respectând astfel în întregime obiectivele strategiei de la Lisabona, care recunoaște importanța politicilor de inovație.

În domeniul maritim inovația este o necesitate, în special în sectoarele construcțiilor navale și logisticii (construcția și livrarea unei nave sunt rezultatul muncii unei vaste rețele de furnizori), al exploatarei resurselor energetice și biologice marine (exploatarea petrolieră în larg, utilizarea energiilor regenerabile produse chiar de către curenți, valuri și marea, dezvoltarea unor noi molecule rezultate din biodiversitatea marină etc.), al securității, supravegherii și al mediului: prevenirea riscurilor, lupta împotriva efectelor schimbărilor climatice, dezvoltarea unui turism durabil care să se încadreze în protecția litoralului.

În afara faptului că sunt un vector de inovație, grupurile permit, de asemenea, menținerea experienței în Uniunea

(1) Analist politic, Comisia Europeană, DG Politica regională, Unitatea „Dezvoltare tematică, impact”.

Clusterul maritim din Finlanda

În Finlanda au fost înființate 13 clustere în cadrul „Programului pentru centrele de expertiză” realizat de către Consiliul de Stat pentru perioada 2007-2013.

Misiunea grupului maritim finlandez este să dinamizeze și să sistematizeze dezvoltarea activităților, formarea și cercetarea aplicată în sectoare precum construcțiile navale, activitățile în larg și logistica maritimă. Câmpurile de acțiune privilegiate se referă la materiale și tehnologii de transformare, internaționalizarea sectorului respectiv, securitatea și problemele de mediu, dezvoltarea întreprinderilor.

Cinci centre de expertiză care reunesc experți industriali și cercetători la nivel înalt participă activ la acest grup coordonat de către Koneteknologiakeskus Turku Oy. Este vorba de centrele din Finlanda de sud-est, de sud-vest, Finlanda occidentală, Satakunta, precum și centrele de expertiză din metalurgia Golfului Botnic.

Strategia grupurilor are ca scop favorizarea creării de activități, produse și servicii inovatoare, ameliorarea productivității și lucrului în rețea; creșterea ofertei de mână de lucru calificată. Se încearcă astfel o promovare a creșterii investițiilor în cercetare și dezvoltare, și ameliorarea competențelor întreprinderilor, schimbul și centralizarea informațiilor, organizarea de acțiuni specifice, internaționalizarea și cooperarea întreprinderilor mici și mijlocii (IMM).



Contact: Mervi Pitkänen, Director de program.
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi

Europeană la un nivel regional, de vreme ce, prin definiție, regroupează în același timp organizații industriale și de formare profesională. Din acest motiv, dezvoltarea grupurilor trebuie să fie acompaniată de investiții în educație și formare maritimă. Eventuala penurie de personal maritim calificat ar putea avea într-adevăr consecințe alarmante, în special asupra infrastructurilor securității maritime. Există de asemenea, un eventual risc ca unele grupuri să devină instabile sau să se reînstaleze în regiuni care oferă o mână de lucru mai calificată.



Feribot în portul Kiel (Germania)

Suport european

Uniunea Europeană încurajează dezvoltarea grupurilor maritime prin numeroase metode. Mai întâi, Comisia Europeană a participat în 2005 la crearea unei platforme tehnologice WATERBORNE⁽¹⁾ care reunește principalele organizații din transportul maritim. Obiectivul este de a defini, în jurul grupurilor tematice (construcții navale, navigație, sisteme, securitate etc.) o viziune pe termen lung într-un sector care, pentru a se dezvolta, depinde de progrese tehnologice majore. Această platformă are ca scop, de asemenea, să alinieze prioritățile privind cercetarea maritimă europeană la necesitățile industriei (din aceasta platformă face parte și susținerea grupurilor).

De asemenea, prin intermediul inițiativei Europe INNOVA⁽²⁾, Comisia Europeană a inițiat un exercițiu de cartografie a grupurilor europene. Obiectivul este să dispună de o hartă paneuropeană până la sfârșitul anului 2007 pentru toate statele membre, identificând în același timp inițiativele luate în materie de grupări la nivel național și regional.

Comisia a lansat totodată un număr de rețele în domeniul cercetării și inovației, având adesea ca obiectiv schimbul de bune practici. Aceste rețele își pot găsi totuși sfârșitul

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

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

în momentul creării grupurilor tranziționale. Pentru a stimula această cooperare între grupurile europene și pentru a favoriza crearea unor noi proiecte la nivel continental, Comisia a fondat în iulie 2007 Observatorul european privind grupurile (tot în cadrul inițiativei Europe INNOVA). Rolul acestui observator va fi de a colecta date statistice, de a dezvolta indicatori pentru măsurarea dinamismului grupurilor europene și de a evalua impactul politicilor naționale și regionale asupra grupărilor. Aceste studii se vor alătura celor realizate de anumite grupuri europene pentru a facilita transferul acțiunilor realizate de către regiunile cele mai avansate (țările nordice, Marea Britanie, Austria, Spania, nordul Italiei etc.) spre regiunile și statele membre în care rețelele de întreprinderi nu sunt la fel de bine dezvoltate. Bineînțeles, grupurile maritime vor beneficia în același timp de aceste inițiative și de acțiunile întreprinse de către Observatorul european.

În domeniul cercetării, anumite grupuri orientate spre aceste activități beneficiază de finanțare din partea Programului-cadru al Uniunii Europene, și anume prin intermediul proiectului pilot „Regiunile cunoașterii” – scopul acestei susțineri este de a dezvolta capacitățile de cercetare a regiunilor și de a integra aceste activități în strategiile regionale de dezvoltare.

Clusterelor și coeziunea

Totuși, clusterelor pot conta pe un sprijin important din partea politicii europene de coeziune. Printre investițiile care se vor realiza în perioada 2007-2013, inovația apare într-adevăr ca un sector prioritar pentru toate regiunile și statele membre: investiția în inovație va asigura o creștere economică durabilă și, pentru atingerea acestui obiectiv, dezvoltarea clusterelor este una dintre metodele de care dispun aceste regiuni. Orientările strategice comunitare în materie de coeziune⁽¹⁾, adoptate de către Consiliul European în octombrie 2006, precizează faptul că investițiile realizate în domeniul cercetării și dezvoltării vor trebui să „consolideze cooperarea dintre întreprinderi, precum și între acestea din urma și instituțiile de cercetare publică/ învățământ superior, de exemplu, printr-o susținere a creării



Terminalul de automobile al portului Valencia (Spania)

Pomerania, „Tărâmul chihlimbarului”

Coastele Pomeraniei (Polonia) sunt bogate în chihlimbar, oleorezină secretată de conifere cu milioane de ani în urmă. În această regiune, în jur de 10 000 de locuri de muncă depind direct de această resursă extrem de căutată, a cărei exploatare generează anual 350 de milioane de euro.



În consecință, a fost creat un „Grup al producătorilor de chihlimbar” care cuprinde părțile implicate de către filieră: artizani și creatori de bijuterii și de produse cosmetice pe bază de chihlimbar, colectivități locale și regionale, Institutul pentru economia de piață și Societatea târgurilor internaționale din Gdańsk (care organizează în fiecare an saloanele „Amberif” și „Ambermart”), muzee, universități, grupuri și alte asociații din acest sector.

Îmbinând tradiția, inovația și cooperarea, acest pol de competitivitate are ca scop principal o mai bună valorizare a materiei prime în ceea ce privește cantitatea și calitatea, extinderea și consolidarea comercializării produselor din chihlimbar, dezvoltarea unui turism bazat pe această resursă prețioasă. Scopul este de a transforma Pomerania în „Tărâmul chihlimbarului” și orașul Gdańsk în „capitala chihlimbarului” – susțin promotorii acestui grup.

Contact: Krystyna Wróblewska
Director, Serviciul cooperării internaționale, Biroul
mareșalului voievodatului.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

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

unor grupuri de excelență regionale și transregionale”. Acest lucru se aplică evident regiunilor de coastă și grupurilor pe care acestea le vor dezvolta în sectorul lor maritim. Tot în cadrul politicii europene de coeziune, inițiativa „Regiunile, actori ai schimbării economice” (vezi încadrat) va permite de asemenea, prin intermediul rețelor de cooperare care implică autoritățile regionale, dezvoltarea întregului potențial pe care îl reprezintă clusterelor.

Din anul 2005, Uniunea Europeană a luat hotărârea să pună în practică o politică maritimă integrată. Acest nou interes

pentru activitățile maritime a evidențiat importanța lor economică precum și interconexiunea acestora; de asemenea, a indicat contribuția acestor industrii la creșterea europeană și la necesitățile acestora în materie de inovație. Din aceste motive, Uniunea va continua să susțină dezvoltarea grupurilor maritime inovatoare, și anume prin intermediul politicilor de cercetare, de coeziune și prin acțiunile sale în favoarea întreprinderilor și industriei în general. Grupurile (clusters) pot fi instrumentul cheie al unei politici maritime ambițioase, având în același timp rezultate concrete în materie de inovație tehnologică și o dezvoltare economică a teritoriilor.

O formula pusă în valoare de inițiativa „Regiunile, actori ai schimbării economice”

Începând cu anul 2008, regiunile maritime ale UE vor avea posibilitatea de a coopera în rețea în cadrul inițiativei „Regiunile, actori ai schimbării economice”. Susținute de către noul program de cooperare interregională INTERREG IVC, aceste activități în rețea vor fi organizate în jurul a 30 de teme prioritare dintre care două sunt pertinente în mod deosebit pentru dezvoltarea clusterelor maritime: „Beneficiile datorită mărilor și oceanelor” și „Ameliorarea capacității regiunilor în materie de cercetare și inovație”.

Într-o primă etapă, regiunile trebuie să identifice și să pună în rețea proiectele lor cele mai bune în funcție de aceste 30 de teme prioritare. În a doua etapă, acestea trebuie să răspândească lucrul în rețea până la nivelul responsabililor politici, al experților și organismelor implicate pentru a trage învățăminte din aceste proiecte și de a le integra în programele operaționale ale politicii de coeziune.

Cele mai performante rețele tematice proactive în difuzarea și integrarea rezultatelor vor beneficia de o asistență continuă – în ceea ce privește expertiza și serviciile pe care Comisia Europeană o va furniza în cadrul unei „etape rapide” a acestei inițiative.

Pentru mai multe informații, consultați:
http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm



Dezvoltarea portului de containere din Las Palmas (Insulele Canare, Spania)

LETONIA

Renovarea unui mal din portul Mersrags



Costuri totale: 2 000 000 EUR
Contribuția UE: 1 300 000 EUR

„Pus în aplicare în 2006 și 2007, proiectul consistă în renovarea și prelungirea cu 120 de metri a malului de nord din portul Mersrags. Lungimea totală a structurii va fi de 430 de metri, lucru care va permite stocarea unor cantități suplimentare de mărfuri și dezvoltarea regiunii și economiei locale. Portul și colectivitățile locale vor câștiga stabilitate financiară și în același timp se vor crea noi locuri de muncă.”

Sanda Rieksta, directorul unității informatice, departamentul de fonduri europene.
www.esfondi.lv

ITALIA

Noul port de agrement Vieste



Costuri totale: 12 700 000 EUR
Contribuția UE: 1 400 000 EUR

„Numeroși practicanți al navigației de agrement care vizitează în fiecare an coasta Apuliei vor dispune de 650 de locuri de staționare de scurtă și lungă durată amenajate în noul port de agrement Vieste în cadrul Programului regional operațional 2000-2006. Proiectul cuprinde realizarea tuturor infrastructurilor necesare serviciilor de bază sau avansate: șantier navale, zone de staționare, zone comerciale și club nautic, servicii de adăpostire și întreținere a micilor ambarcațiuni pe timpul iernii, etc. Lucrările au cuprins prelungirea docurilor, dragarea portului, amenajarea cheiului și fixarea pontoanelor plutitoare, construirea a 6 centre comerciale și a unor facilități portuare precum hangarele. Noul port oferă astfel o capacitate de primire de aproximativ 3500 de iahturi pe an.”

Francesco Antonio Piracci, Aurora – Portul turistic din Vieste SpA.
info@portoaurora.eu

Insulele Azore (PORTUGALIA)

Rețeaua internațională de observare oceanografică



Costuri totale: 200 000 EUR
Contribuția UE: 170 000 EUR

„Insuficiența datelor și topografia complexă a arhipelagului îngreunează anticiparea mișcării valurilor, mareelor și curenților în jurul Insulelor Azore. Proiectul CIMBA urmărește obținerea unor imagini tridimensionale ale curenților oceanici și studiul variațiilor sezoniere ale acestora. Punerea în practică a rețelei internaționale de observare oceanografică în jurul arhipelagului va permite mai exact identificarea locurilor propice producerii de energie de către valuri precum și zonele cu o bogată productivitate biologică.”

Ana Martins, responsabil de proiect, departamentul de oceanografie și pescuit, Universitatea din Azore.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ESTONIA

Amenajarea plajei de la Pärnu



Costuri totale: 1 300 000 EUR
Contribuția UE: 831 000 EUR

„Prin situarea sa geografică, arhitectura sa veche și activitățile sale culturale, Pärnu (44 000 de locuitori) este cea mai cunoscută stațiunea balneară din Estonia. Realizarea, datorită FEDER, a unei noi promenade amenajate de-a lungul plajei, a modernizat imaginea stațiunii și a contribuit la consolidarea acesteia ca destinație turistică.”

Mirje Auksmann, coordonatoarea proiectului, orașul Pärnu.
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

„Viitoarea politică maritimă europeană va fi totodată regională și mondială”

Xavier Gizard, Secretar general al Conferinței regiunilor periferice maritime (CRPM-CPMR)



Sub presiunea evenimentelor, schimbările climatice, cererea energetică și globalizarea sunt la ordinea de zi în agenda politică a Uniunii Europene.

Cum putem lua în considerare aceste schimbări, ce strategii să elaborăm pentru protejarea populației și pentru revigorarea teritoriilor? Cei 68 000 de km de litoral european sunt zone cu activitate intensă, pe de o parte datorită activității lor economice, și pe de altă parte prin importanța populației care reprezintă 50 % din total. Acesta presupune, bineînțeles, un anumit număr de probleme de securitate în viitor în cazul în care se confirmă ridicarea nivelului mării și multiplicarea evenimentelor climatice precum tsunami, ciclonii și furtunile care amenință în mod regulat viețile a milioane de persoane. Apariția acestor schimbări climatice demonstrează într-adevăr necesitatea de a consolida adaptarea regiunilor maritime la consecințele acestor fenomene pentru a completa măsurile de atenuare.

La nivel economic, această adaptare trebuie să ia în considerare potențialul de creștere și locurile de muncă de pe litoral: turismul din zonele de coastă, de exemplu, contribuie în sine cu 5 % din PIB și înregistrează o creștere de 3 % în fiecare an. Fără a lăsa la o parte cele 1 200 de porturi de pe continent care reprezintă o sursă de exploatare, precum și sursele de energie reciclabilă care, datorită vântului, soarelui și mișcării valurilor vor fi întotdeauna bogate în zonele de litoral.

Regiunile membre CRPM au fost strâns asociate cu deciziile privind politica maritimă în Europa, propunând numeroase idei, atât pentru a valoriza potențialul maritim european la nivel economic, cât și pentru a dezvolta un nou model de dezvoltare bazat pe principiile dezvoltării durabile și pe gestiunea integrată a zonelor de coastă.

Acestea susțin puncte pozitive conținute în „Cartea albastră către o politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană”: Crearea și punerea în aplicare a grupurilor maritime, lansarea unor proiecte pilot pentru a atenua efectele schimbărilor climatice din zonele de coastă, precum și strategia europeană pentru cercetare marină și maritimă pe care Comisia o va prezenta în 2008.



Portul Bari (Italia)

Regiunile europene vor juca un rol primordial în punerea în aplicare a acestor acțiuni. Totuși, mările și oceanele nu cunosc frontiere! Dimensiunea mondială se impune de asemenea ca dovadă în politicile maritime, și regiunile ultraperiferice, prin definiție, vor acorda aceasta dimensiune viitoarei politici maritime a Uniunii – cu atât mai mult într-un context de accelerare a proceselor de globalizare.

Din acest motiv, Europa va trebui să-și împărtășească și să-și confrunte analizele și întrebările cu celelalte continente și părți implicate într-o politică maritimă pentru secolul XXI. În spiritul acestei politici, regiunile membre CRPM și anumite organizații maritime mondiale s-au reunit în Insulele Azore cu ocazia unui seminar organizat în iulie 2007 privind „Politicile maritime și globalizarea” unde au fost prezentate experiențe europene, chineze, nord-americane, australiene și indoneziene. În spiritul aceleiași politici, CRPM a creat prima rețea mondială a regiunilor: Le Forum global d'associations de régions du monde, FOGAR (Forumul global al asociațiilor regionale mondiale). În domeniul maritim, precum și în alte sectoare considerate provocări mondiale, regiunile europene vor trebui să se asocieze cu cele de pe alte continente.

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

Restructurarea și dezvoltarea integrată în Principatul Asturias

Viitorul trece prin zonele de coastă

Confruntată cu restructurarea principalelor sectoare economice – agricultura, pescuitul, siderurgia – regiunea Asturias începe să valorizeze avantajele naturale, culturale și umane ale litoralului său pentru a-și asigura (re)dezvoltarea. Acesta este esența strategiei maritime regionale.



Castropol, la extremitatea vestică a Principatului Asturias

„Cheia succesului nostru este că până și întreprinderile consideră coasta ca fiind comoara Principatului de Asturias”, subliniază cu satisfacție Manuel Carrero de Roa, arătând cu mândrie spre minunata plajă din Penarronda de la baza falezei. Manuel este unul dintre cei cinci urbanisti care fac parte din „POLA”, Planul de amenajare al litoralului din Principatul Asturias. Aici, aproape de Castropol, la granița cu Galiția, POLA a creat unul dintre cele trei „beach parks” realizate deja în Principatul Asturias. „Obiectivul nostru este amenajarea a 15 parcuri de acest fel până în 2015, precizează Manuel. Plajele noastre sunt foarte frumoase, dar mici și foarte frecventate pe timpul verii. Demersul constă mai întâi în a „scoate mașinile din nisip”. Penarronda întâmpină milioane de persoane în iulie și august. Înainte de amenajarea acestor poteci precum și a parcarilor pe care o vedeți mai încolo, toată lumea parca mașinile pe acel teren nisipos, aproape de plajă. În prezent, oamenii trebuie să meargă pe jos câteva sute de metri, dar natura și-a reintrat în drepturi; se observă chiar și refacerea dunelor și a plantelor tipice coastei precum trandafirii nisipurilor.”

Având un buget de 80 de milioane de euro alocați pe 10 ani, POLA este contribuția Principatului de Asturias la gestiunea integrată a zonelor de coastă. Pentru această abordare, regiunea este considerată inițiatore în Spania⁽¹⁾. Experții POLA au participat, de altfel, în mod activ la consultarea strategiei maritime regionale elaborată în 2007 (vezi încadrat). Operațional din 2005 și recompensat în 2006 de Consiliul European al Urbaniștilor, acest plan este rezultatul unei inițiative regionale începută în anii 1990 și care avea ca scop inițial regenerarea și protejarea unui număr cât mai mare de situri naturale pe o arie de 500 m de-a lungul celor 400 km de coastă pe care le numără Principatul Asturias. „Litoralul din Asturias a trăit un paradox”, explică Maria José Rodríguez, director al departamentului afacerilor europene al regiunii Asturias: „pe de o parte, aici s-au instalat industriile grele... Pe de altă parte, absența unei bune comunicații terestre care a izolat regiunea pe o perioadă lungă de timp, ceea ce a salvat o mare parte din acest litoral. Suntem regiunea europeană care numără cele mai multe situri naturale recunoscute de

(1) În perioada 2003-2006, Principatul de Asturias a supervizat proiectul „Coastatlantic” pe tema gestiunii integrate a zonelor de coastă, la care au participat 11 de alte regiuni europene (a se vedea rubrica „INTERREG în acțiune”).

UNESCO. Totuși, era timpul să intervenim: datorită noilor șosele, Madridul este la mai puțin de patru ore de aici și numărul rezidențelor secundare a crescut puternic în ultimii ani. Dar datorită POLA, avem acum instrumentele necesare pentru a concilia protecția litoralului cu turismul durabil.”

Turismul este una dintre principalele axe pe care se bazează regiunea pentru a-și asigura red dezvoltarea. Acest lucru este vizibil în special la Luanco (5000 de locuitori), fiind până acum port de pescuit și pol siderurgic în același timp. „Acele două activități sunt pe cale de a fi restructurate, dar, fiind în apropiere de Cabo de Peñas și situat la jumătatea drumului între Aviles și Gijón, orașul este foarte bine așezat pentru a facilita dezvoltarea turismului și a activităților de recreere”, afirma Victor Cuervo, directorul Serviciului Municipal de formare și angajare. Din program fac parte: crearea de întreprinderi turistice (folosind fonduri EQUAL), multiplicarea facilităților rurale de cazare (cu ajutorul LEADER+), amenajarea unor porturi de agrement (cu ajutorul FEDER și INTERREG) și formarea profesională (800 000 EUR pe an co-finanțată de FSE) pentru a satisface cererea turistică. „Nu este vorba de o schimbare radicală”, încearcă să aplaneze situația Constantino Roces, directorul Centrului de formare agroalimentară din Luanco. „Nu este nevoie să reinventăm roata: prin intermediul formațiunilor noastre nu facem altceva decât să diversificăm și să aprofundăm activitățile și experiențele tradiționale: pescăria, conservarea produselor, brutăria, patiseria, bucătăria bazată pe produse locale...” Și rezultatele sunt vizibile: „în jur de 80 % din stagiați își găsesc un loc de muncă la absolvire. În anumite filiere, în special pescăria, oferta nu face față cererii”, subliniază Ines Lombas, profesor de biologie al centrului.

Din cârlig în farfurie

Dacă pescuitul din Principatul Asturias, precum și cel din alte zone europene, cunoaște dificultăți importante, acest sector nu și-a spus încă ultimul cuvânt: în amonte, pescarii mizează pe calitate și trasabilitate pentru a ameliora scoaterea pe piață a produselor lor; în aval, fabricile de pește își modernizează unitățile pentru ambalarea mărfurilor. În ambele cazuri, Fondurile structurale și alte instrumente europene își aduc aportul.

Primăria din Cudillero reprezintă un bun exemplu: aici, în cadrul proiectului tehnologic „Collaboration@Rural” susținut de al 6-lea Program cadru de cercetare și dezvoltare, Confreria pescarilor Virgen del Carmen experimentează un dispozitiv de trasabilitate totală utilizând sisteme GPS. „Putem urmări produsul de la sursă la destinație”, se entuziasmează Enrique Plaza, din partea Direcției generale a pescuitului și Guvernului Principatului Asturias. „Trasabilitatea este completă și instantanee: pescarii se deplasează la locul de pescuit; pe măsură ce prind pești, aceștia îi inventariază și trimit aceste date în Portul Cudillero prin sisteme WiFi sau prin satelit; înainte de întoarcerea navei, responsabilii licitației pot emite un certificat de origine, precum și un număr care va permite stabilirea traseului până la vânzător. Toată lumea are de câștigat: pescarul, controlorul, fabricantul, vânzătorul și, în final, consumatorul...”

Tot la Cudillero, dar în satul Oviñana, două întreprinderi de prelucrare a peștelui și a crustaceelor și-au mărit și modernizat instalațiile. Importator/exportator en gros de pește și fructe de mare, Inocencio Rodriguez a investit 10 milioane de euro în construirea unei noi unități numite



Curs de instruire a noilor angajați la Cudillero

„Nuevos Desarrollos de la Pesca” (Noua dezvoltare a pescuitului). „Trebuie să se asigure că operatorii asturieni vor avea capacitatea de absorbire a tot ceea ce este pescuit aici și chiar mai mult, astfel încât, valoarea adăugată rămâne în regiune și că putem transforma și exporta surplusul”, precizează președintele AMPPA, Asociația grossiștilor de pește din Principatul Asturias. Ajutoare europene în valoare de 3,5 milioane EUR au completat cele 6,5 milioane investite de antreprenor. Rezultatul: o uzină, un laborator de cercetare ultramoderne și 80 noi locuri de muncă. O investiție mai modestă dar având un demers similar a avut loc nu departe de acolo, la Mariscos Oviñana, un fabricant de produse maritime de înaltă calitate, care construiește o nouă clădire mai spațioasă. „Ajunsesem la limita capacității”, povestește Dionisio Otamendi, proprietarul fabricii. „În marile orașe, cererea de mâncăruri preparate din fructe de mare a crescut foarte mult; nu mai reușeam să facem față cererii. Nu putem pierde o asemenea ocazie.”

Agrement

Să nu piardă ocazia este și problema gestionarilor portului de agrement de la Gijón, situat în centrul celui mai mare oraș din Principatul Asturias (250 000 locuitori). Creat acum 20 de ani, structura portului se deteriorase datorită faptului că navigația de agrement este mai puțin practică în Spania decât în alte țări. „În Franța, de exemplu, există o ambarcațiune de agrement la 40 de locuitori, față de una la 300 de locuitori în Spania respectiv una la 1 000 de locuitori în Principatul Asturias”, subliniază José Carlos Martinez, administratorul Clubului nautic. În acest sector de asemenea, cererea este în continuă creștere: spaniolii descoperă farmecul velierelor sau iachturilor și practicanții francezi ai navigației de agrement încep să aibă dificultăți în a găsi locuri la prețuri accesibile în porturile spaniole. S-a ivit atunci o oportunitate sub forma unui parteneriat public-privat de care Autoritatea portuară din Gijón, proprietarii locului, a profitat. Astfel, în 2005, concesiunea portului de agrement

O primă strategie maritimă regională

Pentru a asigura o dezvoltare integrată, o bună coordonare a acțiunilor diferitelor organizații publice și private și de a optimiza impactul proiectelor, Principatul Asturias a pus la punct o strategie maritimă regională care ar trebui să-i îndrume politicile socio-economice în perioada 2007-2013.

Menționată într-un document intitulat „MAREA – La MAR, o strategie pentru Principatul Asturias”, inițiativa este rezultatul unei importante consultări care a mobilizat aproximativ o sută de organizații și locuitori pe durata primului semestru 2007.

O bună guvernare

Strategia maritimă regională a Principatului Asturias are ca obiectiv principal **o bună guvernare**. Într-un domeniu care cuprinde numeroase administrații publice și operatori privați, documentul vizează în primul rând să pună în aplicare o structură de gestiune integrată care să implice diferite niveluri de responsabilitate regionale, naționale și europene. Strategia maritimă regională propune astfel un dispozitiv organizațional care poate fi rezumat astfel:

- La **nivel regional**, instaurarea unei **Comisii de politică maritimă** care să reunească toate ministerele regionale implicate; prevederea unor structuri de consiliere și asistență tehnică, și anume un **Consiliu științific** (pentru întrebări referitoare la mediu, inovare...) precum și un „**Forum maritim asturian**” (care să reunească toate sectoarele socio-economice).
- La **nivel național**, guvernul spaniol ar putea coordona organizarea de **conferințe sectoriale** precum și punerea în aplicare de **planuri de acțiune comune** și de **cooperare** între Comunitățile autonome din regiunile de coastă; un **protocol general** convenit între Madrid și Comunitățile autonome din regiunile de coastă ar defini un cadru general și o metodologie de cooperare în materie de politică maritimă integrată.
- La **nivel european**, strategia maritimă asturiană propune punerea în aplicare a unui **cadru de cooperare tripartită** și chiar un „**Pact teritorial european**” între Comunitatea autonomă, statul spaniol și Comisia Europeană. Un **consiliu consultativ maritim transnațional** alcătuit din **comitete științifice** ar putea facilita punerea în aplicare a politicilor și ar clarifica dezbaterile referitoare la mizele maritime la scară supraregională.

Obiective și priorități

Consultarea publică, cele 21 contribuții scrise, evaluările realizate chiar de regiune, împreună cu Cartea verde a Comisiei europene și cu alte observații politice pertinente, au avut ca rezultat următoarele obiectivele și priorități strategice:

- **Obiectiv ecologic: protejarea litoralului și a mării** (protejarea și reabilitarea zonelor de coastă și a resurselor marine; amenajarea și gestiunea zonelor de coastă).
- **Obiectiv economic: o mai bună utilizare a resurselor marine și de coastă** (ameliorarea competitivității din sectorul maritim și din zonele de coastă; favorizarea activităților bazate pe resursele marine și de coastă și contribuția la dezvoltarea durabilă; identificarea unor noi sau posibile activități).
- **Obiectiv socio-cultural: ameliorarea calității de viață în zonele de coastă asturiene** (favorizarea creării unor noi locuri de muncă pentru populația locală; ameliorarea echipamentelor și serviciilor, atât pentru rezidenți cât și pentru vizitatori; menținerea identității culturale a orașelor și satelor din zonele de coastă).

Aceste trei obiective vor fi susținute prin integrarea următoarelor obiective transversale:

- **Cercetare, dezvoltare și inovație** (promovarea unor cercetări localizate în Principatul Asturias privind problemele maritime și integrarea lor în politicile publice; favorizarea integrării cunoștințelor științifice și tehnologice în sectorul maritim; facilitarea inovației).
- **Formare și sensibilizare** (o mai bună adaptare a formării la sectorul maritim; crearea de noi posibilități de angajare a populației din zonele de coastă; conștientizarea populației referitor la importanța resurselor marine și a zonelor de coastă).
- **Elaborarea unui model inovativ de gestiune publică** (gestiunea integrată a zonelor de coastă; integrarea clauzelor de mediu și sociale în contractele publice; crearea de baze de date, utilizarea indicatorilor de performanță...).

Pentru mai multe informații, consultați:

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

a fost încredințată unui concesionar privat care a investit 4 milioane de euro pentru mărirea și modernizarea acestuia: renovarea și construirea unor noi pontoane pentru a-i crește capacitatea de la 750 la 1 100 de locuri, noi servicii (o mai bună alimentare cu apă și electricitate, WiFi, sală de conferințe, ...), protecția mediului (triere selectivă a deșeurilor, norme ISO ...). „Înregistrăm 650 de clienți permanenți, am primit în 2006 peste o mie de vapoare în tranzit și cifrele vor crește”, spune Felix Gonzalez, purtătorul de cuvânt. „Trebuie menționat că suntem portul de agrement cel mai ieftin de pe coasta cantabrică, că Gijón este un oraș foarte convivial și că organizăm o serie de activități sociale și sportive ca pescuitul de ton sau regate, împreună cu porturile franceze Arcachon, Royan și La Rochelle.”

Este dificil de evaluat impactul economic al acestui nou val de practicanți ai navigației de agrement asupra orașului. Chiar Humberto Moyano, directorul de cercetare și dezvoltare a Autorității portuare din Gijón, nu poate răspunde la această întrebare, el care posedă totuși importante cunoștințe științifice din sectorul maritim și este un expert în dezvoltare locală: „ceea ce este sigur este faptul că portul Gijón reprezintă 7% din PIB în Principatul Asturias.”

Manipulând 20 milioane de tone de marfă pe an, portul Gijón, are un rol important în dezvoltarea regională. Din 2004, el este subiectul unor extinderi susținute masiv de către Uniunea Europeană: 563 900 000 EUR, din care aproape jumătate din Fondurile de coeziune și 250 000 000 EUR împrumutați de către Banca Europeană de Investiții (BEI). Această extindere va crește capacitatea de tratare și stocare a mărfurilor maritime care tranzitează primul port al Principatului Asturias. Este vorba în principal de întărirea digurilor spargeval, mărirea spațiilor de stocare și ancorare, pentru a putea primi nave mari, mai exact portcontainere încă subreprezentate la Gijón, în situația în care piața este în plină expansiune. „Toate aceste noi infrastructuri ne vor permite să avansăm, dar aș dori să vă atrag atenția asupra unei alte dimensiuni a portului Gijón, cel puțin la fel de importantă”, insistă Humberto Moyano. „Suntem implicați în toate proiectele europene de cercetare și dezvoltare privind porturile din ultimii cincisprezece ani: nu mai puțin de 42 de proiecte începând din 1992... Prin intermediul diferitelor PCRD care s-au succedat, dar și LIFE, și bineînțeles INETRREG dintre care șase proiecte ne vizează în prezent. În contextul mondializării și al provocărilor economice sociale și de mediu cu care suntem confrunțați, Gijón poate cu adevărat crea valoare adăugată pentru el dar și pentru alte porturi ale planetei numai datorită cercetărilor și inovațiilor.



Terminalul siderurgic al portului Gijón



■ Viitorul Centru Oscar Niemeyer care va transforma orașul Avilés

De exemplu, modelul ecologic realizat pentru manipularea materiilor volatile a fost utilizat în multe țări ale lumii..."

Oscar Niemeyer

Dar Principatul Asturias are un al doilea port important: Avilés. Datorită dimensiunilor sale (6 milioane de tone manipulate anual) este inferior celui de la Gijón, dar este cel mai important port de pescuit de pe coasta cantabrică. Portul din Avilés este de asemenea supus unor lucrări de extindere (o nouă hală de pește, cea mai modernă din Spania, noi cheiuri și promenade de-a lungul estuarului) dar mai sunt și alte proiecte care influențează orașul, într-atât încât Avilés poate fi considerat chintesența tuturor restructurărilor puse în aplicare în Principatul Asturias. Dintr-un oraș industrial foarte poluat (85 000 locuitori), acesta se transformă treptat într-un centru de servicii. Acesta se bazează de asemenea pe turism și intenționează foarte curând să devină un pol cultural important.

De zece ani, în orașul Avilés se multiplică proiectele de salubritate și de reamenajare urbană. „Structurat aproape în întregime pe activități industriale, orașul se izola de mare”, povestește Jorge Juan Manrique, coordonatorul proiectului european pentru municipalitatea din Avilés. „Astăzi, estuarul trebuie să facă iar parte din viața orașului, a locuitorilor săi, să-și regăsească centralitatea. Este o lucrare de lungă

durată, care necesită mobilizarea a numeroase organizații publice, private și asociative, fiecare având interese proprii. În această situație strategia maritimă regională poate fi de mare ajutor.”

Proiectul pilot al acestei inițiative este fără îndoială construirea impresionantului Centru cultural internațional Oscar Niemeyer. Conceput de către celebrul arhitect brazilian, acest complex va fi constituit dintr-o importantă esplanadă și din patru edificii moderne realizate pe locul unui vechi complex siderurgic cu o suprafață de 44 213 m², recuperat pe malul drept al estuarului. Ansamblul va găzdui o sală de spectacole de aproximativ 1 000 de locuri, un muzeu, săli de expoziție și de conferințe, un cinematograful și un restaurant panoramic. „Centrul Oscar Niemeyer sintetizează tot ceea ce dorește să transmită Principatul Asturias: viitorul, inovația, excelența... Și toate acestea la un preț destul de rezonabil: 30 milioane de euro”, afirmă Natalio Grueso, responsabilul proiectului. Inaugurarea este prevăzută pentru 2010. Între timp, Avilés găzduiește în decembrie 2007 colocviul marilor centre culturale mondiale (Centrul Lincoln, Centrul Pompidou, Opera din Sydney, Centrul cultural din Hong Kong ...) și Woody Allen va turna un film la capătul estuarului.

Pentru mai multe informații, consultați:
<http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Marea Nordului

„Împărtășirea experiențelor în materie de gestiune a riscurilor de inundații în zonele de coastă”



Niels Roode, coordonatorul proiectului SAFECOAST, Rijkswaterstaat (Centrul pentru gestiunea apelor), Olanda

După catastrofele valuri seismice din 1953 și 1962, țările riverane Mării Nordului au pus în aplicare importante dispozitive de apărare a zonelor de coastă: diguri și baraje anti-furtună au fost ridicate pentru protejarea întinselor zone joase, în timp ce dunele de coastă existente au fost consolidate. De altfel, pe parcursul anilor 1990, înnisiparea s-a dovedit a fi o măsură utilă „lejeră” pentru contracararea eroziunii zonelor de coastă în țări precum Belgia, Olanda, Germania, Danemarca și Marea Britanie.

Dar succesul acestora poate fi doar întâmplător. Pe parcursul ultimilor cincizeci de ani, în pofida investițiilor continue în materie de apărare a zonelor de coastă, riscurile apariției valurilor seismice au crescut considerabil, în timp ce conștientizarea acestor riscuri de către populație și factorii de decizie politici s-ar putea diminua datorită absenței unor evenimente grave.

Chiar în momentul în care ne așteptăm ca schimbările climatice să accelereze creșterea nivelului mării și să provoace din ce în ce mai multe furtuni violente, consecințele inundațiilor s-au agravat datorită importanțelor infrastructuri socio-economice concentrate în zone inundabile considerate protejate. Tsunami-ul asiatic și inundațiile de la New Orleans provocate de uraganul Katrina sunt două exemple spectaculoase ale vulnerabilității zonelor litorale joase. În aceeași măsură, inundațiile care au lovit Marea Britanie pe parcursul verii anului 2007 demonstrează faptul că oamenii și infrastructurile sunt amenințați în zonele de câmpii inundabile.

În țările de la Marea Nordului au fost luate numeroase inițiative pentru a contracara pe termen lung aceste amenințări combinând securitatea, creșterea economică și respectarea mediului. Multe răspunsuri par a se găsi în combinația echilibrată dintre funcțiile zonelor de coastă, amenajarea judicioasă a teritoriului și pregătirea pentru a face față crizelor, totul bazându-se pe eforturi permanente în materie de cercetare.

În țările de la Marea Nordului au fost luate numeroase inițiative pentru a contracara pe termen lung aceste amenințări combinând securitatea, creșterea economică și respectarea mediului. Multe răspunsuri par a se găsi în combinația echilibrată dintre funcțiile zonelor de coastă, amenajarea judicioasă a teritoriului și pregătirea pentru a face față crizelor, totul bazându-se pe eforturi permanente în materie de cercetare.

Diferențele culturale și contextuale între țări și regiuni constituie în acest caz o resursă importantă de învățare reciprocă. Este important să ne sincronizăm eforturile și experiența și să folosim în mod eficient

informațiile de care dispunem în prezent pentru a putea forma un fond de cunoștințe comune pe care să ne bazăm în viitor.

Disponând de un buget de 2,3 milioane euro, din care jumătate din surse comunitare, proiectul de cooperare INTERREG „Safecoast” reunește specialiști în amenajarea costieră și cercetători pentru a întemeia o experiență comună a aceleiași probleme. Este vorba de a învăța prin practică: efectuând împreună evaluări de risc, organizând campanii de sensibilizare, schimbând date și informații, realizând hărți foarte detaliate care nu se limitează doar la frontierele naționale, etc.

Toate acestea trebuie să aibă ca rezultat realizarea unui important raport de sinteză referitor la situația regiunilor de la Marea Nordului pentru a lămuri gestionarii și factorii de decizie politici implicați din diferitele țări. Rezultatele vor fi publicate pe 21 mai 2008 în cadrul unei conferințe organizate în același timp cu proiectul „Lanțul de siguranță” unde responsabilii zonelor de coastă transfrontaliere, specialiștii în amenajare și gestionarii de crize se vor reuni, și sperăm că vor concretiza noi idei pentru a lupta într-un mod mai integrat contra inundațiilor din zonele de coastă.

Pentru mai multe informații, consultați:

www.safecoast.org



Dunele oferind în același timp protecție și priveliște de ansamblu

INTERREG IIIA Irlanda/Țara Galilor

„IMAGIN”: exploatarea agregatelor din Marea Irlandei



Costuri totale: 1 246 111 EUR
Contribuția UE: 841 976 EUR

„Zăcămintele rentabile de materii prime destinate fabricării mortarului sau betonului (pietriș, nisip, pietre ...) sunt din ce în ce mai rare în Marea Britanie și Irlanda. Trebuie găsite alte resurse. Exploatarea importantelor zăcămintes de agregate prezente pe platoul submarin din sudul Mării Irlandei pot contribui la dezvoltarea regiunilor riverane. Proiectul «Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN)» reunește mai multe organizații specializate în geografia zonelor de coastă, geologie, gestiunea resurselor maritime, etc., în scopul de a defini un cadru științific, strategic și operațional care ar putea să garanteze exploatarea ecologică a agregatelor.”

*Gerry Sutton, coordonator de proiect,
 Universitatea Colegiul din Cork.
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org*

INTERREG IIIB Marea Baltică

„Poarta Balticii”: unirea sudului cu Marea Baltică



Costuri totale: 1 043 500 EUR
Contribuția UE: 664 500 EUR

„Susținut de 38 de parteneri din 7 țări, proiectul de cooperare «Poarta Balticii» are ca scop dezvoltarea unui sistem complet de transport și servicii logistice de înaltă calitate între Scandinavia, nord-estul și centrul Europei, țările baltice, Rusia, Bielorusia, Ucraina și Asia. Trebuie favorizată creșterea economică și dezvoltarea durabilă în sudul Mării Baltice. Proiectul a permis realizarea a numeroase studii și s-a concretizat prin numeroase investiții economice.”

*Bengt Gustafsson, coordonator de proiect.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se*

INTERREG IIIB Spațiul atlantic

„Coastatlantic”: gestiunea integrată a zonelor de coastă



Costuri totale: 2 535 079 EUR
Contribuția UE: 1 753 768 EUR

„Obiectivul cooperării «Coastatlantic» este favorizarea unei dezvoltări sănătoase și durabile a zonelor de coastă prin intermediul unei abordări care să ia în considerare dimensiunea socială, economică și de mediu a zonelor de coastă. Douăsprezece regiuni atlantice din Spania, Franța, Marea Britanie și Irlanda împart de acum o viziune omogenă în materie de amenajarea teritoriului și de gestiune integrată a zonelor de coastă, ceea ce se întâmplă deja în alte părți ale Europei (Marea Nordului, Marea Baltică, Marea Mediterană) dar mai puțin în ceea ce privește Oceanul Atlantic.”

*Guillermo Morales Mato, coordonator de proiect.
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/*

INTERREG IIIC Nord

„InterMareC”: susținerea grupurilor maritime



Costuri totale: 3 250 000 EUR
Contribuția UE: 1 750 000 EUR

„Proiectul «InterMareC – Utilizarea grupurilor maritime pentru stimularea creșterii economice în regiunile de coastă» – s-a născut din cooperarea a trei regiuni periferice care beneficiau de acces direct la mare: Schleswig-Holstein, Bretania și Pomerania, în cadrul unei strategii comune de valorificare a unui potențial rămas subexploatat. În același timp își dorește să stimuleze activitățile din sectorul maritim în trei domenii cheie (tehnologiile offshore și oceanografia, activitățile și serviciile în zonele de coastă, construcțiile navale) și economia regiunilor de coastă, prin intermediul cooperării între autorități, cercetători și întreprinderi. InterMareC dezvoltă mai ales produse și servicii noi în acustică și robotică submarină, previziuni «meteoceanice», hidrodinamică și mediu.”

*Frieder Henf, coordonator de proiect.
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>*

Comisia Europeană, Direcția generală „Politica regională”
 Unitatea 01 - „Informare și Comunicare”
 Ana-Paula Laissy
 avenue de Tervuren nr. 41, Bruxelles B-1040
 Fax: +32 2 296 60 03
 E-mail: regio-info@ec.europa.eu
 Sit web: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
 Informații privind ajutoarele regionale ale Uniunii Europene
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1830-933X

© Comunitatea Europeană, 2007
 Reproducere autorizată numai cu menționarea sursei.

Publicat în Belgia.

OFICIUL PENTRU PUBLICAȚII OFICIALE
 AL COMUNITĂȚII EUROPENE
 L-2985 Luxembourg



Oficiul pentru Publicații
Publications.europa.eu

Pagina web Inforegio: paginile importante sunt disponibile în 22 de limbi

„Politica” și „Mijloacele” sunt primele două secțiuni ale noului site (împreună cu subsecțiunile respective) disponibile în prezent în 22 limbi. Vizitatorii pot citi astfel în limbile celor 27 de state membre informații detaliate despre istoria, obiectivele importante și elementele cheie ale politicii regionale 2007-2013.

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