





## Política Urbana: Regeneração, Desenvolvimento Sustentavel e Coesão Social

Braga, 28 de Maio do 2001

<b>Introducción</b>	
Manuel Cabezas .....	1
<b>Introdução</b>	
Francisco Mesquita Machado .....	3
<b>Salutación</b>	
Manuel Fraga Iribarne .....	5
<b>Implications for the development of urban policies</b>	
Sally Powell .....	9
<b>Cooperação transfronteiriça: Um meio inestimável de dotar melhores padroes ambientais</b>	
José Sócrates .....	15
<b>El principio de subsidiariedad y la puesta en práctica de políticas de cohesión social</b>	
Manuel Fraga Iribarne .....	21
<b>O papel da sociedade civil</b>	
Sergio Santillán .....	27
<b>Las acciones del PE para combatir la exclusión social y promover la cohesión social</b>	
Manuel Pérez Álvarez .....	31
<b>Respostas dos entes locais ós desafios de sustentabilidade na nova década: planificación urbana efectiva e novos modelos do transporte</b>	
Sánchez Robles .....	47
<b>A futura política da Uniao Europeia em materia de ambiente urbano e de sustentabilidade</b>	
Anastasios Nychas .....	61
<b>La arquitectura estratégica de un sistema urbano</b>	
Manuel Cabezas .....	67
<b>Cooperação como meio de promover a integração Europeia: perspectivas locais e regionais</b>	
Krzysztof Ostrowski .....	73
<b>Cooperação transfronteiriça inter-regional e redes de cidades</b>	
Edmond Hervé .....	79
<b>Un valioso medio de lograr mellores estándares mediambientales</b>	
Annika Annervy-Janssen .....	85
<b>A “Euro-região como perspectiva Europeia de ordenamento do territorio”</b>	
Margarida Couto .....	93



Manuel Cabezas

Presidente do Eixo Atlántico

► Quizás llevemos mucho tiempo conquistando demasiadas cosas irreflexivamente; las prisas por llegar nos han llevado a ello, y quizás es el momento de aplicar una cierta lentitud de tal forma que esa demanda insatisfecha, ese deseo que nos lleva a salir del presente, nos proyecte hacia un futuro con solidez y sin riesgo.

Cada uno de nosotros es una sensibilidad diferente, pero se hace necesario un sentimiento fraternal dentro de la diversidad que permita hacer de un espacio territorial un proyecto de progreso colectivo.

Alcanzar la modernidad no es solo democracia política, prosperidad económica o justicia social, es mucho más que todo eso, es reconciliarse con el medio en que vivimos, sea rural o urbano, quizá esté agradido como aquel pero puesto menos de manifiesto.

El desafío está en la búsqueda del espacio de identidad colectiva ya desde abajo, desde su nacimiento. Identidad y manifestación colectiva de nuestra forma de vida no es más que el “producto urbano”, la “ciudad”, el “valor del ámbito local”, en definitiva el “ejercicio de ciudadanía”.

Es indudable el protagonismo de las ciudades, más en su crecimiento que en el respeto a su origen. Las migraciones que han soportado han empobrecido las zonas rurales y deteriorado sus cascos históricos, por lo que su reconquista pasa por no hacer excluyentes tanto el desarrollo urbano en relación con el rural, así como eliminar el modelo dual de crecimiento entre centro y periferia. En definitiva, el policentrismo va más allá del propio espacio urbano, los pasillos verdes han de penetrar en el mismo, y a esto se le puede llamar compromiso entre desarrollo económico y calidad de vida.

Establecer un modelo de crecimiento que consolide, solidifique y se ejemplarice con él, lo que define una “ciudad luminosa”, competitiva a nivel inter-

nacional, con potentes infraestructuras de comunicación, donde la firmeza, la confianza y el desafío permanente sean su identidad y la excelencia su simbología.

El rasgo de dignidad lo da su respeto por la ecología urbana, el ejercicio de la ciudadanía refuerza su seguridad y su firmeza como ciudad competitiva y eficiente.

La no agresión es modelo de crecimiento, rehabilitación y calidad medio ambiental. Hay que tener en cuenta que en las ciudades la movilidad crece aunque la población no aumente, y el sentimiento necesario de fraternidad nace de la convivencia y del respeto, y ello solo se hace fuerte con valentía, propiciando los viajes a pie, es decir, el encuentro, la identificación colectiva y el orgullo como fuerza de progreso.

Hemos de movernos necesariamente en dos grandes coordenadas, ciudades cómodas y ciudadanos integrados en su medio.

Lo primero se logra con una buena utilización de los recursos de las diferentes administraciones, la propia y las colaterales, con una gestión transparente y eficaz pero también, y no lo olvidemos, con la iniciativa privada. No hay que asustarse de que el sector privado salga favorecido siempre que la ciudad también se favorezca.

Lo segundo se logra con una participación social clara en ese proyecto inmediato que se acerca, por proximidad, a cada uno de nosotros, es decir, el ejercicio de ciudadanía genera producto urbano que cotiza al alza.

Y es una posición comúnmente aceptada que el debate de las ideas en libertad, desde el pluralismo y la tolerancia, son el elemento primordial para favorecer la participación social en los procesos evolutivos de la comunidad. Por ello y para ello nace esta publicación, promovida por el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, como vehículo de opinión y pensamiento para todos cuantos tengan algo que decir en la construcción democrática de nuestra euro-región y de su sistema urbano. ◀◀

Francisco Mesquita Machado

Presidente da Câmara Municipal de Braga  
Vicepresidente do Eixo Atlântico

▶ Vou começar por dizer duas palavras, a primeira é obviamente na qualidade de Presidente do Município de Braga para dar as boas vindas a todos os participantes neste Seminário de Política Urbana. A segunda é para agradecer em nome da Associação do Eixo Atlântico e abro aqui um parêntesis para muito sinteticamente referir o que é a Associação do Eixo Atlântico. É uma Associação formada pelas principais cidades da Galiza e do norte de Portugal que nasceu há uns anos atrás pelo facto de o norte de Portugal e a Galiza sentirem necessidade de trocarem experiências, de unirem esforços para resolverem problemas que lhes são comuns.

No prosseguimento das suas tarefas, esta Associação entendeu propor à Comissão 4 do Comité das Regiões a formulação e a realização deste Seminário sobre Política Urbana e os agradecimentos vão obviamente para a Comissão 4, neste caso para a senhora Presidente pelo facto de ter aceite a nossa proposta e vão para o "bureau" do Comité das Regiões que aprovou a respectiva proposta e em resumo para todo o Comité das Regiões por ter dado acolhimento a esta nossa proposta.

O tema deste Seminário é um tema que merece reflexão. Todos nós, de uma forma directa ou indirectamente ligados à governação de cidades, sentimos necessidade de trocarmos experiências, aprendermos com eventuais fracassos e aprendermos positivamente com os sucessos de outras cidades para arranjarmos as melhores soluções.

Estou certo que, todos nós vamos sair mais ricos em conhecimentos e com isso irão beneficiar certamente os nossos concidadãos europeus. ◀◀





Manuel Fraga Iribarne

Presidente da Xunta de Galicia  
Presidente da Comunidade de Traballo Galicia-Norte de Portugal  
Vicepresidente do Comité das Rexións

►► Resulta evidente que asistimos a nivel mundial a un aparentemente inevitable proceso de concentración urbana, donde las megalópolis coexisten con un hinterland rural que experimenta una paulatina despoblación y envejecimiento demográfico. Este fenómeno no sólo se circunscribe a nuestro entorno europeo u occidental, sino que incluso alcanza con especial crudeza a naciones en vías de desarrollo que todavía carecen de los equipamientos infraestructurales básicos para dispensar a su ciudadanía los más elementales servicios comunitarios.

Ciertamente, los responsables municipales y regionales debemos preocuparnos y, en paralelo, sensibilizar de modo singular al conjunto de agentes sociales concurrentes sobre este asunto, ya que somos los primeros destinatarios de las demandas y críticas cívicas cuando los corolarios de la vida urbana afectan al ámbito personal o familiar de nuestros conciudadanos. En nuestro ámbito más inmediato podemos constatar que tanto en Portugal como en Galicia se produce una intensa agrupación poblacional sobre la fachada costera, con sus inevitables consecuencias en lo que atañe a las políticas de planificación urbanística, vivienda, equipamientos, de servicios sociales, asistenciales y educativos, de conservación medioambiental o de seguridad.

Debemos considerar pues que somos testigos de un cambio de calado histórico. Un cambio silencioso pero metódico, suave en las formas pero profundo en su contenido. Jamás antes la humanidad prescindió tanto de su ligazón a la tierra y a la economía agraria, ni asistimos previamente a una mutación sociológica tan rápida en tan corto espacio de tiempo. Es una transformación que incide en múltiples áreas y marcos sectoriales. Sin ir más lejos, puede recordarse como muchas de nuestras instituciones jurídicas básicas, de nuestros modos colectivos y consuetudinarios de organización, todavía se hallan hoy en un período de readaptación, como ocurre con el derecho de sucesiones o, en general, con el propio derecho de familia, ya que sus institutos fundacionales

fueron gestados en otros modelos sociales que no casan perfectamente con los vigentes. Muchas de las cuestiones aquí planteadas precisarán en consecuencia de un extenso conjunto de respuestas, que se vayan afinando y perfilando con la propia dinámica evolutiva de la sociedad, según una a veces no muy afortunada estrategia de prueba y error. Por ejemplo, la colisión entre la tradicional y milenaria concepción romana de la propiedad fundiaria con las necesidades de la planificación urbanística y de la prestación de mejores servicios colectivos al público hace que aquella deba replegarse hasta posiciones inimaginables hace escasas décadas.

En este sentido deviene urgente buscar un equilibrio entre desarrollo económico y cohesión social, que en modo alguno puede ser estático. Aunque a nivel particular quizás algunos puedan adolecer de la imprescindible visión de conjunto, todos debemos ser conscientes de lo trascendente que resulta mantener una política urbana acertada para la minoración de innumerables patologías sociales. La distribución espacial de los equipamientos y dotaciones, la organización de los servicios, la previsión de nuevas necesidades, tanto cuantitativas como cualitativas, por causa del crecimiento paulatino de las urbes, son asuntos que merecen una cabal reflexión y un no menor aplomo en su recta ejecución.

Como en todas las sociedades maduras las nuestras deben acostumbrarse a las servidumbres de la propia madurez. Y una carga ineludible de esta condición es la obligación de optar, pero no de cualquier forma, sino con premura y careciendo a menudo de toda la información relevante que sería aconsejable. En este punto, la diferencia esencial entre el académico y el responsable público estriba en las restricciones que éste ha de sufrir para formar su criterio por causa de la urgencia de los acontecimientos y la ininterrumpida sucesión de transformaciones colectivas. La estabilidad organizativa de que disfrutaban nuestros clásicos ha quedado desfasada por la cultura de la caducidad, de lo perentorio y lo provisional. Las ciudades, fundamentalmente las que experimentan un mayor empuje y fuerza creativa, son organismos vivos sometidos a múltiples presiones. Los ciclos económicos o la obsolescencia de cierta industria o actividad terciaria, que antaño pudieron haber sido causa de su florecimiento, también pueden convertirse en detonantes de su ulterior depauperación, con las inevitables manifestaciones externas de contracción de los ingresos públicos, menor calidad en los servicios, incremento de la inseguridad ciudadana o pérdida de espíritu emprendedor.

En consecuencia, huelga recordar que ciertos factores sobrepasan la capacidad de prognosis e intervención de las autoridades territoriales más próximas, fuesen locales o regionales, quienes sin embargo han de demostrar el tesón y coraje precisos para ya no sólo improvisar remedios puramente paliativos, sino incluso para poner los cimientos de una regeneración basada en la sabia combinación de la cooperación pública y privada. De manera que la política urbana no debiera a mi juicio ser entendida como una disciplina aislada, estanca y sellada frente a otros saberes y conocimientos. Antes al contrario, la porosidad social, las mutaciones económicas, los cambios culturales, son todos elementos agregados que aconsejan estudiar la política urbana como una síntesis y la plasmación de ese frágil equilibrio económico, pero equilibrio al fin y al cabo, que mantiene su nivel gracias a una inigualable capacidad de ajuste y reestructuración permanentes.

Esto no legitima sin embargo la defensa de un relativismo hueco, desprovisto de principios rectores y fines orientadores. El horizonte urbano ha de apuntar a una ósmosis que permita la realización integral del ser humano y que posibilite legar a nuestros hijos un patrimonio mayor y mejor que el que nosotros hemos recibido como simples fideicomisarios. Armonizar la consecución de un desarrollo sostenible y la cohesión social es la clave de esa estrategia.



El uno apuesta por un crecimiento no destructivo, sino generador de valor y nuevas oportunidades para quienes nos han de suceder. El otro por una participación equitativa de todos en los beneficios atesorados de aquel desarrollo. Ambos se completan y refuerzan mutuamente, porque sin cohesión resulta del todo imposible, o al menos muy improbable, garantizar una paz social y una estabilidad mínimas, que son siempre materias primas con las que se moldean los incentivos individuales, que impulsan a los actores privados, individuales y colectivos, a asumir riesgos, a proponer cambios y mejoras en detrimento de la más sencilla y segura inactividad.

Todo ello deja su huella en la epidermis de la ciudad. Hace que unas zonas se revaloricen y otras se depauperen, que en unas latitudes los centros urbanos sean depositarios de la mayor concentración de riqueza, mientras en otras sólo puedan acoger a los grupos más castigados por el desempleo. Y todo debe ser ponderado por quienes, en diferente grado, participamos en la búsqueda de soluciones y respuestas a una diariamente remozada política urbana. Espero que todos obtengamos el mayor de los provechos de este seminario y veamos colmadas nuestras expectativas, para que también seamos capaces de diseñar una estrategia atlántica de coordinación y cooperación urbana, asentada en la cultura de la colaboración, la complementariedad y la integración. ◀◀

Sally Powell

President of Commission 4 of the Committee of the Regions

## ► Introduction

In the UK, as you may be aware, we are heavily involved in a general election campaign, and it is a real delight to escape for 24 hours to this very pleasant town.

I must also offer my apologies: I am unable to stay for the whole day and must leave later this morning. I hope you will understand when I tell you that my husband is a London MP standing for election, in a fairly marginal constituency, and I must get back on the campaign trail with him.

## Major debate on the future of the Union

I have been asked to discuss the implications of the Second Cohesion Report for the development of urban policy.



The Report, entitled Unity, Solidarity, Diversity for Europe and its people, begins a wide-ranging debate on the future of the European Union's regional and cohesion policies.

In my view cohesion policy stands at the very heart of the Union. The Single European Act in 1986 laid the basis for a genuine cohesion policy designed to support the southern countries and the less favoured regions in adjusting to the single market.

And, in just fifteen years, cohesion policy has had some notable successes.

It has coped with globalisation, has supported member states in the difficult move from industrial to knowledge-based economies, and has adjusted to profound demographic changes.

At the same time it has developed to meet growing demands for transparency and openness in Community policy making and in the way taxpayers' money has been used.

And it has of course adjusted to the needs of earlier enlargements of the Union from 1973 to 1995.

### **Enlargement unprecedented**

But this enlargement is different. Its scope is unprecedented:

- an increase from 15 to potentially 27 member states
- an increase of 34 per cent in territory
- a population increase of 105 million.

Perhaps most importantly, in terms of today's discussions, the enlarged Europe will face sharp new social, economic and territorial disparities.

The Second Cohesion Report sets out the present situation for the current member states and for the 12 candidate countries. It provides us with much of the data and the analysis necessary for an informed and radical debate on the future of cohesion policy and the Structural Funds.

But this debate cannot simply be about statistics and data. I am a politician, not a researcher or mathematician.

And for me one central principle is undisputed: solidarity and support for the least developed regions.

We will continue to need an effective cohesion policy if we are to deliver the fundamental principle of solidarity between Europe's people, its regions and its member states.

Commitment to this principle will be even more important post enlargement.

## **Second Cohesion Report**

I will not attempt to summarise the Second Cohesion Report, but I will point to some of the conclusions that are particularly relevant for the future of regional policies and urban policy.

The Report shows that there are still considerable disparities between the current member states in terms of Gross Domestic Product, or income per head.

These disparities have narrowed, however, especially in the three least prosperous states: in Greece and Spain, as well as Portugal, average income per head has risen from 68% of EU average in 1988 to 79% in 1999.

Disparities between regions have narrowed less, although this is largely because there is a widening gap between regions within certain member states, including my own.

And enlargement of the Union will double the income gap between countries and regions.

Over one third of the population of EU 27 will live in countries with an income per head of less than 90% of the Union average the current threshold for eligibility for aid under the Cohesion Fund compared with one sixth in the current EU.

In eight of the candidate countries, income per head is currently about 40% of the EU15 average.

And GDP is not the only issue.

Infrastructure in the candidate countries is sometimes inadequate and of poor quality.

Labour force skills and education and training do not meet the needs of a modern market economy.

And the cost of building trans-European transport networks in the 12 candidate countries is estimated at 90 billion euros.

## **Enlargement a benefit as well as a burden**

These are enormous issues to tackle in the candidate countries, and there will inevitably be costs attached.

But cohesion policy is not simply a benefit to some and a burden to others. We need to move beyond this approach and look at the overall balance of the union.

Because enlargement will bring substantial benefits for the current states. Enlargement will enhance peace and solidarity across our continent.

It will help forge greater economic stability.

It will widen the market and the skills base for all member states.

But the candidate countries will need financial support if we are to build a fair and harmonious Union. The Structural Funds will substantially move East.

As a socialist I wholeheartedly accept that.

### **We need a fair outcome**

But in considering the future of the Structural Funds we will need an outcome which is fair to all member states.

The current cohesion countries, for example, will not magically become prosperous simply because they move up the table of GDP.

Their problems and challenges will not have disappeared. They will still need support. How can we provide it?

There are still many unanswered questions.

- Can the budget for the structural funds be increased?
- Will we continue to devote a mere 4.5% of the budget to the Cohesion Fund?
- What is the potential for a radical re-thinking of budget allocations, and with it a serious review of the Common Agricultural Policy?

Whatever the budgetary provision, difficult choices will need to be made.

And we will need to work very hard indeed to achieve recognition of the challenges facing our towns and cities, and to receive any financial support for that.

There are serious disparities within our towns and cities which, despite the urgency of the problems facing some of the candidate countries, we cannot ignore.

As the Cohesion report recognises, cities are essential drivers of economic prosperity. And they are where most of our citizens live. It is our urban areas that have to live with the results of our policies.

I believe therefore that we must renew the impetus for a European urban policy, and intensify the demand for a recognition of the needs of our towns and cities in future Structural Fund programmes.

How can we achieve a fair allocation of funding for our cities?

Purely statistical indicators are not helpful.

GDP is a blunt and inflexible indicator of social and economic wellbeing. It does not paint the complex and changing picture that is city life today.

The Urban Audit, in my view, showed us how limited statistics and data can be in considering the position of urban areas.

### **We need a new approach.**

We need to draw on our experience of the URBAN community initiative.

We need to put real effort into the mid-term evaluation of Objective 2, with its new priority for urban areas in decline, and learn lessons from that.

And we need to promote urban policy.

The Urban Forum in 1998 raised the profile of urban policy, but the impetus has been lost.

It is time for Europe's towns and cities to forge strategic alliances and promote urban policy across the full spectrum of European policy and funding.

Do we want to lobby for a Commissioner for urban to lobby for a Commissioner for urban affairs?

For an urban competence in the Treaty?

### **Need to look at other policy areas**

Finally, let me say that cohesion is not served solely by the Structural Funds.

European policies for transport, the environment and employment have just as important a role to play, and we must ensure that an urban focus is integrated into all of these.

It is, for example, not encouraging to see that the Sixth Environmental Action programme has no specific urban chapter.

Equally, the European stage can help us tackle the problems of our urban areas in other ways.

- Acting as a catalyst for new thinking.
- Helping us develop new partnership models.
- Developing new ways of leveraging in private sector funds.

### **Conclusion**

We are, as I said, at the start of a crucial debate on the future of the European Union.

The Cohesion Forum in Brussels this week started a wide-ranging consultation that will continue through the publication of the Third Cohesion Report in 2004.

It is far too soon to know where this debate will lead.

But in all of these discussions we must not allow ourselves to forget that people will continue to want to live in towns and cities.

Cities will continue to be centres not just of economic growth and innovation, but of social and cultural life.

The Union has not yet adequately addressed the challenges facing Europe's urban areas.

This is our opportunity to ensure that, for the first time, they will do so. ◀◀

José Sócrates

Ministro Português do Ambiente e do Ordenamento do Território

►► Eu gostaria de abordar este tema Política das Cidades na perspectiva da prioridade política que atribuo à questão das cidades, quer ao nível local, quer ao nível nacional, quer ao nível comunitário. Não sei se os presentes sabem mas, durante a Presidência Portuguesa, o conselho informal de ministros do ambiente teve um único tema - o Ambiente Urbano. Justamente porque, no meu ponto de vista, uma política para as cidades é porventura hoje a principal prioridade no que diz respeito à agenda do ambiente.

A Política das Cidades é uma prioridade que resulta em primeiro lugar das necessidades dos cidadãos. Todos os dias somos confrontados com os avisos dos cidadãos que não se resignam ao declínio da vida urbana. Por outro lado, todos os dias somos também confrontados com os avisos dos especialistas que alertam para a degradação da vida urbana e para a necessidade de desenvolver políticas que sejam capazes de recuperar aquilo que é tradicional e que fez da cidade um elemento essencial ao desenvolvimento da civilização humana.



Ora, avisados por cidadãos, avisados por especialistas, é altura da política dar um passo em frente. No meu ponto de vista, uma resposta política para as cidades deve envolver todos desde o nível local, ao nível nacional, ao nível comunitário. Gostaria de vos convencer dessa prioridade e abordar esse problema nessa perspectiva mas também vos falar, ainda que resumidamente, sobre a Política de Cidades que Portugal está a desenvolver e que talvez seja útil para a vossa reflexão e para que este colóquio possa, acompanhando essa realidade, sobre ela se pronunciar e para que possa aproveitar o desenvolvimento de outras experiências. Mas eu dizia que a Política para as Cidades encontra hoje uma justificação em duas razões principais, a primeira já falei dela é a necessidade que todos sentimos de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos que vivem na cidade.

No início do século um grande pensador alemão dizia que o ar da cidade dava liberdade. É muito difícil que hoje um pensador pudesse fazer tal afirmação. A verdade é que hoje se concentram nas cidades os piores dramas ambientais. É nas cidades que existem os pontos de crise ambiental, é nas cidades que existem territórios onde não há infra-estruturas, onde não há espaço público e onde portanto a concentração de poluição, a arquitectura deficiente, a falta de infra-estruturas que melhorem os padrões ambientais convive normalmente com pontos de crise social. A crise ambiental está muito ligada às crises sociais. Se nós quisermos encontrar zonas da cidade onde convive aquilo que há hoje de pior das nossas cidades, os fenómenos de marginalização, os fenómenos de exclusão social, encontrá-lo-emos sempre em zonas da cidade onde os padrões ambientais declinam.

Uma resposta política portanto, à qualidade de vida urbana, à recuperação das zonas das cidades que, por um motivo ou por outro, ou pelo declínio da actividade económica ou porque foram perdendo as suas funções sociais se encontram hoje excluídas da cidade, isso é uma prioridade indiscutível. Melhorar a vida das pessoas que vivem na cidade é sem dúvida um dos objectivos mais importantes da actividade política, é preciso uma resposta política. E essa é a primeira grande justificação, porque a maior parte dos cidadãos europeus, dos cidadãos portugueses, dos cidadãos do mundo vivem em cidades, buscam a satisfação das suas expectativas, dos seus sonhos, dos seus anseios, nas cidades. É nas cidades que procuram oportunidades, trabalho e bom viver. É portanto preciso uma resposta política para as cidades que per-

mita que estas possam dar a esses cidadãos o mesmo que no início do século esse grande filósofo disse que a cidade podia proporcionar, porque foi sempre na cidade onde aconteceu o território, por excelência, onde o melhor da humanidade se desenvolveu. Foi na cidade que nasceu a democracia, foi na cidade que se desenvolveu a participação, foi na cidade que nasceu o melhor que há na cultura, porque é na cidade que se encontram diferentes experiências, diferentes pontos de vista, diferentes culturas e dessa mistura resultou sempre mais qualquer coisa.

A humanidade sempre beneficiou da vida nas cidades. Portanto investir nas cidades, para além de ser investir na qualidade de vida dos cidadãos urbanos, é também investir na civilização, naquilo que há de melhor na humanidade, na civilização que construímos nos últimos anos.

Como já devem ter reparado, eu sou um optimista relativamente às cidades. Há quem tenha uma perspectiva ambiental muito diferente e que seja um pessimista das cidades, que ache que as cidades são o pior que o homem fez e que se concentra ali a agressão ao meio natural. Eu não acho. Acho que as cidades deram o melhor à humanidade e acho que é uma responsabilidade nossa responder a essa história construindo uma política capaz de restaurar a qualidade de vida nas cidades. Mas há uma outra justificação para esta política das cidades, não é apenas melhorar a qualidade de vida urbana, é também dar mais competitividade às nossas cidades.

Hoje é indiscutível que o sucesso económico da Europa ou o sucesso económico de Portugal depende do sucesso económico das nossas cidades. Hoje, os países competem através das suas cidades, o bom ou mau economicamente está nas cidades. É nas cidades que se concentram as actividades económicas, que se concentram as elites. É nas cidades que o melhor dos países se concentra. É portanto necessária uma resposta política para que as cidades possam ser, também elas mais competitivas e a verdade é que é nas cidades mais belas, nas cidades com melhores padrões ambientais, nas cidades que nos dão mais do seu património, nas cidades que cuidam mais do seu espaço público, que há mais competição, que mais facilmente atraem o investimento, têm mais emprego afirmando-se como cidades mais dinâmicas, mais criativas, com mais oferta cultural.

Uma política para as cidades destinada a melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, ao mesmo tempo que dá essa qualidade de vida, também contribui

para que a cidade seja economicamente mais forte, mais atraente ao investimento, mais qualificada, que fixe mais elites e que atraia mais pessoas, que naturalmente atraídas pelo viver urbano ali se fixam e desenvolvem a sua actividade em prol da cidade. São estas as duas razões que no meu ponto de vista levam a que, quer ao nível europeu, quer ao nível nacional, quer ao nível local uma nova frente política se deva abrir, uma política para as cidades baseada nisto, na consciência que todos temos de melhorar a qualidade de vida para os cidadãos que vivem na cidade e que está muito afectada. Por outro lado também dar às cidades europeias mais capacidade para concorrer, mais capacidade para competir e portanto transformar as cidades europeias em cidades mais dinâmicas, mais qualificadas, em cidades mais abertas à inovação e mais capazes de puxar pelo desenvolvimento dos países e puxar pelo desenvolvimento da Europa. É no meu ponto de vista que se funda a razão de ser de uma política que deve ser assumida como disse aos níveis nacionais e também ao nível europeu.

Portugal durante a sua Presidência insistiu muito neste ponto, na questão do ambiente urbano e de tal forma insistiu que não ficou satisfeito com o primeiro rascunho, primeiro "draft" que a Comissão apresentou sobre o Sexto Programa de Acção Ambiental e fez notar que as deliberações tomadas no Porto, por altura da Presidência Europeia, iam muito mais longe no sentido de atribuir uma prioridade política às questões de ambiente urbano que não se reflectiu nesse primeiro rascunho. A Comissão já refez esse rascunho e o ambiente urbano subiu também na prioridade política, política de ambiente da União Europeia. Estou portanto convencido que os temas da cidade vão ser cada vez mais temas centrais da agenda política europeia.

Aqui em Portugal nós desenvolvemos há um ano e meio um novo programa, um programa a que chamamos "Polis", justamente para honrar também essa civilização da cidade do qual somos herdeiros e esse programa baseia-se numa cooperação entre o Governo e as Câmaras Municipais, entre o nacional e o local e uma parceria com vista a realizar intervenções qualificantes nos centros das cidades por forma a que essas intervenções possam servir de exemplo, paradigma, para as novas cidades em Portugal, porque estamos convencidos que na promoção das políticas urbanas tem de haver um envolvimento nacional do governo. Esse programa, assentando nessa cooperação política, visa desenvolver casos exemplares para criar um movimento. É claro que esse progra-

ma não visa resolver no imediato todos os problemas de todas as cidades portuguesas, não tem essa ambição mas tem a ambição de definir uma orientação, uma estratégia, tem a ambição de criar um movimento, de pôr as cidades a olhar e a reflectir sobre si próprias, e a definir programas para melhorar a vida nas cidades. Não é assim tão difícil, porque não é preciso ler nenhum manual de ambiente urbano, para se saber o que há a fazer nas cidades.

Um grande escritor português um dia disse que todas as palavras para salvar o mundo estão ditas, resta salvar o mundo. Adaptando esta frase eu diria que "todas as palavras para salvar as cidades estão ditas e escritas, resta salvá-las". Eu acho que o que faz falta na política das cidades é acção, porque todos nós sabemos o que é que os cidadãos desejam. Desejam um pouco mais de espaço para os peões e menos para o automóvel, desejam restringir o acesso dos automóveis aos centros das cidades, desejam que as cidades tratem melhor, com mais cuidado, dos seus centros históricos, da sua memória, porque aí está o carácter e a identidade das cidades, desejam ter um pouco mais de natureza no centro das cidades, desejam conviver mais com ela, desejam que os elementos ambientais das cidades sejam valorizados, desejam naturalmente que não sejam tão agredidos pela poluição, desejam um pouco menos de poluição, desejam infra-estruturas que reduzam os indicadores de poluição e desejam também uma arquitectura de melhor qualidade onde se proteja o antigo mas que se dê oportunidade também ao novo. É esse o programa para as cidades. A política não precisa de fazer agora nenhum estudo sobre o que há a fazer nas cidades. Todos nós sabemos o que há a fazer, resta fazê-lo. No meu ponto de vista, grande parte das políticas das cidades também tem esbarrado na necessidade de concertar políticas, de integrar diferentes tipos de políticas e pô-las ao serviço de um objectivo comum da qualidade de vida nas cidades, portanto acho que a Política das Cidades deve ser mais um exercício prático e não de teoria geral. Sobre teoria geral das cidades já se escreveu muito, quer em Portugal, quer na Europa, não precisamos de escrever mais, precisamos de um pouco mais de acção. Se houvesse uma recomendação a fazer era esta que eu faria, um pouco à escala europeia. A política das cidades precisa de um pouco mais de acção e de execução e julgo que é uma área nova mas, como todas as áreas novas, é uma área muito interessante e muito atraente para o desenvolvimento dessa política e como todas as novas frentes políticas é uma aventura.

Eu partiria para essa aventura com o mesmo espírito com que um dia um poeta, um grande poeta português disse que "se deve partir para a aventura porque a aventura não é chegar, é partir", partamos portanto para considerar a cidade como uma das prioridades de toda a acção política à escala europeia, à escala nacional e à escala local. ◀◀

## “EL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIDAD Y LA PUESTA EN PRÁCTICAS DE POLÍTICAS DE COHESIÓN SOCIAL”

Manuel Fraga Iribarne

Presidente da Xunta de Galicia

► Tanto en mi libro titulado “El principio de subsidiariedad en la Unión Europea”, como en el Dictamen que elaboré en el Comité de las Regiones junto con el Sr. Gebauer, latía una idea básica consustancial a tal principio. Es aquella que sostiene la estrecha relación entre la consecución de las más altas cotas de eficiencia en la gestión de las políticas públicas con el grado positivo de proximidad o cercanía de los administradores respecto de los administrados. De aquí podríamos inferir u presupuesto útil, como es el que afirma que la puesta en práctica de políticas de cohesión social será tanto más eficiente cuanto menos alejados de sus destinatarios o beneficiarios finales estén quienes han de decidir las cuestiones tácticas o logísticas de la aplicación, sobre el terreno, de aquellas políticas. Sin ser una verdad absoluta este axioma no discute prima facie la posibilidad de un diseño estratégico de macropolíticas públicas en instancias con superior jurisdicción territorial o funcional. Hasta tal punto esto es así, que no ha de olvidarse la imposibilidad de gestar medidas



dignas de aspirar a tener una incidencia real en la corrección o enmienda de patologías sociales sin una previa y correcta política de dotación de medios y recursos suficientes, basada en los criterios de universalidad, equidad y nivelación de mínimos vitales.

El mantenimiento o consecución de un grado óptimo de cohesión social puede ser analizado desde una óptica puramente reactiva o desde otra más acertadamente previsiva. En ambos supuestos el protagonismo de las autoridades más próximas a sus beneficiarios potenciales resulta determinante. Pero si optamos por la segunda perspectiva cuyas ventajas son evidentes, al suponerse menos gravosa, también llegaremos a la conclusión de que es requisito sine qua non de la misma la celeridad en la detección de los problemas. Diligencia que será más acusada con toda probabilidad en aquellos escalones de la organización administrativa que se encuentren menos distanciados geográfica, orgánica e incluso emocionalmente del conglomerado de rémoras o problemas a solventar.

No cabe decir, como se adujo en su día por ciertos críticos originarios de países septentrionales de la Unión Europea, que estemos ante una construcción ontológica de raíz escolástica o genéricamente católica, aunque bien es verdad que la aportación tomista a la teoría inicial de subsidiariedad merece la más alta consideración intelectual, ya que en estricta etimología latina el subsidium era simplemente considerado como una ayuda, con las evidentes inferencias asistenciales, significación superada por tanto con aquellas sumas teológicas. En modo alguno el tomismo vincula el siempre aludido principio con su ulterior acepción de eficiencia y, mucho menos, de proximidad a un sujeto finalista o principal de la acción pública. El error de apreciación septentrional procedía de la confusión derivada de la utilización del término en las encíclicas *Quadragesimo anno* y *Pacem in Terris*, que postulaban la protección del individuo, la familia, las asociaciones y unidades más elementales de organización comunitaria frente a una potencia desmembración, motivada por el empuje de la centralización administrativa. No obstante, y para percartarnos de la ambivalencia de la expresión, no debe ignorarse que desde otras posiciones el propio Abraham Lincoln sostenía que “en todo lo que las personas puedan hacer de manera satisfactoria por ellas mismas el Estado no debe intervenir”, afirmación que nos coloca de lleno en la valoración que del principio de subsidiariedad efectúan tanto el clásico liberalismo político como el federalismo.

Sin embargo, y pese a las connotaciones históricas aludidas, hoy puede afirmarse que existe un consenso básico sobre el sentido generalmente admitido del principio de subsidiariedad, al menos cuando nos referimos a él en el contexto de las políticas públicas. Se trata precisamente de aquél que entiende la acción pública desde una óptica de combinación de eficacia junto con la natural restricción de medios y con la deseable obtención de la máxima satisfacción cívica. Cuando se trata de políticas de cohesión social esto resulta tanto o más necesario que en otros ámbitos debido a la creciente convergencia simultánea de necesidades y demandas colectivas, para cuya atención los presupuestos gestionados por las autoridades son y serán siempre una restricción insoslayable e imposible de transgredir.

Por tanto, la subsidiariedad vista como un dejar hacer a quien mejor puede y sabe con un menor coste para obtener mayores y más cualificados resultados debe ser el centro de nuestra reflexión.

No se trata, pues, de una mera estrategia de reparto de poder. Ni siquiera ha de considerarse como un simple corolario de la teoría de los contrapesos políticos. Implica brindarle a ciudadanos desfavorecidos por múltiples y variadas motivaciones el acceso a medidas reparadoras, compensadoras o impulsoras, según los casos y evitando que la maquinaria administrativa engulla más recursos de los razonables o que, simplemente, tarde más de lo aconsejable para ejecutar sobre el terreno las actuaciones cohesivas más acordes con la realidad social. Aquí puede decirse que, al igual que en la física newtoniana, la concurrencia de múltiples intermediarios y el alargamiento de la línea de ejecución provoca un incremento del desgaste de recursos o energía por la propia fricción añadida y una reducción paralela de la conductividad, tanto en vía ascendente, es decir, de demandas e información, como descendente, de respuestas y ejecución de soluciones.

Las ventajas de un enfoque de estas características, que abogue por la generalización del principio de subsidiariedad, son tan obvias que hace innecesaria la elaboración de un elenco exhaustivo y omnicomprendivo de las mismas.

Con todo, procede subrayar que es precisamente el mejor conocimiento de los individuos afectados y sus agrupaciones, del entorno en el que se mueven, y de sus carencias organizativas lo que aconseja dar una mayor fiabilidad a los análisis elaborados por quienes tienen encomendadas mayores responsabilida-

des personales por su inmediatez al escenario, en lugar de a teóricas disecciones efectuadas por gabinetes tecnocráticos, que sólo pueden recurrir a datos de segunda o tercera mano, tan asépticos como deturpados por una imprescindible composición en función de protocolos generales.

La apuesta por la cohesión social exige, a mi entender, poseer cierta sensibilidad que sólo se puede acreditar mediante la implicación personal, directa e inmediata en los problemas, situaciones y carencias que se pretenden solventar o enmendar. Sin ese elemento resulta insensato avalar como correcta una imprescindible lista de prioridades, partiendo del axioma de que no todo se puede arreglar instantánea y coetáneamente. Si se me permite el símil, cabría ilustrar la bondad del principio de subsidiariedad como un reflejo fiel de otro principio de reputada constatación empírica en todos los ámbitos de la actividad humana, así fuesen económicos, como académicos, fabriles, científicos o artísticos. Me refiero al principio de especialización en el trabajo o de división del mismo. No se precisa ser un discípulo de Adam Smith y partícipe de las enseñanzas condensadas en su famosa descripción de la fábrica de alfileres, donde la eficiencia crece por el aparentemente banal hecho de que unos operarios se concentren en afilar las puntas y otros en conformar las cabezas, para testimoniar que rinde más quien más se prodiga en una tarea. En cualquier otro sistema alternativo de organización humana, la especialización resulta sustancial a la pericia y ésta a la mejora de los resultados, sea por unidad de tiempo, de inversión o esfuerzo.

Quienes hemos trabajado en la escena europea por una mayor extensión en las políticas públicas del principio de subsidiariedad tendemos a ser consecuentes con esa filosofía a todos sus niveles. En España me precio de haber sido adalid del concepto de Administración única, cuya lógica interna se infiere y nutre, como resulta evidente, del mismo núcleo ideológico que aquel principio. Es obvio que quienes defendemos ya no sólo la necesidad, sin también la pertinencia y valía de una política continental de cohesión social como base del proceso de construcción europea, estamos igualmente comprometidos con la apuesta por una distribución equitativa de la carga de trabajo que supone aplicar y ejecutar las medidas concretas que han de percibir, en última instancia, los ciudadanos implicados en ellas.

En ese sentido la política comunitaria de cohesión puede tomarse como un magnífico patrón de esta doctrina. Si tal política posee su traducción pre-

supuestaria más directa en el Fondo de Cohesión, sin perjuicio de su afección por otras políticas e instrumentos, como la regional con los fondos estructurales y la socio-laboral con el Fondo Social Europeo, y aquel primer Fondo se plasma sobre el terreno en intervenciones medioambientales y de mejora de las comunicaciones, resulta claro que tales actuaciones concretas no podrían tener una recta sustanciación si a los niveles administrativos más próximos a la ciudadanía no se les permite coadyuvar a alcanzar los objetivos de interés general y comunitario perfilados en las normas constitutivas o de Derecho originario. De poco serviría disponer de una adecuada red transeuropea de vías de gran capacidad si no fuese acompañada de engarces idóneos con una tupida capilaridad de infraestructuras de transporte, como también resultaría incongruente fomentar tan sólo ingentes obras de tratamiento de aguas o residuos sin el concurso de los equipamientos complementarios más extensos a nivel municipal.

No cabe pues resquicio alguno a la duda o el escepticismo sobre la superior sinergia del tándem formado entre la cohesión social y el principio de subsidiariedad frente a otras modalidades alternativas de intervención. Una estrategia sustantiva o material con objetivos cohesivos no puede desligarse de una correcta operativa instrumental. La relación entre ambos conceptos debiera entenderse como un compuesto binario, de forma que su idónea activación nunca se conseguiría sin el concurso de éstos en las proporciones que aconseje la experiencia de cada supuesto concreto.

Por añadidura, ni que decir tiene que la subsidiariedad posee una inmanente connotación democrática, derivada del plus participativo que de ella se infiere y que resulta especialmente oportuna en el marco de la política social. De manera que a sus escépticos les digo que el error en el que están incurriendo debiera ser sobradamente detectado por sus propios sentidos, y que si así no fuere convendría que reparasen en las meditaciones kantianas sobre la alteración de la percepción o en las advertencias de Calderón o Shakespeare sobre lo equívoco de las evocaciones oníricas.

En síntesis, la eficiente planificación, desarrollo y ejecución de medidas de cohesión social aconseja vivamente aplicar en toda su extensión la filosofía de la intervención subsidiaria. El interés de la cosa pública, pero sobre todo y especialmente de los ciudadanos particulares, así lo exigen. Sólo de ese modo podrá garantizarse una mayor participación del cuerpo social en el diseño de aquellas medidas, un mejor plan de materialización, un menor coste relativo

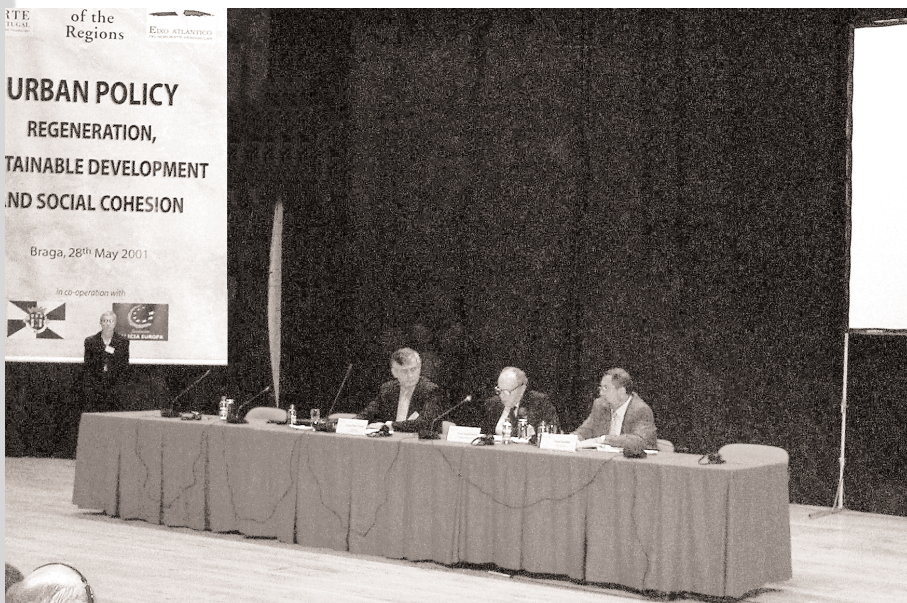
por unidad de tarea y una superior capacidad de atención al de por sí extenso campo de necesidades y carencias que deben ser atendidas. Y en esa dinámica el protagonismo de las autoridades locales y regionales, de entidades como la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal y el Comité de las Regiones, pero también de órganos transversales y sectoriales, representantes de los intereses singulares de las agrupaciones que enriquecen nuestras complejas comunidades civiles, como es el caso significado de los Comités Económicos y Sociales, desde el escalón municipal hasta el europeo, resulta ineludible. Finalmente, espero y deseo que toda esa rica urdimbre sea adecuadamente trenzada por el Parlamento Europeo, como Institución clave del edificio de nuestra Unión, que está llamada a convertir el conjunto de mensajes que recibe en una composición armónica, que combinen sabiamente la solidaridad interestatal con la particular cohesión social de unas colectividades a menudo sometidas a presiones e intereses tan antagónicos como discordes. ◀◀

Sergio Santillán

Presidente da Secção ECO  
Comité Económico e Social

►► A coesão social e económica está considerada e deve ser cada vez mais um objectivo central na construção europeia. É uma aspiração compartilhada de forma maioritária pelos cidadãos da União Europeia e está reconhecida no tratado como um dos princípios básicos desta mesma União.

A coesão social e económica traduz-se na procura de um maior equilíbrio territorial tratando de diminuir ou atenuar as grandes diferenças económicas que ainda existem entre regiões da União. Além disso, a coesão engloba as características de desenvolvimento urbano, motivo central desta conferência sendo um factor muito importante se se tem em conta que 80% dos cidadãos da União vive em cidades, vilas ou aldeias da Europa. Coesão é também promover o crescimento económico em zonas que têm mais dificuldade para fazê-lo e lutar a favor de igualdade de oportunidades e contra toda a forma de discriminação dos cidadãos. Dada a transcendência desta aspiração da União é



fundamental que as associações que compõem o amplo campo da sociedade civil estejam associadas ao processo de elaboração política e ao processo de adopção de decisões que conduzam a uma maior coesão social e económica e isto por várias razões.

Numa primeira parte o modelo europeu está fundado numa democracia participativa, onde junto às associações de representação política estão organizações que representam os interesses dos cidadãos nas suas vertentes mais variadas e que têm na Europa um notável dinamismo.

Por outra parte uma democracia participativa favorece dois aspectos, constitui uma aplicação do princípio da subsidiariedade, tema esse que foi brilhantemente exposto pelo Sr. Fraga Iribarne na intervenção anterior, aproximando assim as decisões aos cidadãos e ganhando, portanto, uma maior proximidade com os direitos beneficiários dessas decisões e, por outra parte, uma democracia participativa assegura uma maior eficácia na adopção de decisões e na elaboração de políticas que nem sempre são fáceis de pôr em prática.

O Comité Económico e Social da União Europeia em cujo nome falo esta manhã, tem vindo a reflectir com profundidade sobre a sociedade civil organizada e o papel que pode ter na abertura de princípios institucionais de participação na Europa.

O Comité Económico e Social é uma instituição já antiga, que nasceu com o tratado de Roma em 1957. É composta por três grupos: associações empresariais, sindicatos e um terceiro grupo muito variado e muito dinâmico, onde existe a maior diversidade de associações de representações de consumidores, mutualidades, colégios profissionais, etc.

Creio que o nosso Comité começou um ponto de direcção nos últimos anos que pode levar a uma alteração na sua configuração, que provavelmente terá a sua tradução jurídica no próprio tratado da União Europeia no futuro. Em Outubro de 1999 celebrou-se na sede do Comité Económico e Social em Bruxelas, a primeira Convenção sobre Sociedade Civil Organizada na Europa e para o final deste ano, 2001, haverá uma segunda Convenção dedicada especificamente ao tema "Governança e Sociedade Civil Organizada".

O Comité Económico e Social trata portanto de transformar-se num ponto de encontro e num fórum de debates sobre esta questão e as suas con-

siderações reflectem-se sobre uma certa direcção. É necessário em primeiro lugar sublinhar que os componentes da sociedade civil, na sua mais ampla expressão, tem como principal objectivo a luta a favor do emprego, contra a exclusão social e económica. A sociedade civil é composta por um amplo conjunto de organizações inseridas nas empresas, nos sectores produtivos. Abarca associações não governamentais, fundações e todo o tipo de sociedades destinadas a promover os interesses dos cidadãos. Estas associações tratam de fomentar a criação de emprego e de lutar a favor da coesão social estabelecendo condições sócio-económicas adequadas, tanto através de diversas formas de colaboração com as instituições públicas, como também através de diversas formas de parcerias. É importante contudo delimitar os conceitos de actuação, os campos que correspondem à sociedade civil referente aos actores sociais tradicionais.

Na União Europeia existe uma antiga tradição de diálogo social, de estabelecimento autónomo, das condições de trabalho entre associações empresariais e sindicatos, que se traduz em convénios colectivos: diversas formas de participação na empresa, diversas formas de diálogo social direccionando-se na procura de melhores condições de emprego, a saúde no trabalho, a participação da mulher no emprego, a luta contra a discriminação no trabalho, a formação profissional, etc.

O Comité Económico e Social não é um fórum para o diálogo social que tem já os seus princípios estabelecidos tanto em cada um dos estados membros da Europa, como nas próprias instituições comunitárias. Considera-se portanto que ao longo deste diálogo social, e como complemento a este, deve haver um conceito muito mais amplo de diálogo civil, no qual se abordem uma série de questões de enorme importância para os cidadãos. Neste diálogo civil devem participar todos os membros da sociedade civil organizada. O diálogo civil pode consistir em acordos, negociações, intercâmbio de experiências entre os próprios membros da sociedade civil ou destes com as instituições públicas. Além disso, é necessário ampliar o diálogo civil nesta etapa de transformação da União aos países que brevemente se converterão em membros da União Europeia.

Os objectos deste diálogo civil e desta forma de participação civil na construção europeia, os objectivos, as matérias que podem tratar, englobarão um amplo campo de assuntos, com exclusão daqueles que são próprios das nego-

ciações entre associações empresariais e sindicatos e englobarão o meio ambiente, a protecção dos consumidores, a cultura, a protecção dos direitos humanos, etc,etc.

Existem dois campos que me parecem importantes frisar como objectivos, como temas centrais deste diálogo civil, que deve abarcar a sociedade civil europeia.

Um, é o do desenvolvimento urbano que já mencionei. As cidades confrontam-se actualmente com uma série de questões que têm a ver com a qualidade de vida, a necessidade de assegurar a segurança dos cidadãos, o meio ambiente, o emprego, a luta contra a exclusão social, a necessidade de promover o desenvolvimento naquelas zonas urbanas em piores condições. O diálogo civil é possível neste âmbito, porque em aldeias, vilas e cidades e ao longo de toda a Europa existe uma ampla rede de associações que representam os mais variados sectores da vida urbana. A própria Comissão Europeia refere-se a esta questão no marco de actuação que elaborou em 1998 e onde promove e procura integrar a sociedade civil tanto no intercâmbio de experiências, como no processo de adopção de decisões.

Outro campo que me parece fundamental é o que se relaciona com a emigração. O grande número de emigrantes que existem neste momento na Europa colocou uma série de questões relacionadas com o emprego, com a reagrupação familiar, com a saúde, a educação, a habitação dos emigrantes, com os problemas de adaptação que podem ter no novo meio social. Trata-se de um conjunto de questões que excedem as possibilidades que pode ter o diálogo social entre empresários e sindicatos e questões urgentes que têm de ser abordadas pelas autoridades necessitando da máxima cooperação da sociedade civil.

Finalizo, portanto, este discurso assinalando que a intervenção da sociedade civil na construção europeia é já importante e será crescente no futuro. Felicito-me por isso, porque acredito que a União é um modelo de integração que pode mostrar-se noutras partes do mundo como uma integração baseada no progresso, baseada na tolerância, baseada na democracia e baseada na ampla participação de todos os cidadãos no seu desenvolvimento e no seu futuro. ◀◀

## “LAS ACCIONES DEL PARLAMENTO EUROPEO PARA COMBATIR LA EXCLUSIÓN SOCIAL Y PROMOVER LA COHESIÓN SOCIAL”

Manuel Pérez Álvarez

Miembro del Parlamento Europeo

►► Como miembro de la Comisión de Empleo y Asuntos sociales del Parlamento Europeo me gustaría centrar su atención en la contribución de la cámara europea al desarrollo de una política europea que intenta prevenir y erradicar la pobreza y la exclusión y promover la integración y participación de todos en la vida económica y social.

Es un hecho que la exclusión es un fenómeno de gran amplitud que afecta a todos los Estados miembros por su carácter multiforme, que no se limita a la insuficiencia de ingresos sino que afecta a las múltiples dimensiones de la integración económica y social.

A nivel europeo desde 1989, en base a una resolución del Consejo y de los ministros de Asuntos sociales relativa a la lucha contra la exclusión social, se



afirma la necesidad de una acción global de lucha contra la exclusión en la que por un lado, las políticas de desarrollo económico deban ir acompañadas de políticas específicas de integración y, por otro lado, la puesta en práctica de medidas que garanticen unos recursos suficientes a las personas y fomenten el acceso a la educación, a la formación al empleo, a la vivienda, a los servicios colectivos y a la atención médica.

## OBJETIVOS EN LA LUCHA CONTRA LA POBREZA Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL.

### **1. Orientaciones políticas definidas por el Consejo Europeo**

En el Consejo Europeo reunido en Lisboa y en Feira, los Estados miembros de la UE superaron una etapa importante, haciendo de la lucha contra la exclusión social y la pobreza uno de los elementos centrales de la modernización del modelo social europeo. Los jefes de Estado y de Gobierno convinieron en la necesidad de tomar medidas para dar un impulso definitivo a la eliminación de la pobreza fijando los objetivos apropiados. Convinieron igualmente en que las políticas de lucha contra la exclusión social debían fundamentarse en un método abierto de coordinación que combine los planes de acción nacionales con un programa de acción presentado por la Comisión, para favorecer la cooperación en este punto.

Sin duda, el Consejo Europeo reunido en Lisboa y Feira hizo de la promoción de la integración social un eje esencial de la estrategia global de la Unión para alcanzar su objetivo estratégico del futuro decenio, a saber, convertirse en la economía basada en el conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer económicamente de manera sostenible, acompañada de una mejora cuantitativa y cualitativa del empleo y de una mayor cohesión social. El Consejo europeo estableció así mismo el objetivo del pleno empleo en Europa en una sociedad incipiente, mejor adaptada a las preferencias personales de los hombres y mujeres.

Esta actitud se enmarca en el desarrollo de la introducción de la lucha contra las exclusiones en las disposiciones del Tratado de Amsterdam relativas a la política social de la Unión (arts. 136 y 137 del Tratado).

## 2. Enfoque pluridimensional

La pobreza y la exclusión social adoptan formas complejas y pluridimensionales que obligan a recurrir a un amplio abanico de políticas en el marco de una estrategia global. Paralelamente a la política de empleo, la protección social juega un papel primordial, pero se debe reconocer la importancia de otros factores tales como la vivienda, la educación, la salud, la información y la comunicación, la movilidad, la seguridad y la justicia, el tiempo libre y la cultura.

Conviene pues integrar en las diferentes políticas ("mainstreaming"), en los planos nacional y comunitario, el objetivo de lucha contra la pobreza y la exclusión social.

El empleo es la mejor protección contra la exclusión social. A fin de desarrollar un empleo de calidad, conviene desarrollar la capacidad de inserción profesional, en particular gracias a la adquisición de competencias y a la formación permanente. La puesta en práctica de los objetivos que la Unión Europea se ha fijado en el marco de la estrategia europea para el empleo contribuye así de manera determinante a la lucha contra la exclusión. El crecimiento económico y la cohesión social se refuerzan mutuamente. Una sociedad con más cohesión social y menos exclusión es la prueba de una economía más potente.

Los sistemas de protección social juegan igualmente un papel estratégico. A este respecto, los sistemas nacionales de asistencia social y los sistemas que garantizan unos recursos suficientes son importantes instrumentos de la política de protección social. Es importante, en el marco de un Estado social activo, promover unos sistemas modernos de protección social que favorezcan el



acceso al empleo. Las pensiones de jubilación y el acceso a la asistencia sanitaria desempeñan igualmente un papel importante en la lucha contra la exclusión social.

La nueva sociedad basada en el conocimiento ofrece posibilidades considerables para reducir la exclusión social, ya sea creando condiciones económicas para una mayor prosperidad o creando nuevas modalidades de participación en la sociedad. El surgimiento de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación constituye una oportunidad excepcional, con la condición de que se evite el riesgo de que se amplíe la brecha de quienes tienen acceso a los nuevos conocimientos y quienes son excluidos. El Consejo Europeo de Lisboa señaló que convenía impedir que algunas personas quedaran excluidas de la sociedad de la información y que era necesario prestar atención particular a las personas discapacitadas. La puesta en práctica de un plan de acción de la Comisión "Europe 2002 - Una sociedad de la información para todos", aprobado por el Consejo de Feira, debe contribuir a la consecución de este objetivo.

Conforme a las orientaciones del Consejo de Lisboa, los objetivos apropiados deben permitir igualmente favorecer una mejor comprensión de la exclusión social, integrar la promoción de la solidaridad en las políticas de los Estados miembros en materia de empleo, educación y formación, salud y vivienda, y definir acciones prioritarias para determinados grupos beneficiarios (por ejemplo, las minorías, los niños, las personas mayores, los minusválidos), habiéndose dejado a discreción de los Estados miembros la elección de las acciones más adaptadas a su situación particular.

### **3. Modalidades de puesta en práctica**

Los artículos 2 y 3 del Tratado, respectivamente, fijan como misión de la Comunidad la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres y disponen que en todas sus actividades la Comunidad procurará eliminar las desigualdades entre el hombre y la mujer y promover su igualdad. Es importante así integrar la igualdad entre hombres y mujeres en todas las acciones encaminadas a satisfacer los objetivos indicados, especialmente evaluando, en el momento de las diferentes etapas de programación, de decisión y de seguimiento de estas acciones, las consecuencias que resulten para los hombres y para las mujeres.

La puesta en práctica de esta situación debe hacerse respetando el principio de subsidiariedad. La lucha contra la exclusión social es ante todo responsabilidad de los Estados miembros y de sus autoridades nacionales, regionales y locales, en conexión con el conjunto de agentes interesados, especialmente los interlocutores sociales y las organizaciones no gubernamentales. Asimismo, se acopla a las características nacionales de los sistemas de protección social y de las políticas sociales.

**DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE ESTABLECE UN PROGRAMA DE ACCIÓN COMUNITARIO A FIN DE FOMENTAR LA COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS PARA LUCHAR CONTRA LA EXCLUSIÓN SOCIAL (COM (00) 368, 16.06.2000)**

Como parte de su contribución a la preparación del consejo Europeo de Lisboa, la Comisión presentó el 1 de marzo del 2000 su Comunicación "Construir una Europa que fomente la integración". Tomando como base la voluntad de promover la política social como un factor productivo, esta propuesta daba un nuevo ímpetu a la cooperación de la UE a fin de combatir la exclusión social y de aplicar con este fin la nueva disposición del Tratado acordado en Amsterdam - el art. 137 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (TCE). Con la incorporación de la promoción de la inclusión social dentro de la estrategia global de la Unión durante la próxima década, y con el acuerdo de desarrollar políticas sociales de inclusión basadas en un método abierto de coordinación a nivel de la UE, el Consejo Europeo de Lisboa como explicaba antes, ha dado un paso adelante en esta cooperación. Como seguimiento de estas conclusiones, y visto el art. 137TCE, la Comisión propone por una Decisión por la que se establece un programa de acción comunitario para apoyar y fomentar esta cooperación.

**1. La estrategia comunitaria de lucha contra la exclusión social**

En el Consejo Europeo de Lisboa, la Unión se fijó un nuevo objetivo estratégico para próxima década: convertirse en la economía basada en el conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de conseguir un crecimiento sostenible, con más y mejores puestos de trabajo y una mayor cohesión social. Para lograr este objetivo, el Consejo Europeo decidió una estrategia triple: promover la transición a una economía competitiva basada en el conocimiento y una sociedad de la información para todos; modernizar el modelo europeo, invertir en las personas y promover la inclusión social; y fomentar

una economía sólida y unas perspectivas favorables de crecimiento. En este marco, el Consejo Europeo acordó basar las políticas de inclusión social en un método abierto de coordinación que combinara los planes nacionales de acción con una iniciativa de cooperación de la Comisión. Esta estrategia se apoyaría en objetivos adecuados para la erradicación de la pobreza y la exclusión social.

Más específicamente, el Consejo Europeo declaró que la estrategia de inclusión social de la Comunidad debería consistir en:

- la promoción de una mejor comprensión de la exclusión social a través del diálogo y los intercambios continuados de información y de las mejores prácticas, a partir de indicadores comúnmente acordados;
- la integración de la promoción de la inclusión en las políticas de empleo, educación y formación, sanidad y vivienda de los Estados miembros, lo que se complementa a nivel comunitario con la actuación de los Fondos Estructurales en el actual marco presupuestario;
- y el desarrollo de acciones prioritarias dirigidas a grupos destinatarios específicos, que los Estados miembros elegirán según sus situaciones particulares, e informarán posteriormente sobre su puesta en práctica.



La ejecución de esta estrategia a través del método abierto de coordinación, respetando al mismo tiempo el principio de subsidiariedad, y con la participación activa de todos los actores pertinentes, tal como recomienda el Consejo Europeo, implica:

- la fijación de directrices para la Unión combinadas con calendarios específicos para lograr sus objetivos a corto, medio y largo plazo;
- el establecimiento, en su caso, de evaluaciones comparativas e indicadores cuantitativos y cualitativos basados en los mejores del mundo y adaptados a las necesidades de los diferentes Estados miembros y sectores como medios de comparación de las mejores prácticas;
- la conversión de estas directrices europeas en políticas nacionales y regionales mediante la determinación de objetivos específicos y la adopción de medidas, teniendo en cuenta las diferencias nacionales y regionales;
- y la supervisión, evaluación y revisión por homólogos periódicas, organizadas como procesos de aprendizaje mutuo.

En respuesta a la invitación del Consejo Europeo de Lisboa, la Comisión presenta un programa de acción comunitario para apoyar la cooperación política de la UE requerida por la estrategia.

Este programa establecerá medidas previstas en el artículo 137 TCE (párrafo 2 y 3 del apartado 2) "destinadas a fomentar la cooperación entre los Estados miembros mediante iniciativas para mejorar los conocimientos, desarrollar el intercambio de información y de buenas prácticas, y promover fórmulas innovadoras y experiencias de evaluación con el fin de luchar contra la exclusión social". Está concebido para complementar los esfuerzos comunitarios que tratan de conseguir el máximo impacto en la exclusión social e integrar la lucha contra la exclusión social en todos los instrumentos y medidas de la política comunitaria. Tendrá una especial importancia a fin de combatir las nuevas formas potenciales de exclusión social relacionadas con la nueva sociedad del conocimiento, así como de aprovechar las oportunidades que ofrece la sociedad del conocimiento para luchar contra la exclusión social. Contribuirá a apoyar los esfuerzos necesarios para reducir significativamente la pobreza en Europa, según lo propuesto por la Comisión en su contribución al Consejo Europeo de Lisboa (reducción del número de personas que viven por debajo del umbral de la pobreza del 18% actual al 15% en 2005 y al 10% en 2010, y reducir a la mitad la pobreza infantil antes de 2010). A este respecto, apoyará

el desarrollo de objetivos e indicadores comúnmente acordados a nivel de la UE, complementados en cada Estado miembro por las evaluaciones comparativas y los indicadores cuantitativos y cualitativos que reflejen sus necesidades y prioridades respectivas según lo propuesto en sus planes nacionales de acción para luchar contra la exclusión social.

## **2. LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA**

La lucha contra la exclusión social es, ante todo, una responsabilidad de los Estados miembros y sus autoridades nacionales, regionales y locales. El programa comunitario propuesto tiene como objetivo añadir un valor a la acción de los Estados miembros. A partir de los planes nacionales de acción que establezcan los Estados miembros, el programa se centrará en la cooperación transnacional como medio para mejorar la comprensión y las prácticas, y promoverá con los Estados miembros la supervisión, la evaluación y la revisión por homólogos como procesos de aprendizaje mutuo. El trabajo del programa se vinculará con los objetivos que acordará el Consejo a fin de centrar el trabajo en la consecución de un impacto decisivo en la erradicación de la pobreza. Habida cuenta de la contribución de los interlocutores sociales y las organizaciones no gubernamentales a la lucha contra la exclusión social, el programa los implicará en el debate y el diálogo político de base amplia que promoverá a nivel europeo.

La exclusión social posee múltiples dimensiones. En consecuencia, es preciso desarrollar medidas para luchar contra la exclusión social en una amplia gama de áreas políticas tales como el empleo, la protección social, la educación y la formación, la salud y la vivienda. Las experiencias de los Estados miembros y de la Comunidad han demostrado la importancia de un planteamiento integrado que consiga vincular y "someter a prueba" las diferentes políticas destinadas a luchar contra la exclusión social. También han mostrado la importancia de las colaboraciones en las que participan los afectados por estas políticas a fin de garantizar este planteamiento integrado. La experiencia ha demostrado la necesidad de asegurar una participación activa de todos los interesados, especialmente de los excluidos o expuestos a la exclusión social, así como de las organizaciones que trabajan en defensa de sus intereses, incluidos los interlocutores sociales y otros actores de la sociedad civil tales como las organizaciones no gubernamentales y de carácter voluntario. Los Estados miembros están realizando estos objetivos de diferentes maneras, mediante programas nacio-

nales, mecanismos especiales de coordinación, legislación marco, activación y promoción de recorridos individuales hacia la integración.

En su apoyo a la cooperación política entre Estados miembros y con vistas a la integración de la lucha contra la exclusión en todas las políticas pertinentes, el programa hará un especial hincapié en los planteamientos integrados, basados en colaboraciones y participativos, y en las cuestiones relacionadas con las buenas prácticas y la supervisión. El punto fuerte de la estrategia que apunta el programa es invertir en análisis, conocimiento y comprensión a nivel comunitario, que servirá de ayuda a los Estados Miembros para alcanzar estos objetivos y hacerlo en el contexto de un proceso de conocimiento mutuo. Fomentará el intercambio transnacional de análisis y buenas prácticas a fin de ayudar a los interesados a mejorar sus políticas y sus acciones. Se determinarán con los Estados miembros las cuestiones que deben abordarse en una cooperación de estas características a partir de sus planes nacionales de acción, y el comité del programa establecido en la decisión propuesta desempeñará un importante papel a este respecto.

### **3. OBJETIVOS**

De conformidad con las conclusiones del Consejo Europeo de Lisboa, el objetivo global del programa es fomentar una cooperación que permita que la Unión y sus Estados miembros consigan un impacto decisivo en la erradicación de la pobreza y la exclusión social, tal como se fijó en los objetivos acordados por el Consejo.

Más específicamente, los objetivos del programa deberían consistir en incrementar la eficacia y la eficiencia de las políticas y acciones comunitarias y de los Estados miembros:

- mejorando la comprensión de la exclusión social;
- organizando la cooperación política y el aprendizaje mutuo en el contexto de los planes nacionales de acción; y
- desarrollando la capacidad de los agentes para hacer frente de manera eficaz a la exclusión social, en especial a través del establecimiento de redes a nivel de la UE.

#### 4. ACCIONES

Para conseguir estos objetivos, el programa dividirá sus actividades en tres capítulos que se apoyan mutuamente.

Capítulo 1: Análisis de las características, causas, procesos y tendencias de la exclusión social, lo que incluirá el desarrollo de metodologías comunes de medición, el desarrollo y la difusión de estadísticas comparables en los Estados miembros y a nivel comunitario, así como el desarrollo de estudios temáticos para contribuir al conocimiento sobre la exclusión social en los Estados miembros. La importancia de este capítulo está relacionado con las conclusiones del Consejo Europeo de Lisboa para desarrollar planes de acción nacional y un nuevo método abierto de coordinación para combatir la exclusión social y la necesidad en este contexto de identificar indicadores apropiados cuantitativa y cualitativamente, y referencias que hagan posible realizar periódicas evaluaciones y comparaciones paritarias (peer review). Esto requerirá esfuerzos de cooperación especial e incremento de estadísticas, metodologías y comprensión de la exclusión social, así como de las políticas que puedan ayudar a prevenir y a combatir la exclusión. Un esfuerzo importante supone el trabajo estadístico en cooperación con los Centros de estadística nacionales.

Capítulo 2: Cooperación política e intercambio de información y de las mejores prácticas. Las medidas transnacionales de este capítulo ayudarán a los Estados miembros a elaborar, aplicar, supervisar y evaluar sus planes nacionales de acción destinados a luchar contra la exclusión social. Más específicamente, se apoyarán los talleres, las reuniones y los seminarios políticos que posean una dimensión europea, organizados por organizaciones europeas, Estados miembros y otros actores clave con el apoyo activo de los Estados miembros, en relación con el desarrollo de criterios de comparación e indicadores cuantitativos y cualitativos a fin de comparar las mejores prácticas y evaluar las políticas y las experiencias. También se apoyará la supervisión periódica, la evaluación, las actividades de revisión por homólogos y los estudios organizados como procesos de aprendizaje mutuo. Una medida final tendrá por objeto la producción y difusión de un estudio anual de la UE sobre la exclusión social, en el que se presentará la situación de los diferentes planes nacionales de acción así como de las políticas y acciones comunitarias pertinentes.

Capítulo 3: Promoción de un diálogo en el que participen los diferentes interesados y apoyo al establecimiento de redes. Las medidas de este capítulo procurarán apoyar un diálogo y un debate políticos amplios a nivel europeo sobre la exclusión social. Incluirán asimismo la financiación básica de las redes europeas clave implicadas en la lucha contra la pobreza y la exclusión social, y una mesa redonda anual de la UE sobre la exclusión social organizada en colaboración con la Presidencia de la UE.

En todas estas actividades, el programa respetará el principio de la integración de la igualdad entre los sexos en el conjunto de las políticas. Se prestará una atención particular a los problemas de exclusión que plantea la nueva sociedad del conocimiento.

## **5. OPTIMIZACIÓN DEL VALOR AÑADIDO, DE LA SINERGIA Y DE LA COMPLEMENTARIEDAD**

A fin de conseguir los mejores resultados del programa es esencial que las acciones apoyadas por él no se solapen con otras acciones comunitarias. Además, siempre que sea posible, debería utilizarse los resultados del programa a fin de incrementar el efecto inclusivo de otros instrumentos comunitarios. Esto se logrará del siguiente modo:

- las actividades del programa estarán centradas exclusivamente en el soporte de la política orientada a la cooperación entre Estados Miembros dentro del contexto de incremento del nuevo método abierto de coordinación en la inclusión social. El programa no cofinanciará proyectos in situ que tengan por objeto hacer frente a la exclusión social a nivel local, regional y nacional, y beneficiar directamente a las personas excluidas, puesto que es responsabilidad de los Estados miembros en el contexto de sus planes nacionales de acción, complementados en su caso por instrumentos comunitarios específicos. Éstos podrían incluir los Fondos Estructurales en las regiones del objetivo 1 y 2 o el Fondo Social Europeo en el objetivo 3, y su nueva iniciativa comunitaria EQUAL, en ámbitos relacionados con la integración en el mercado de trabajo.
- El programa tampoco apoyará la cooperación transnacional ni las acciones de orientación política en relación con asuntos que puedan estar relacionados con la exclusión social, pero que están o que vaya a estar cubiertos por una acción comunitaria específica, como por ejemplo la

lucha contra la discriminación, y la igualdad entre mujeres y hombres en el trabajo. No obstante, dado que el programa está concebido para apoyar el desarrollo de los planes nacionales de acción y para promover soluciones políticas innovadoras, integradas y basadas en la colaboración, se prestará una especial atención a una utilización óptima de los conocimientos y las experiencias obtenidos con estos programas. Al mismo tiempo, las lecciones y las buenas prácticas generadas en el contexto de este programa y de los planes nacionales de acción de los Estados miembros deberán ponerse a disposición de otros programas e instrumentos comunitarios a fin de poder desarrollar la máxima sinergia entre ellos.

- Para facilitar la consecución de este objetivo, se creará un grupo interservicios especial dentro de la Comisión, que tendrá como fin la promoción de la integración de la lucha contra la exclusión social en las políticas comunitarias generales, incluida la acción en el marco de los Fondos Estructurales. Además, procurará incrementar la incidencia en la lucha contra la exclusión de los instrumentos comunitarios para los cuales la promoción de la lucha contra la exclusión social ya es un objetivo importante. Esto podría incluir la Estrategia Europea de Empleo, la estrategia concertada para la protección social, los programas y las acciones relativos a la discriminación y la igualdad entre los sexos, y las actividades en el campo de la investigación, la educación y la formación y salud pública. Particular atención será otorgada para la total utilización en el programa de los fondos comunitarios dedicados a la investigación socioeconómica. Los resultados de este trabajo interservicios se divulgarán de una manera transparente y de fácil utilización en el contexto del programa. Además, los representantes de los Estados miembros en los comités y los grupos sobre temas relacionados recibirán la información pertinente sobre el desarrollo del programa. A este respecto, se prestará una especial atención al grupo que se creará como parte de la estrategia para modernizar la protección social.
- Los estados miembros son en gran parte responsables de la puesta en práctica de las acciones de los Fondos Estructurales. Deberán organizar a nivel nacional una estrecha coordinación entre los funcionarios responsables de los Fondos Estructurales y los responsables de las políticas de lucha contra la exclusión social. Esta coordinación deberá prestar una

especial atención a la contribución a la lucha contra la exclusión social de las acciones en el marco de los Fondos Estructurales, completando la integración de la promoción de la lucha contra la exclusión en las políticas de empleo, educación y formación, salud y vivienda de los Estados miembros. Éste será un elemento importante de los planes nacionales de acción.

## **6. COOPERACIÓN CON TERCEROS PAÍSES**

De conformidad con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y como parte de la estrategia de preadhesión, la política comunitaria consiste en abrir lo más ampliamente posible la participación en los programas comunitarios a los países de la AELC y a los países candidatos a la adhesión. La apertura de este programa es especialmente importante, ya que está concebido para contribuir a la estrategia global acordada en Lisboa a fin de lograr los objetivos fijados por la Unión para la década. La erradicación de la pobreza y de la exclusión social a partir de objetivos acordados a nivel de la UE forma parte de la modernización de las economías y las sociedades de la Unión. El conocimiento y la experiencia que se generará a través de la cooperación de este programa serán particularmente adecuados para los países candidatos a la adhesión, en los que este desafío sigue siendo generalmente mucho mayor que en la UE.

### **RESULTADOS DEL DEBATE PARLAMENTARIO DE LA RECOMENDACIÓN EN SEGUNDA LECTURA QUE ANALIZA LA POSICIÓN COMÚN DEL CONSEJO SOBRE EL PROGRAMA DE EXCLUSIÓN SOCIAL**

Durante la última sesión plenaria del PE en Estrasburgo, concretamente el pasado 16 de mayo, tuvimos ocasión de debatir la recomendación en segunda lectura sobre el programa de acción comunitario destinado a fomentar la cooperación entre los Estados miembros para luchar contra la exclusión social, que tuvo como ponente a mi querida compañera Ilda Figueiredo. En el marco del procedimiento de codecisión la cámara europea aprobó la recomendación de PE en segunda lectura. En este interesante debate en el que también intervino la Comisaria griega de Asuntos Sociales y Empleo, Anna Diamantopoulou, tuvimos ocasión de centrarnos en aquellas las demandas del PE que no fueron aceptadas en primera lectura bien por la Comisión Europea o el Consejo.

Estos puntos que fueron aprobados por unanimidad en el seno de nuestra comisión se refieren a temas como:

- la referencia a la Carta Social revisada del Consejo de Europa (1996), a la que debe sumarse ahora la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea;
- la referencia al marco financiero actual;
- el establecimiento de parámetros comunes, transformados en "comparables" en el texto de la Comisión, cuestión tanto más importante cuanto que el Consejo Europeo de Niza adoptó los objetivos a escala europea para luchar contra la pobreza y la exclusión social, en el contexto del método abierto de coordinación;
- una financiación del 90% para las actividades realizadas por ONG en el ámbito de este programa de lucha contra la pobreza y la exclusión social, teniendo en cuenta que ya se aceptó esta tasa de financiación para el programa de lucha contra la discriminación;
- la cuestión de la comitología.

De las enmiendas que no han aceptado ni el Consejo ni la Comisión son especialmente importantes las cuestiones relativas a la financiación del programa (el Parlamento defiende 100 millones de euros y la Comisión y el Consejo mantiene únicamente 70 millones), la referencia explícita a la participación del Parlamento Europeo en el seguimiento del programa, la creación de un Grupo de Reflexión y la evaluación del impacto de las políticas macroeconómicas en la pobreza y en la exclusión social.

Así pues, en esta propuesta de segunda lectura se retoman:

- las posiciones que ya recibieron el apoyo de la Comisión pero que, inexplicablemente, el Consejo todavía no ha aceptado;
- la cuestión fundamental de la financiación del programa;
- la evaluación del impacto de las políticas macroeconómicas desde el punto de vista de los posibles efectos;
- la mención explícita de los participantes en la preparación de la mesa redonda anual de la Unión Europea sobre la exclusión social.

Entre tanto, como ya es sabido, en el Consejo de Niza fueron aprobados objetivos comunes de lucha contra la pobreza y la exclusión social que deben estar presentes de forma coordinada e integrada, en una perspectiva multid-

mensional, en los planes de acción nacional que los Estados miembros se comprometieron a elaborar antes del próximo día 1 de Junio.

Por tanto, los objetivos comunes que deben estar presentes en los planes nacionales son:

- facilitar la participación en el empleo y el acceso de todos a recursos, de chos y servicios,
- prevenir los riesgos de exclusión,
- actuar a favor de los más vulnerables, y,
- movilizar al conjunto de los actores intervinientes.

Por una lado el Consejo Europeo de diciembre de este año, en el final de la Presidencia belga, deberá adoptar indicadores comunes de pobreza y de exclusión social que permitan una comparación de resultados entre los Estados miembros en el marco de aplicación de los planes de acción nacional contra la exclusión social.

En conclusión, creo que todos estamos de acuerdo en que la pobreza continua a ser un problema preocupante en la UE, con nuevos grupos, como es el caso de los inmigrantes, nuevas amenazas de exclusión, de la que puedo destacar la info-exclusión por el mantenimiento de desigualdades en el acceso a las nuevas tecnologías, que afecta a decenas de millones de personas, especialmente mujeres, infancia y personas mayores, y encontrándonos cada vez más trabajadores en precario, trabajo atípico y bajos salarios.

En este contexto es importante determinar la definición de una estrategia global de lucha contra la pobreza y la exclusión social que tenga como base el art. 137 del TUE. Siendo importante todas las medidas específicas, locales y nacionales, y fundamentalmente la puesta en marcha de una estrategia europea tendente a la coordinación de políticas y de esfuerzos en una lucha que debe ser prioritaria contra este auténtico escándalo que constituye vivir un periodo de crecimiento y aumento de la riqueza sin que, a día de hoy, más de 50 millones de ciudadanos de la UE tengan acceso a derechos fundamentales consagrados en las cartas sociales y en la Carta de Derechos fundamentales recientemente proclamada por las instituciones comunitarias. ◀◀



## RESPUESTAS DE LOS ENTES LOCALES A LOS DESAFÍOS DE SOSTENIBILIDAD EN LA NUEVA DÉCADA: PLANIFICACIÓN URBANA EFECTIVA Y NUEVOS MODELOS DE TRANSPORTE

Sánchez Robles

Representante de Eurocités

### ► ANTECEDENTES

EL Area Metropolitana en la que Bilbao se asienta, tiene una población de 1.000.000 de habitantes, de los cuales, cerca de 400.000 están censados en dicha capital, corazón de un estrecho valle de 12 kms de longitud, que discurre a lo largo de la Ría del Nervión, enmarcada por montañas.

Es la ciudad más populosa de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Situada al Norte de España, en el centro del Arco Atlántico, tiene una superficie de 41,26 km<sup>2</sup>, encontrándose a 19 m. de altitud sobre el nivel del mar.

Bilbao, ciudad eminentemente industrial, en la que la actividad minera, astillera y portuaria constituyó durante años el motor de su economía, sufrió en los años 70 de forma dramática las consecuencias de la crisis de estos sectores. Sin embargo, a partir de los pasados 90, de la mano de sus instituciones y con el firme apoyo de sus gentes, inició un activo proceso de transformación con el objetivo de convertirse en el siglo XXI en una ciudad puntera, líder en el sector terciario.



Siendo conscientes de que esta transformación debía abordarse desde una perspectiva integral, se han ido desarrollando diversos planes y proyectos para la mejora económica, cultural y social, desde ámbitos tan diversos como son la creación de infraestructuras, las políticas urbanísticas, la mejora del medio ambiente, la promoción de la cultura entendida en su expresión más amplia y como no, con la aplicación de nuevos criterios de movilidad, y todo ello bajo la tutela de una gran premisa: la SOSTENIBILIDAD.

Dentro de estas estrategias, la mejora del transporte público es una de las principales apuestas de este proceso de cambio. La toma de conciencia por parte de todas las Administraciones Públicas implicadas, ha conducido a la inversión de la jerarquía de valores imperante en el ámbito de la movilidad en las últimas décadas, destronando al vehículo privado del primer lugar y colocando en la cima al peatón y al transporte público en la convicción de la importancia que ello tiene en la consolidación de un modelo de ciudad competitivo.

No debemos olvidar que tenemos dos fuerzas irresistibles:

- 1.El deterioro acelerado de la calidad urbana provocado entre otras causas por los automóviles y
- 2.La demanda acelerada de movilidad (que seguramente seguirá creciendo en paralelo con la renta per cápita).

Esto no tiene nada que ver con el debate simplista “transporte público vs. transporte privado”. La clave está en trabajar para hacer de nuestras ciudades lugares más habitables, más amables y más limpios. Y esto se consigue tratando de mantener el equilibrio. De ahí nuestro compromiso desde la administración y más concretamente desde el Ayuntamiento de Bilbao para hacer del transporte público un elemento que posibilite un fácil acceso al trabajo, al ocio, a la cultura ..., tratando de conseguir su integración en nuestros hábitos cotidianos.

Por ello en el actual momento histórico, en el que Bilbao ha cumplido 700 años, desde su fundación por D. Diego López de Haro, queremos hacer de nuestra vieja Villa una ciudad moderna. En este sentido, hemos iniciado el camino hacia una nueva y prometedora perspectiva de futuro, en el que las oportunidades de bienestar y calidad de vida para todos sean una realidad, favoreciendo nuevas perspectivas de desarrollo económico de la mano de las

nuevas tecnologías, posibilitando la mejora de nuestro entorno medioambiental urbano, con el impulso del empleo y de la formación, el renacer de la cultura al más alto nivel y como no, desarrollando un sistema moderno y eficaz de comunicaciones.

Bilbao encara su futuro con nuevas ilusiones y energías renovadas realizando una apuesta vital por la cultura, la movilidad, la accesibilidad y la calidad de vida. Aborda una profunda regeneración para convertirse en el siglo XXI, en una urbe interesante para invertir y atractiva para vivir.

“EL MUNDO ENTERO ES UN BILBAO MAS GRANDE”, escribió D. Miguel de Unamuno. Bilbao, como metáfora del mundo. Bonito, sin duda. Este bilbaíno, escritor y filósofo universal, quiso significar con ello la “civilidad y el desarrollo”, la “unión”, el “tránsito” y el “tráfico”, el “diálogo” y el “progreso”, que ya vislumbraba en los albores del siglo XX.

Y tomando como bandera esta idea decidimos conformar un ambicioso Plan Estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano que trataré de explicar someramente, y que tiene como principal característica el haber sabido comprometer tanto al sector público como al privado, Administración y Sociedad porque sólo con la implicación de todos se pueden conseguir objetivos del calado de los planteados.

- a) Plan Estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano.
- b) Plan General Urbanístico de Bilbao.

En los primeros años 90 se elabora, promovido por la Asociación Bilbao Metròpoli 30, el Plan Estratégico para Revitalización del Bilbao Metropolitano.

En este documento se reconoce la importancia de la regeneración urbana, siendo el ámbito de Bilbao-ciudad, donde tiene la máxima expresión de desarrollo, a partir de las propuestas del Plan General Urbanístico de Bilbao (1.993)

Sobre esta base, Bilbao Metròpoli 30 liderada por las grandes empresas privadas bilbaínas, empieza a desarrollar en los primeros años 90, una intensa eficaz campaña de marketing a favor de la “metròpoli”.

Son las propuestas del Plan General y la diversidad de competencias que hay que movilizar para su aplicación entre las que se encuentra como funda-

mental, las infraestructuras viarias y el transporte para una movilidad más ágil, lo que propicia otro gran hecho fundamental que se da en Bilbao, en los años 90, como fundamento básico para el desarrollo completo de la urbe del siglo XXI: se trata de la constitución de la Sociedad Pública "Bilbao Ría 2000".

Esta sociedad está formada por cuatro niveles Institucionales: El Estado (Ministerio de Fomento y su empresa de Ferrocarriles y Puertos), el Gobierno Vasco (Obras Públicas y Transporte, Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente), la Diputación Foral, y el Ayuntamiento de Bilbao cuyo Alcalde, actúa como Presidente de la misma -.

Es a la vez un foro de consenso, y una plataforma de gestión. Su importancia se apoya en esa doble condición.

Su primer objetivo desde su nacimiento, fue a abordar las actuaciones estelares del Plan General en Bilbao.

Precisamente las autoridades europeas contribuyeron, con apoyos y recursos, al nuevo desarrollo del Bilbao Metropolitano. Ayudas que materializarán a través de subvenciones de fondos FEDER y URBAN.

Las actuaciones de concretan, abordando conjuntamente los problemas de transporte, urbanismo y medio ambiente, bajo las premisas de sostenibilidad y de la concentración.

### **Acciones innovadoras**

El Ayuntamiento de Bilbao, además de participar activamente en las dos Sociedades mencionadas, tiene un ámbito de actuación propio, como Ente Local que es, siendo competente en asuntos de movilidad, a través del Área de Protección Civil, Circulación y Transporte, junto con la planificación necesaria del Área de Urbanismo, y la ejecución del infraestructuras viales urbanas, del Área de Obras y Servicios.

El Área de Medio Ambiente, es la competente en asuntos de mejora energética para la obtención de un aire más limpio en la ciudad, y la reducción de contaminación acústica.

Desde mi puesto de Concejal-Delegada de la Alcaldía Bilbao, para la ya mencionada Area de Protección Civil y Circulación, las acciones a las que voy

a referirme van a ser analizadas desde el punto de vista del transporte urbano colectivo. A continuación, voy a realizar otro análisis, desde el punto de vista “movilidad fomento del uso del transporte público incremento de la integración en la cultura urbana”, combinando además diversos aspectos, entre ellos los de la sostenibilidad, en su forma social, medioambiental y económica.

Bilbao, actualmente se encuentra en un proceso de desarrollo de importantísimas actuaciones en el ámbito urbanístico-cultural y de movilidad urbana.

Territorialmente hablando, acciones innovadoras se concentran primordialmente en las zonas urbanas siguientes:

- Abandoibarra
- Ametzola
- Variante Sur
- Bilbao La Vieja

Desde el punto del vista temático referidos netamente del transporte público son la innovadoras:

- a) El Metro
- b) El Tranvía (la construcción de una nueva línea de tranvía de ámbito urbano)
- c) La variante del Sur de la ciudadana
- d) Estación multifuncional de mercancías.

Sin embargo, todas estas acciones buscan la creación de nuevos focos de centralidad, a los que pueda acceder con facilidad el transporte público.

Para lograr la revitalización económica, es importante destacar que estas actuaciones se plantean con un enfoque global, y con la colaboración de todas las Administraciones.

## **OBJETIVOS**

### **Desde el análisis de la Red Ferroviaria:**

Bilbao está inmerso en una planificación global de transporte por ferrocarril, no solo desde la perspectiva del viajero transporte público sino inclu-

yendo el análisis del transporte referido a mercancías. Ahora bien, su objetivo ha sido conseguir la independencia entre las líneas ferroviarias destinadas a viajes realizados por personas, de los referidos a mercaderías.

En la variante Sur de la ciudad, se ha recuperado un línea antigua, en desuso prácticamente de mercancías, para destinarla a red ferroviaria del transporte de viajeros. Este público proveniente de las líneas de RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) y Feve, acceden desde sus orígenes hasta el mismo centro de Bilbao. Cuatro estaciones de nueva creación tienen sus paradas en diferentes barrios y conectan con la Línea 1 del ferrocarril Metropolitano en la estación terminal. De esta forma, se ha integrado el ferrocarril en la ciudad, eliminando su efecto barrera y obteniéndose:

Un incremento (20%) en la utilización del transporte público de viajeros en la zona sur de la ciudad.

Una mejora importante de la movilidad en la zona, a través de la creación de aparcamientos disuasorios junto a nuevas estaciones.

Una integración del transporte público, en la cultura urbana, representada por la arquitectura en el diseño de las estaciones.

En el convencimiento de que el transporte de viajeros moderno debe ofrecer unas costas de calidad superiores en todas su facetas, que hagan agradable, e incluso, atractivo el viaje, se ha cuidado muy especialmente el diseño de las estaciones, tanto en lo que representa al volumen sobre rasante, como las partes interiores: andenes y pasillos.

Se ha contado con diversos equipos de jóvenes arquitectos locales, seleccionados a través de un concurso directo.

El órgano que integra a todos los Colegios de Arquitectos de España, ha seleccionado precisamente, una de ellas: la estación de Amézola, como uno de los edificios mejor construidos a nivel nacional, en los dos últimos años.

Se ha cuidado especialmente el acondicionamiento acústico, diseñado por un equipo en el que participa el Centro de Investigación Tecnológica de LABEIN, que atenúa las habituales molestias sonoras que soportan los usuarios en los andenes, que en el caso de las de las estaciones subterráneas se acentúa por las reflexiones de las ondas sonoras, con el techo, el suelo y los laterales de la estación.

## Desde el análisis de la Red Ferrocarril Metropolitano “Metro”

### a) Alta densidad en la red ferroviaria preexistente

A lo largo del Área Metropolitana, ambos márgenes de la Ría ha estado recorridas por múltiples líneas de ferrocarril, que han pertenecido a diferentes compañías, y que tienen incluso, diferentes anchos de vías. Antes de la puesta en servicio del Metro, en el año 1.995, existía un total de 12 trazadas ferroviarias para los poco más de 200 km. de longitud de vía ferroviaria.

Con el fin de transformar la densa red ferroviaria existente, en los años 80, se propuso cubrir la trinchera ferroviaria de la variante sur, espacio público que se ha ganado para la ciudad, aportando calidad de vida al bilbaíno.

### b) El Metro

Pero la actuación estrella se ha dado con el diseño del Metro, como columna vertebral de la red de transporte del Bilbao Metropolitano, y, a su vez, base de la reordenación del sistema de transporte público.

La Línea 1 que recorre la margen derecha de la ría, fue inaugurada en el año 1.995, atravesando Bilbao de Este a Oeste por su eje central.

Actualmente se encuentra en ejecución la Línea 2, que tiene su trazado por la margen izquierda de la metrópoli. Está prevista su inauguración para el otoño de este mismo año 2.001. Ha supuesto un auténtico cambio de hábitos y en el comportamiento del viajero, concienciándolo a favor de la utilización del transporte público, lo que ha supuesto una mejora de la accesibilidad al centro de la ciudad mediante el transporte colectivo.

Es la acción innovadora por excelencia cuyo resultado ha sido un amplio incremento en el uso del transporte público.

El diseño del Metro es obra del Sr. Norman Foster, y ha tenido una gran aceptación por los ciudadanos, lo que ha supuesto para Bilbao un auténtico cambio en la imagen de la ciudad. La aportación de las obras de arte que suponen los “fosteritos”, - verdaderas esculturas urbanas -, identificativas de las estaciones del ferrocarril metropolitano, son un regalo para el viandante. Y ello sin olvidar el interior de las mismas, sus “mezzanines”, que representan la arquitectura más avanzada en infraestructura modal del transporte.

En el Metro de Bilbao, se combina el transporte, la movilidad y la cultura.

Es paradigma del desarrollo de una ciudad con una arquitectura social de innovación, basada en las sinérgias que sobre las personas, ejercen las nuevas infraestructuras: Las del transporte Metro -, y las culturales Museo Guggenheim y Palacio de Congresos y Exposiciones de Euskalduna.

Bilbao hoy crece y se desarrolla sobre la base de fortalecimiento de su capacidad de identificación de nuevas oportunidades.

Su objetivo es “soñar”, tener ideales y hacer realidad sus sueños.

Trabajar en la creación de un entorno que atraiga a Bilbao las mejores ideas, aprender de ellas, y, en tanto, ofrecer al viajero las soluciones prácticas que aquí hemos implantado. Se trata de incrementar e intensificar el intercambio de ideas y experiencias entre las ciudades de Europa. De diseminar la información, a través, también, de las tecnologías más avanzadas. Y concretamente, dará a conocer los caminos por los que andamos en la solución a nuestros problemas; también en los de movilidad urbana.

### **Desde el análisis de la Red Tranviaria**

Bilbao contaba, ya a principios del siglo XX con un tranvía. En un primer momento se utilizaron los denominados “con tracción a sangre”, definición que comprendía a los arrastrados por caballos a lo largo de unas vías.

Posteriormente, en los años cincuenta desaparecieron, en la creencia de que los “tiempos modernos” requerían soluciones más autónomas, sin caer en la cuenta del inconveniente que iba a representar en un futuro la gran contaminación que suponían las emanaciones de sus motores de combustión.

Hoy Bilbao, ha optado de nuevo por este modo de transporte, más limpio y menos contaminante. Le ha obligado a ello la necesidad de combinar tres aspectos fundamentales:

1. Ofrecer transporte público de calidad a una zona urbana nueva: Abandoibarra antiguos muelles portuarios recuperados para la ciudad, y por otra,
2. Atajar el deteriorado medio ambiente de la urbe
3. Unir entre sí, en un trazado vanguardista-cultural-, los polos en los que se asienta la vida artística de Bilbao.

El Bilbao Metropolitano ha pasado de ser una ciudad industrial, a ser conocida y reconocida en el mundo del Museo Guggenheim, máximo exponente del arte moderno, en el ámbito internacional. Desde su inauguración en 1.997, el Museo ha catapultado la imagen cultural de la ciudad. El interés de Bilbao suscita queda patente en el nº de turistas que ha experimentado un crecimiento espectacular, de más del 60% entre 1.996 y 1.998.

La exitosa puesta en funcionamiento del “Guggenheim Museoa”, que ha pasado a la historia de la arquitectura, y la dinamización del excelente Museo de Bellas Artes de Bilbao, han demostrado la importancia fundamental de la cultura en el proceso de revitalización de la ciudad.

La nueva línea del “tranvía de Bilbao”, aspira a promover una cultura renovada de movilidad para los viajeros, de modo que realicen un “viaje para la ciudad” más agradable, dado que junto a la calidad, la seguridad, la fiabilidad de este transporte público, ofrece al viajero un nuevo modo que permite un cómodo acceso a la practica totalidad de instalaciones de la ciudad.

### **Desde el análisis de la Red Viaria**

El “Bilbobús”, es el modo de transporte público en bus que recorre los viales de la ciudad, transportando viajeros y complementando la movilidad que supone los desplazamientos en ferrocarril, Metro y tranvía por la urbe.

Actualmente existe una red mallada de líneas que recorren toda la ciudad.

La red de Bilbobús alcanza los 287 kms. Servidos por una flota de 117 unidades, con una edad media de 8 años.

El Ayuntamiento se encuentra actualmente implicado en un proceso de estudio para la reordenación del transporte “Bilbobús”, una vez que ha transcurrido ya el tiempo suficiente para analizar el comportamiento del viajero, tras la puesta en funcionamiento del Metro, el pasado año 1.995. Con este fin se pretende racionalizar al máximo en orden a la sostenibilidad.

Con el fin de ofrecer un “modo” de calidad, a la altura del resto de la urbe y aprovechando la participación en Proyectos Europeos tipo JUPITER Y JUPITER-2. Bilbao, ha implementado en la ciudad, un sistema de Ayuda a la Información del Transporte Público por Autobús (SAI), así como un SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación), para el seguimiento en tiempo real de los vehículos en diferentes trayectos.

Utilizando el desarrollo de las nuevas tecnologías, existe información en Internet, de la situación del tráfico rodado en la ciudad, a partir de 29 cámaras, ubicadas por toda la urbe, que la página web. Del Ayuntamiento de Bilbao ofrece, en tiempo real. ([www.Bilbao.net](http://www.Bilbao.net)).

En otro orden de cosas, pensando en las mejoras energéticas, se han adquirido vehículos más cómodos, con una accesibilidad mejor para minusválidos y personas con dificultad motriz. Estos autobuses se desplazan mediante combustibles más limpios como es el GNC (gas natural comprimido) -, o bien con combustible EURO 1 y EURO 2, dispuestos de aire acondicionado que facilitan al viajero el acceso a todos los Distritos de la ciudad.

La ventaja que ofrece el modo de transporte de “Bilbobús”, sobre otros modos de transporte más rígidos, es la posibilidad de ofrecer un acceso a todas las persona, para su traslado a todos los lugares culturales de la ciudad, ofreciendo una mayor calidad de vida, a través de un mejor servicio público, mediante un transporte de viajeros con autobuses más atractivos.

### **Objetivo final conjunto**

Se trata de reducir la utilización del coche privado. Bilbao, está empeñado, actualmente, en la construcción de mas zonas peatonales, y carriles bicicleta, siguiendo las recomendaciones de la AGENDA 21, en su Capítulo 7 “asentamientos humanos sostenibles” , donde textualmente dice que “las estrategias de transporte deben reducir la utilización de los vehículos de motor, favoreciendo la plena ocupación de los transportes público y construyendo vías para peatonales y bicicletas” .

Nuestro objetivo, de acuerdo con la estrategia europea, - Libro Verde sobre Medio Ambiente -, es plantear “modificar radicalmente el equilibrio entre los distintos sistemas de transportes, favoreciendo el público frente al privado, y reduciendo el nivel y las repercusiones del tráfico de automóviles en el interior del casco urbano”.

Dado que la responsabilidad del Bilbobús es totalmente municipal, el Ayuntamiento de Bilbao, ha establecido CINCO CRITERIOS prioritarios en la línea de la sostenibilidad, dada su pertinencia, por adhesión, a la Campaña de Ciudades Europeas Sostenibles.

## **PRIMER CRITERIO**

De acuerdo con la filosofía del Plan General Urbano de Bilbao sobre planificación y localización de actividades, y tratando de generar las menores necesidades de movilidad y de desplazamientos, ha planificado Distritos municipales en los que ha establecido infraestructuras y servicios plenos, que permiten a los usuarios acceder a ellos fácilmente en recorridos cortos. (Es de destacar que la movilidad peatonal es el modo más extendido para realizar sus viajes por la ciudad entre los bilbaínos).

## **SEGUNDO CRITERIO**

La multiplicidad de alternativas para el transporte y la movilidad urbana (mutimovilidad).

## **TERCER CRITERIO**

La promoción del transporte público, mediante su mejora, (Bilbobús, Metro, Tranvía, Ferrocarril, Funicular), coordinación intermodal: (TERMI-BUS), adaptación a los cambios de la ciudad (tranvía por Abandoibarra), y nuevas necesidades de movilidad: Creditrans: Billete único intermodal).

## **QUINTO CRITERIO**

La promoción de formas no contaminantes de movilidad urbana: a pie y en bicicleta. (Desde el Ayuntamiento se ha firmado un Convenio con Iberdrola Empresa electricidad y EVE ente Vasco de Energía para promocionar la utilización de ciclomotores eléctricos urbanos).

## **CONCLUSIONES**

El Ayuntamiento de Bilbao viene trabajando intensamente en la MEJORA de la SOSTENIBILIDAD URBANA, a través de la utilización de combustibles alternativos que supongan mejoras energéticas y medio ambientales, fomentando el TRANSPORTE PÚBLICO, a fin de obtener una mayor utilización de todos los modos de transporte colectivo en el interior de la urbe, así como del Bilbao metropolitano.

Para la consecución de este objetivo, ha tenido en cuenta acciones innovadoras, tanto en el METODO de la planificación e implantación del proyecto, - para lo que ha tenido en cuenta otros actores, lo que le ha supuesto conocer más a fondo las opiniones de terceros (locales y foráneos) -, lo que le ha per-

mitido implantar unas estrategias ya testadas y evaluadas previamente, de cara a una óptima promoción de la nueva imagen de movilidad y desplazamiento.

Las acciones innovadoras implantadas han dado lugar a la obtención de unos resultados, ya a fecha de hoy, muy positivos, continuando en la misma línea, en los años venideros, lo que sin duda va a suponer una ciudad más amable.

Actualmente en Bilbao, se está trabajando inter-institucionalmente, en el denominado Foro 2010, consistente en aunar esfuerzos en orden a la implementación de un Plan General de Movilidad y Accesibilidad en Bilbao Metropolitano, y está previsto para el próximo mes de Junio 2001, celebrar en Bilbao el Congreso Europeo sobre Sistemas Inteligentes de Transporte, a fin de conseguir una diseminación y promoción de resultados, a nivel europeo. Este Congreso está:

Enfocando a las ciudades

Para dar solución a problemas de Transporte y Movilidad.

Donde Bilbao, actúa con el ejemplo liderando

Utilizando las nuevas herramientas tecnológicas (como teléfonos WAP, etc.)

Tratando de promover la interactividad.

Uniendo Congreso y Exposición.

Para finalizar, y como conclusión, Bilbao pretende

1. Que con esta serie de Proyectos de ciudad, en el ámbito del transporte, de carácter innovador, se promueva una mayor utilización del transporte público, tanto en los desplazamientos interiores por la ciudad, como exteriores por la metrópoli.
2. que estas acciones innovadoras en el campo de la movilidad, puedan ser aprovechadas por otras ciudades, intercambiando experiencias (en las que Bilbao, viene participando en Europa), y diseminando información acerca de las soluciones que está poniendo en práctica, a la hora de intentar solucionar sus problemas de movilidad urbana.
3. un cambio de hábitos y comportamientos, en el viajero, a través de las acciones innovadoras que viene implementando en el ámbito del transporte y la movilidad, de modo que sirvan para concienciar al ciudadano en la bondad del transporte público para los desplazamientos urbanos.

Quiero expresar nuestro firme compromiso con la adopción de un modelo de desarrollo sostenible para Bilbao, capaz de satisfacer las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones venideras para cubrir las suyas propias.

Admitir con todas las consecuencias este nuevo modelo de desarrollo implica esforzarse en propiciar un profundo cambio en el actual. Significa introducir nuevas pautas de producción y consumo. Significa adquirir un compromiso personal y social frente a la contaminación y el consumo de recursos, la producción de residuos, la degradación de los suelos y la pérdida de la biodiversidad. En todo caso, no promover ese cambio supone poner en cuestión el futuro de nuestro planeta e hipotecar el bienestar de quienes lo habitarán mañana.

Es necesario, por tanto, edificar nuestra calidad de vida sobre los cimientos de la sostenibilidad: el bienestar económico, la justicia social y un medio ambiente limpio y saludable. Estos pilares, constituyen la base imprescindible del modelo de desarrollo que debemos impulsar.

Por ello, os animo a continuar trabajando conjuntamente para avanzar en toda Europa hacia un nuevo modelo de desarrollo basado en la sostenibilidad, y por supuesto, a que visitéis mi ciudad, convencida de que estamos en el camino correcto y de que la solidaridad intergeneracional e internacional debe ser fundamento de nuestro quehacer. ◀◀





## A FUTURA POLÍTICA DA UNIÃO EUROPEIA EM MATERIA DE AMBIENTE URBANO E DE SUSTENTABILIDADE

Anastasios Nychas

Representante da Comissão Europeia  
Direcção Geral do Meio Ambiente

» Eu represento a Comissão Europeia ou a Comissão das Comunidades Europeias e participo juntamente com os serviços da comissão neste processo de desenvolvimento político em diferentes sectores. Eu trabalho na Direcção Geral do Meio Ambiente. Comparativamente somos como os serviços que trabalham directamente com o Senhor Ministro Socrates, que participou na sessão de abertura deste seminário esta manhã. Depois da apresentação dos assuntos específicos de Bilbao e depois da introdução de hoje de manhã sobre princípios europeus políticos como democracia, subsidiariedade, participação das pessoas, pois são assuntos muito importantes para autoridades urbanas locais, penso que seria bom dar-vos um esboço geral das políticas que estão a ser desenvolvidas pela Comissão das Comunidades Europeias.

Trabalhamos com programas ambientais com uma duração de 5 a 6 anos e estamos agora no nosso Sexto Programa de Acção Ambiental. Por si só, é um importante passo a dar em frente porque vai moldar a política europeia



ambiental nos próximos dez anos. Já houve muita discussão sobre isso, algumas vezes com algum criticismo. A Presidente da Comissão 4 (Mrs. Powell) disse hoje que era um programa que não tinha objectivos definidos e o assunto urbano não estava incluído na temática, o que em parte é verdade como vou explicar. O ambiente urbano é um instrumento muito importante como foram os anteriores. Claro que ao lado destes programas existiram muitos desenvolvimentos na política urbana, do ponto de vista histórico pode-se mencionar o "papel verde" no ambiente urbano, em 1990, depois disso existiram vários eventos como a "Conferência Europeia das Cidades Sustentáveis" em Aalborg. Não tenho a certeza mas, acho que Braga faz parte das cidades que assinaram a carta dessa mesma conferência, temos também o relatório da mesma.

Temos a "Conferência Europeia das Cidades Sustentáveis" em Lisboa. Aliás, Portugal tem desempenhado um papel muito importante e foi mencionado pelo Senhor Ministro Socrates esta manhã, que no ano passado houve um encontro informal no Porto e que depois disso houve grandes desenvolvimentos no sector urbano e claro que chegamos a um ponto em que temos de olhar para a situação urbana de uma forma mais completa. Deixem-me muito brevemente definir o Sexto Programa de Acção Ambiental e porque é que isso será importante para o futuro. O Sexto Programa de Acção Ambiental está disponível, alguns de vocês podem já o ter visto, está disponível na Internet, mas podem pedir uma cópia dos documentos à Comissão Europeia. É um programa que tem uma estrutura. Primeiro é um programa da Comissão e também uma proposta para decisões conjuntas do Conselho e do Parlamento Europeu, com objectivos específicos que são necessários levar em conta no futuro. Claro que isto precisa de algumas modificações, porque isto é uma proposta da Comissão, mas agora estamos em fase de negociação das decisões com o Parlamento, o Conselho e a Comissão. Apesar de não estar claramente mencionado que teremos uma agenda urbana, muitos factores levam a crer que teremos assuntos urbanos. Eu posso mencionar, por exemplo, os factos mais importantes do Sexto Programa de Acção Ambiental: a mudança climática, o uso exagerado de recursos incluindo gastos e administração, a perda da diversidade da natureza, questões de químicos e assuntos de saúde. Penso que muitos destes estão relacionados com o problema urbano.

Foi dito também esta manhã que a dificuldade dos assuntos urbanos tem a ver com várias políticas que se juntam num assunto político urbano. A inten-

ção deste Sexto Programa de Acção Ambiental não é introduzir objectivos específicos e novas medidas, mas tentar consolidar a implementação da legislação. Implementação de legislação com respectivos ambientes. Eu posso inumerar vários partes da legislação: temos a perda de água, as perdas directivas com os planos administrativos dos estados membros e que as autoridades locais têm de ter, as directivas da poluição do ar, a directiva do impacto ambiental. Se implementarmos com precisão estas directivas podemos dar um grande passo em frente no que diz respeito aos assuntos urbanos.

A outra grande questão que também foi referida esta manhã, foi a questão da integração. Temos de integrar os parâmetros ambientais, sociais e económicos numa política. E se falamos do ambiente, a integração ambiental é um aspecto importante. Existe uma nova ideia em encorajar os mercados para o desenvolvimento do ambiente e penso que seria muito interessante no caso do ambiente urbano. Foi dado um grande ênfase no fortalecimento de cidadãos e na mudança de comportamento. Já no Quinto Programa de Acção Ambiental, a participação dos cidadãos a nível local, tinha consciência que os problemas a este nível são mais reconhecidos. Por isso o Sexto Programa de Acção Ambiental vem implementar correctamente estes requisitos, noutras palavras, a participação dos cidadãos. Por acaso, há dez anos atrás, quando começamos com o Quinto Programa de Acção Ambiental, expressamos a necessidade do público participar e efectuamos essa participação através da estrutura do regulamento de fundos como o FEDER e o INTERREG. Devem saber que os membros de estado eram obrigados a estabelecer uma aliança para envolver todas as partes interessadas. Existem requisitos especiais na estrutura de fundos que obrigam os membros de estado, os governos nacionais que são responsáveis pelo problema a envolver os cidadãos a nível local. O Sexto Programa de Acção Ambiental vem desta forma consolidar a participação dos cidadãos, sempre com princípio da subsidiariedade, que foi tão interessante abordado esta manhã pelo Senhor Presidente Fraga Iribarne.

Com estas abordagens, a última parte é algo que é dedicado ao Planeamento do Uso Território e decisões administrativas. Posso-vos dizer que já temos um problema aí, porque no que se refere à subsidiariedade, o Planeamento do Uso Territorial é um assunto de todos os estados membros. Claro que existem assuntos que podemos levar ao nível europeu, mas temos de ter precaução naquilo que queremos e naquilo que propomos. No entanto, se pensarmos no Planeamento do Uso Territorial, aquilo a que a nova abordagem

dá ênfase é a necessidade de prestar atenção, na necessidade de uma dimensão territorial. O urbano faz parte de um Planeamento Territorial, por isso é muito importante. Existe a necessidade de melhorar o impacto da implementação de acesso das directivas ambientais. Temos de tentar espalhar as melhores práticas. Exemplos como ouvimos há pouco de Bilbao, deviam ser melhor conhecidos por todo o público e tornarem-se propriedade de outras cidades e se não transferimos o conhecimento directamente como deveria ser, ao menos inspirarmo-nos pelos assuntos que tiveram sucesso noutros lados. Claro que os fundos comunitários, tendo sido mencionados objectivamente dois programas, o INTERREG, os programas urbanos, têm de assegurar planeamentos sustentáveis de uso territorial. Estão a par que, no passado, houve casos em que a estrutura de fundos de desenvolvimento não teve em conta os três factores de sustentabilidade, noutras palavras, ambiental, social e económico, e temos de reforçar estes aspectos particulares e que todos os serviços da Comissão estão de acordo com isso.

Finalmente a nova abordagem fala da necessidade de promover e desenvolver redes de destino turístico, para encorajar alianças para um turismo sustentável. No que diz respeito aos cidadãos e à mudança de comportamento temos de arranjar medidas para melhorar a acessibilidade e qualidade de informação para os cidadãos e para o ambiente. Por exemplo, os níveis de poluição ambiental que podem criar problemas para a saúde ou acidentes. Aliás a directiva ambiental é responsável pela protecção civil. Estes assuntos estão ligados e a preparação de práticos "kits" pode originar que os cidadãos a nível local possam aumentar performances individuais e ambientais. Esta foi a estrutura de trabalho principal do problema, que foi acusada de ter falta de objectivos, estando este assunto a ser discutido com o Parlamento e com o Conselho para se definir objectivos claros. Está na mesa agora uma nova proposta corrigida, ainda não é conhecida porque foi apenas esboçada a semana passada quando eu estive em Bruxelas mas posso informar-vos, e provavelmente vocês são os primeiros a ouvir isto, é que a proposta corrigida dirige-se à área prioritária, com uma estratégia temática sobre assuntos urbanos. Por outras palavras, o Sexto Programa de Acção Ambiental reconhece a necessidade de ter um ambiente limpo, sustentável e agradável que é essencial para assegurar a qualidade de vida e em consequência deveria existir uma temática estratégica que se dirigisse às actividades maléficas e perigosas, o mínimo de condições para a habitabilidade, a criação de um ambiente que seja benéfico para a saúde e bem-estar,

assuntos particulares como transporte e trânsito, a promoção da agenda local 21, isto é até onde o Sexto Programa vai.

Vou-vos indicar alguns instrumentos que temos para a Política Urbana. Existe uma proposta que está em discussão no Parlamento e no conselho acerca da estrutura de trabalho sobre relatórios políticos, é uma actividade que tem também uma parte financeira, esta parte financeira não é tão importante como a estrutura dos fundos, no entanto estamos a falar de 14.000 euros por quatro anos no que diz respeito a "networks" das autoridades locais em relação à Europa, com desenvolvimento urbano sustentável. O que é que isto significa? Significa que cada ano, e já começamos este ano, nós financiaremos "networks" de autoridades locais que tem de ser organizados em pelo menos 4 estados membros, a Europa Central Leste, como Chipre e Malta, é bem vinda. Podem também envolver multinacionais e "networks" comunitárias a nível europeu. As actividades têm de lidar com um crescimento cauteloso, têm de lidar com questões de actividades a nível local e o assunto é que estas "networks" serão financiadas para promover as melhores práticas. Temos um ponto de interesse que terminará no fim de Agosto, avaliaremos estas propostas em Agosto e Setembro e o mínimo montante destas "networks" deve ser na ordem dos 300 a 50.000 Euros. Cidades como Braga ou outras cidades que participam nesta "networks", Euro-Cidades podem ajudar, estão à vontade para apresentar propostas no campo do desenvolvimento urbano, o que inclui acções inovadoras neste tipo de experiências.

Não me posso esquecer que também existe o Programa Life, sendo este programa um instrumento ambiental dando novamente a possibilidade para acções inovadoras com o ambiente urbano, o Programa Life é um instrumento anual, por isso podem ser apresentados novos projectos todos os anos. Até hoje temos boas experiências com os projectos que foram apresentados, com as actividades urbanas. Temos de pensar em projectos que apontam para vários usos de instrumentos, regulador, económico, fiscal ou informação precavida, na medida a promover a integração ambiental nas políticas económicas e sociais das autoridades locais. Existe uma possibilidade de financiar novamente cidades ou "networks" que têm vários instrumentos ambientais para o Planeamento do Uso Territorial, que como já disse é um aspecto importante mas um pouco difícil de lidar no que se relaciona com a subsidiariedade.

Em conclusão, o que eu queria dizer é que nós compreendemos as dificuldades que o sector urbano apresenta. Estamos cientes das barreiras que todas os dias causam diferentes problemas, algumas delas foram mencionadas esta manhã. Temos as abordagens sectoriais, temos a necessidade de colocar todos estes assuntos numa discussão e diálogo democrático e temos dificuldades em seguir o desenvolvimento diário que atingem mais de 80% da população que vive na Europa. No entanto, como o Comité das Regiões indicou no seu relatório singular, nos seus comentários, o que precisamos de fazer é de coordenar as actividades e tentar seguir as linhas modelo para o futuro, focando os aspectos urbanos sem perder as perspectivas que são a sustentabilidade e diferentes actividades que estão a tomar lugar ali. Visto que vamos ter agora a parte do debate, se vocês quiserem estou pronto para responder a qualquer questão mais aprofundada nestas áreas. ◀◀

## LA ARQUITECTURA ESTRATÉGICA DE UN SISTEMA URBANO

Manuel Cabezas

Alcalde de Ourense  
Presidente do Eixo Atlántico

►► En primer lugar voy a hablar de la arquitectura estratégica de un sistema urbano y me gustaría decir que cualquier arquitectura responde fundamentalmente a un criterio, responde fundamentalmente a un concepto que el hombre tiene en sí, con base en su propia formación o en sus propias vivencias y quería decir que, a pesar de llevarnos mucho tiempo conquistar cosas irreflexivamente, es bueno pararnos y pensar como hicimos hoy aquí y partir de este punto para la procura de estrategias de desarrollo sostenible en relación con lo que es una de las políticas más importantes a desenvolver por los responsables públicos, como es la política urbana.

Voy a hacer una breve exposición de carácter individual relativamente a las ciudades y al concepto de ciudad y después hablaré de lo que es el proyecto desarrollado en estos últimos años, nueve concretamente, en la euroregión Galicia-Norte de Portugal definido como Eixo Atlántico.



Cada uno de nosotros tiene una sensibilidad diferente, la diversidad es enriquecedora más no existe progreso sin un proyecto colectivo. La definición del mejor proyecto de ciudades es decir que ese proyecto responde a una partida de todos los ciudadanos y pobre de aquel responsable público que no comparta como objetivo prioritario ese proyecto de ciudad que debe ser asumido como responsabilidad pública. Si no se implican los ciudadanos a partir de la confianza, el proyecto nos llevará al fracaso total.

Resumiendo, implicar a los ciudadanos es procurar espacios de identidad colectiva y la modernidad que procuramos todos los días con nuestra gestión, no es sólo democracia política, prosperidad económica o justicia social. Es eso y mucho más que eso. Sobre todo es, hoy en día, la reconciliación con el medio en el que vivimos, fundamentalmente por esa conquista irreflexiva que vamos que vamos haciendo hace muchos años.

A la identidad y manifestación colectiva de nuestra forma de vida, reclamo del producto urbano, le llamo ciudad, le llamo valor de ámbito local y, fundamentalmente, le llamo ejercicio de ciudadanía. De una forma individualizada existió un modelo de crecimiento mutuo entre centro y periferia.

El policentrismo, entendido como el crecimiento urbano de las ciudades, ha de ir más delante de los centros urbanos abarcando hasta la totalidad del territorio municipal. Por otro lado, definimos también el que es el policentrismo como un modelo de desarrollo de medias ciudades frente a las grandes "megalópolis" que están en el origen de la mayor parte de los conflictos urbanos. Hoy la competencia entre las ciudades, competencia lícita mas también cooperante, es de alguna forma especialización. Existen claros ejemplos de especializaciones de crecimiento sólo industrial que llevarán la emigración de esos polos de desarrollo hasta otras ciudades medias, con unos atractivos muchos mayores, hoy en día conceptuados como tal, fundamentalmente en la relación con una cualidad del medio. Tenemos que establecer modelos de crecimiento con grandes infraestructuras de comunicación y también multimedia, con espacios de convivencia, que en resumen son espacios de encuentro. Tenemos que recolocar en las ciudades espacios verdes que nacen de lo rural y de lo urbano, siendo esa integración necesaria a través del diálogo, a la que yo pondría el nombre de diálogo urbano, social también, pero sobre todo diálogo urbano, quiere esto decir con comunicación. Al final el resultado es fuerza, el resultado es confianza y lo que genera es un permanente desafío de identidades.

El rasgo de dignidad da fundamentalmente el respeto a la ecología urbana. Ya esta mañana nos habló de este asunto el Señor Ministro Socrates, quiero decir en la lucha contra la marginalización, en la rehabilitación y cualidad del medio ambiente que son principios de excelencia y la palabra excelencia direcciona cualquier acción, cualquier actuación en asuntos privados o públicos. Eso es convivencia y respeto, en resumen, identificación y orgullo como fuerza de progreso. Involuntariamente en los locales donde existe más beneficio, da origen a la prosperidad económica en su consecuente sustentabilidad.

Es necesario direccionarse en dos parámetros, en dos grandes coordenadas, que son las ciudades agradables y ciudadanos integrados en su medio. ¿Cómo es que se consigue lo primero? Pues bien, las ciudades son elementos fuertes, están fabricadas con cemento, están fabricadas con elementos difíciles de transformar, por eso las actitudes acertadas o erradas llevan a una gran diferencia, puede perjudicar o beneficiar. ¿Qué es el tiempo de recuperación de las ciudades de las que hablaba el Presidente de la Asociación de las Ciudades del Arco Atlántico, sino la buena utilización de los recursos?. Una gestión transparente y eficaz es importante, fundamental, pero también es fundamental la iniciativa privada. Relativamente a este asunto, me gustaría decir que no existen motivos de recelo siempre que la ciudad mejore y que el sector privado también salga favorecido.

Relativamente, a los ciudadanos integrados en su medio, es necesario decir que eso sólo se consigue con una participación social. El ejercicio de ciudadanía genera producto urbano que se conquista o se alcanza, quiero decir que es un asunto de responsabilidades. Hay un dicho que dice "contra hechos no hay argumentos", y es la verdad, contra sus actos no existen argumentos y en la ciudad tenemos que proporcionar un conjunto de actos positivos continuos para que los ciudadanos se sientan identificados con su proyecto, alucinados y en aptitud permanente de colaboración. La propia identidad de las ciudades, ya es un punto de vista colectivo. Decía esta mañana el Presidente Manuel Fraga, que las alianzas estratégicas, las estrategias de cultura atlántica, son una acción colectiva, es una cooperación reforzada y de eso da claramente ejemplo lo que es el Eixo Atlántico teniendo las dieciocho ciudades de Galicia y el Norte de Portugal, unido sus fuerzas hace nueve años para constituir el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. El punto de dirección que entonces iniciaba las políticas de la Unión Europea, tanto a nivel regional como urbano estimularán la

creación de la Asociación de estas ciudades convirtiéndose hoy en un instrumento representativo del sistema urbano de la euroregión y que nos permite incorporar nuestra voz y defender nuestros intereses en el debate designado “Política Urbana” europea.

Existen factores importantes que distinguen nuestra euroregión de otras europeas, de aquí partimos de una región unida por un pasado histórico y por un escenario lingüístico común, acompañado de una identidad fuerte y compartida. Pero a pesar de eso, nuestras ciudades estaban sumergidas en una estrategia de competición y rivalidades que nos llevaban inexorablemente a una competitividad y ahí las estrategias de desarrollo estaban fundamentadas en esos puntos. Al final, lo que acababan por hacer, era colocar más caras y complejas las inversiones necesarias para el desarrollo de nuestro territorio. Con todo un conjunto histórico de elementos veo proporcionar un golpe de suerte. Por un lado, el debate al que antes me referí en la Unión Europea para crear un escenario que rompiese la dinámica de confrontación localista y por otro lado, la llegada de una generación de Presidentes de Cámaras, algunos de los cuales hoy me acompañan, Pontevedra y Ferrol aquí presentes, nacidos de la política de la democracia europea, capaces de trabajar y de cambiar la situación que existía hasta ese momento. Y así nace el Eixo Atlántico en colaboración con esas dieciocho ciudades, en complementariedad y en integración surgiendo como una figura de arquitectura estratégica, cuya principal misión es la de crear y mantener las condiciones necesarias para estructurar de una forma cohesa el sistema urbano de la euroregión y atender a dos variables.

En primer lugar, promover y apoyar la cooperación bilateral entre nuestras ciudades, en un escenario que favoreciese el desarrollo de sus potencialidades y dentro de las mismas normas de juego.

En segundo lugar, mantener el equilibrio territorial de todos sus miembros dando una especial atención a los más periféricos y así evitar que las ciudades grandes se sobrepongan a las ciudades pequeñas. En consecuencia, nuestra acción está a desarrollarse en tres puntos fundamentales.

El primero es la estructuración y cohesión interna a través de actuaciones que se vinculen a la población y que crean un espacio común normalizado de cooperación y de construcción europea de la euroregión. Esas actuaciones son principalmente de carácter social, cultural y deportivo.

En segundo lugar, generar servicios comunes, apoyos logísticos a nuestras ciudades, fomentando el intercambio de experiencias y el asesoramiento mutuo.

En tercer lugar, es la acción de "lobby", que nos lleva a la captación de los fondos comunitarios con criterios de rigor, criterios de claridad de objetivos y, sobretudo, cualidad de proyectos integrados en políticas a medio plazo. Veamos por ejemplo el mapa de infraestructuras del Eixo Atlántico aprobado por unanimidad por todos los miembros del Eixo Atlántico, que fue presentado en Bruselas, con la colaboración de los dieciocho alcaldes de las dieciocho ciudades y fue un ejemplo de cómo discutir los intereses con los responsables políticos con poder decisorio, teniendo que ver con la asignación de recursos económicos para marcar prioridades. Eso fue hecho por la primera vez en una euroregión y eso es el mapa de infraestructuras del Eixo Atlántico que ya conocen en la Unión Europea, que conocen tanto el Gobierno Portugués, como el Gobierno Español, como también el Gobierno de Galicia.

Sobre estos puntos verán que nuestra estrategia se basa en un concepto de región única, con dos realidades administrativas diferentes, pero no son competitivas. Las dieciocho ciudades cooperan para aplicar ese viejo criterio que "unidos seremos mucho más fuertes". Además de eso, no cooperamos por el hecho de ser gallegos o portugueses, pero sí por el hecho de ser ciudades integradas en el mismo sistema urbano, con problemas similares y, por tanto, con soluciones también similares.

Asignamos, al finalizar la sesión de esta mañana, un convenio entre cinco ciudades, Vila Nova de Gaia, Braga, Ferrol, Pontevedra y Orense, denominado proyecto comunitario EQUAL, para fomentar la cohesión social, luchar contra la desigualdad y la creación de empleo siendo eso un planeamiento de cooperación reforzada, dentro de la ya cooperación reforzada que compone el Eixo Atlántico. Pienso que con eso estamos a dar un ejemplo de territorialidad, traspasando las fronteras, de concepto de ciudad, de criterio de ciudad, de proyectos políticos de ciudad y eso para nosotros significa lo que es una apuesta decidida, lo que es la integración de dieciocho ciudades y un planeamiento común frente a la Unión Europea. También entendemos que nuestra proyección tiene que trascender del territorio de la euroregión y esa unión creará una presencia más fuerte y más reconocida en otros lugares y por eso el Eixo Atlántico es también un instrumento de potenciación exterior de nuestras ciu-

dades que pretende armonizar una construcción europea solidaria con la legítima defensa de nuestros intereses. La humanidad se encamina para un mundo de urbanización generalizada y en esta situación la postura de las ciudades debe ser una apuesta permanente por la Europa de los ciudadanos, teniendo como llave el desarrollo sostenible y cohesión social. No es posible construir una Europa equilibrada sin la postura que las ciudades toman y fundamentalmente la postura que toman sus ciudadanos. ◀◀

## COOPERAÇÃO COMO MEIO DE PROMOVER A INTEGRAÇÃO EUROPEIA: PERSPECTIVAS LOCAIS E REGIONAIS

Krystof Ostrowski

Vice-presidente dos Assuntos Internacionais  
Escola Superior de Ciências de Pultusk, Polónia

» Eu tenho motivos especiais para agradecer este convite pois sendo da Polónia, percebo que sou o único participante aqui que não é membro. Sou de um país candidato à União Europeia. Mas, talvez não tenham sido essas as razões que lavaram a convidar-me para discutir as consequências do alargamento.

Eu tenho uma certa perspectiva sobre a escala do plano europeu que envolve as actividades do conselho da Europa. Para mim a Europa ainda é a Europa dos 47, e não dos 15 ou 27 e finalmente também estou envolvido em pesquisas internacionais sobre políticas urbanas e políticas regionais.

Vou tentar que a minha breve apresentação concentre estes três elementos e vou partilhar convosco algumas das minhas experiências destas três perspectivas opostas. Estava a planear começar a minha apresentação com a referência



de diversos ambientes existentes na Europa começando com uma fotografia do céu do norte. Este é o céu da nossa presidência sueca sobre o Báltico. Na minha apresentação vou fazer várias referências sobre natureza histórica, o que acho que ainda é relevante para a presente situação da Europa.

Para mim, mas também para o nosso anfitrião, o ponto fulcral da integração europeia são as relações centro-periferia. O centro da Europa moveu-se da Grécia para Roma, a zona sazonal é também agora importante para o chamado "caracol" da Europa. Temos muitas periferias, a periferia do Atlântico, a periferia do Mediterrâneo, periferia de Leste e periferia do Norte. Para mim, vir de uma dessas periferias, tantos nos termos históricos, como presente e futuro, leva-me a crer que o ponto essencial é como organizar a cooperação das periferias, de modo a colaborar com o que se pretende que seja a política do centro da Europa. O propósito com que venho aqui é principalmente para estender o Arco Atlântico para os países Bálticos. Adicionei esta linha vermelha ontem à noite, começando em Braga até kemin, para dar as boas-vindas ao vereador de kemin que está connosco. Mas vamos ser claros na ordem deste mapa. Mesmo até à periferia e até Helsínquia, não existe espaço para mostrar que kemin fica a 700 Km a norte. Tendo em conta a importante cooperação maioritária que ao longo dos anos deixou uma importante herança cultural e que nós podemos agora efectivamente usar.

Isto é uma fotografia da brochura do Eixo Atlântico que vocês têm nas vossas pastas e que mostra este conceito de tentar integrar a cooperação das regiões do Eixo Atlântico com o que está afixado aqui como Pultusk. O que é Pultusk? Pultusk é uma cidade muito pequena, situada a 60 km a norte da Varsóvia, com 20 000 habitantes e que, só apenas há alguns anos atrás, um grupo de professores com grande valor abriu uma universidade privada, baseada numa grande e famosa tradição histórica do lugar. Isto foi o projectar para o desenvolvimento do todo o nordeste da Polónia e do Este para cooperar com as condições impulsionadas pelo processo de integração europeia. De algum modo esta é a universidade que é estabelecida não só para ensinar alunos, mas também para levar conhecimento e ligar fora do território esta parte da Europa, esta periferia com o resto da Europa. Como é que estamos a fazer isto? Um dos elementos é a componente histórica ao mostrar que a transparência de culturas é um processo longo e bem estabelecido na Europa. Aqui vocês têm a fachada da frente da nossa escola com a bandeira polaca e espanhola. Porquê? Porque esta-

mos a comemorar o facto, de em 1380, a "luz polaca" ter viajado 3.000 Km para Santiago de Compostela, numa viagem de 6 meses, em peregrinação, que atravessou sete diferentes países, com línguas e culturas diferentes.

"A longínqua Espanha abriu o caminho para o conhecimento mútuo e integração de culturas na Europa". Nós achamos que esta mensagem é ainda muito importante e tem de ser lembrada por ser uma integração que já vem ao longo dos séculos. Os outros elementos do nosso envolvimento são começar a estudar a política global sob a perspectiva local. Era esse o projecto de que eu falava geograficamente. Estamos a estudar as condições políticas locais tanto na União Europeia, nos Estados Unidos e América Latina, como também na Rússia e no Japão. Estamos a tentar ver a extensão que pretendemos inovar na Europa, a extensão que reflecte nos desafios globais. A nossa mensagem principal é tentar ligar desenvolvimento sustentável com padrões culturais, compreendendo que esta é uma relação mútua e também ligar isto às questões dos governos democráticos. Nós achamos que na Europa temos de ter em conta que conseguimos o desenvolvimento democrático se tivermos em conta tanto os aspectos de desenvolvimento como os aspectos culturais.

Bem foi uma longa introdução, por isso vamos voltar ao mapa inicial do Eixo Atlântico Este mapa reflecte muito bem o que era a cooperação de Hansa, movimentos drásticos de tecnologia e desenvolvimento da Europa ocidental até aos países Bálticos nos séculos XV-XVI que trouxe o desenvolvimento destes e que primeiro de tudo, trouxe o conceito de cidades para esta região. Cidades que ao longo dos séculos se tornaram num verdadeiro centro de desenvolvimento para vastas regiões, como Dantzig, Gdansk, Königsberg, agora Kaliningrad, Riga, Tallin e muitas mais. Isto é tipicamente movimento de Ocidente para Oriente, mas o que foi confrontado com os ocidentais nesta região, foi uma imagem completamente diferente se tivermos em conta os padrões culturais reflectidos pela religião. Este é um mapa da Europa do século XX de acordo com as religiões dominantes, temos então cristianismo. Roma é católica. Temos igreja ortodoxa, a igreja do leste. Temos o islamismo já vindo para norte, mas a cor azul é muito demarcada naquilo a que chamamos por paganismo de duas categorias completamente diferentes. As partes do sul são as tribos asiáticas, que foram com sucesso retiradas e deixaram o espaço aberto para a igreja ortodoxa, igreja do leste, que se desenvolveu desde a Grécia, até Novgorod e Moscovo. Mas esta parte da zona azul pagã pertence às tribos que

se tornaram cristãs e que actualmente são os lituanos, estónios e letónios ou simplesmente extinguidos como os prussianos. A importância do berço cultural desta região é que temos uma mistura de culturas que, sejam quais forem os instrumentos de integração agora, tem de ser levada em conta e reconhecida e se construirmos uma estrutura institucional como a N. A . T. O . ou como a União Europeia nesta região, temos de nos lembrar que a cooperação histórica irá sempre além fronteiras, seja qual for a fronteira da religião ou estado.

Isto é a situação antes da segunda guerra mundial. Como todos vocês sabem, por causa deste pequeno corredor, a segunda grande guerra começou, de forma a assegurar as comunicações do que era a Prússia do Leste neste tempo. Neste momento as fronteiras alteraram-se. Estranhamente, alguém que queira desenhar as fronteiras, provavelmente utilizará este mapa, porque a presente fronteira entre a Polónia e a Rússia e a futura fronteira entre a União Europeia e a Rússia é uma linha estreita que vai directamente à linha deste atlas. Isto é provavelmente uma coincidência infeliz, mas o facto é que temos agora as situações que as grandes estruturas como a União Europeia irão encontrar. Todas estas regiões têm muito potencial para relações transfronteiriças. Este mapa mostra os pontos das fronteiras actuais e as já existentes cooperações além destas. Se olharmos de uma perspectiva diferente de um país em particular, e eu escolho a Polónia como exemplo, a imagem é bem diferente. Esta é a estrutura da euro-região na Polónia. A Polónia está relacionada com muitas euro-regiões, parte da Polónia, a parte branca indica que essas regiões não têm acesso às relações transfronteiriças, o que é outro problema.

A Alemanha tem muitas euro-regiões, o mesmo que a República Checa, sendo pequenas entidades concentradas nas relações transfronteiriças. Temos três grandes euro-regiões com os nossos vizinhos de leste e espero que estas euro-regiões sobrevivam ao nosso processo de alargamento. Esta cooperação será mantida Mas aqui está uma região que eu trato como sendo especialmente importante na Europa como um todo, mas também na cooperação do Báltico e do Arco Atlântico até ao Eixo Atlântico. Esta é a euro-região báltica que tem já como membros dois países da União Europeia, Suécia e Dinamarca. Quatro países candidatos: Polónia, Lituânia, Letónia e Rússia. Se olharem para a combinação destas cidades envolvidas nestas euro-regiões, isto traz imediatamente o mapa de Hansa, isto são sobretudo cidades de Hansa, agora ligadas por cooperações e em condições completamente diferentes. A importância

deste pequeno território é esta combinação única destes grupos de países completamente diferentes. Eu penso que este caso desta euro-região báltica mostra exactamente o desafio do presente versus o passado. Temos todas as boas razões para crer que esta é uma região única nos termos de interferência de cruzamentos culturais ao longo dos séculos mas também temos grandes esperanças que esta poderia ser uma região de cooperação contemporânea dos factos.

Vou-vos mostrar dois esquemas da minha pesquisa, referindo a atitude dos líderes locais em relação a dois processos importantes que se estão a passar na Europa. Um é a questão dos líderes locais nesta região, relativamente ao importante valor da economia de mercado para o desenvolvimento. Têm dois países que estão muito interessados neste projecto, a Polónia e a Lituânia. Existem três que estão indecisos e isso é, sem admiração, a Suécia que tem a sua própria experiência com o bem estar estatal, é a Alemanha do Leste, a parte norte do Leste da Alemanha, a antiga R.D.A., a Letónia, mas têm em todos eles uma orientação entusiasta da economia de mercado. Temos o enclave de Kalininegrad, onde os líderes locais dizem que não "não queremos a economia de mercado" e rejeitam a importância e o valor da economia de mercado. Então, na euro-região báltica, teremos alguns que estarão muito interessados em colaborar com os princípios da economia de mercado e alguns que ficarão muito relutantes. Isso é um exemplo das contrariedades e das diferenças. E outro exemplo é a atitude dos líderes locais polacos em relação aos seus vizinhos. Uma simples pergunta neste tipo de intervenções é de quem se gosta e de quem não se gosta. Este esquema é um pouco complicado, necessita de explicações, mas todas as cores são importantes, nomeadamente cobrem dois pontos de tempo 91 e 95, que nos dá uma oportunidade de ver a dinâmica do processo. Este ano estou a completar este estudo, por isso terei outra cor exposta.

Vamos ver dois grandes vizinhos rivais, Alemanha e Rússia. No caso da Alemanha o processo dinâmico de diminuir o desagrado e aumentar o agrado. Isso é um longo caminho a percorrer para a Europa de Leste ficar integrada na União Europeia. Olhemos agora para a República Checa e a Ucrânia, outros grandes países vizinhos que não se entendem. Gostamos da França, dos E.U. mas numa certa extensão existe um papel especial ao longo destes cinco anos. Gostamos um pouco da Grã-Bretanha, sentimo-nos tentados a gostar daqueles que estão longe mas, por outro lado, nós não gostamos dos nossos vizinhos. Estes são só dois exemplos, o primeiro é a atitude perante a economia de mer-

cado e a outra de agrado e desagrado para mostrar a complexidade dos países com relativamente pequenos territórios e com países bálticos relativamente bem integrados.

As minhas conclusões são que voltando às questões centro-periferia, e repetindo a minha ideia, a minha proposta é que devemos cooperar ao longo das linhas das periferias. O meu apelo é que não nos devemos simplesmente concentrar nos factores de desenvolvimento económico-sociais. Temos de ter em conta a importância dos padrões culturais. Estaríamos disponíveis a aprender com as experiências dos outros, estaríamos disponíveis em partilhar as nossas experiências com os outros. Como comecei com o céu do norte terminarei com uma fotografia do topo do céu de uma cidade pequena - Frombork, de onde Copérnico fez todas as suas observações astronómicas. Penso que esta fotografia reflecte um certo potencial de cooperação entre as cidades europeias, as cidades pequenas, com importância histórica, tanto a nível de construções ou eventos ou rodeadas pelos territórios agrícolas. Todas têm um potencial diferente e também uma perspectiva diferente relativamente ao seu desenvolvimento, ao ambiente, à poluição. O potencial de cooperação destas pequenas cidades nas periferias da Europa á algo que eu gostava de legar. ◀◀

## COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA INTER-REGIONAL E REDES DE CIDADES

Edmond Hervé

Presidente da Câmara Municipal de Rennes  
Presidente da Associação das Cidades do Arco Atlântico

► Existe uma questão que devemos colocar que é "Como manter a harmonia nas nossas cidades?" Esta manhã o Senhor Ministro Socrates disse que "as palavras para salvar o mundo e as cidades, já foram ditas", o importante não é imaginar a finalidade que nós conhecemos, o importante é saber quais são as estratégias que devemos pôr em prática para passar da teoria à acção e segundo esta expressão, queria-vos propor a utilização de um critério, um conceito de tempo e ver que relação pode haver entre a noção tempo e espaço, a noção de tempo e de território e a noção de tempo e de cidades.

Existem exclusões, se por exemplo nas nossas cidades o trabalho não é partilhado por todos e se existe desemprego. Esta manhã foi justamente recordado que as cidades são agentes de desenvolvimento, são factores económicos determinantes no sucesso do alargamento da Europa aos países de Leste tendo as cidades um papel determinante. Uma política europeia das cidades pode ter uma importância determinante na política agrícola comum.



Voltando ao assunto da exclusão, se para se aceder a um serviço leva tanto tempo e vemos que se põe em questão a proximidade de um serviço em relação a um quarto da população, vemos como o tempo é um factor de igualdade ou de desigualdade e existe exclusão se o cidadão não tem tempo para participar na democracia. Não chega apelarmos à democracia, é preciso também dar aos cidadãos os meios para participar. Eu ponho uma questão muito simples no que diz respeito a isto. O que é que nós e eles, funcionários e representantes de Organizações de Associações Sindicais, devemos fazer para nos reunirmos publicamente para que a democracia funcione bem? Se eu ponho as questões aos funcionários é porque eles podem ter conciliações, são questões concretas as que nós precisamos de responder.

Penso que existem três grandes questões que nós, animadores das cidades, temos de ter em consideração. A primeira questão, a primeira constatação que devemos fazer é o alargamento fantástico das cidades e isso é um bem adquirido. A cidade deve permitir a vivência de tempos da vida e os tempos que encontramos sucessivamente, é o tempo do trabalho, o tempo escolar, o tempo da cultura, o que é do tempo da cultura. O que é do direito à cultura, se há serviços que não existem, se uma política tarifária não está à disposição de toda a gente. Existe também o tempo cívico, o tempo social. O que é da solidariedade numa cidade se esta não tem a noção do tempo social, de ajudar os outros, se não tem à sua disposição os serviços, a estrutura, a técnica para se exprimir?

A segunda questão consiste no tempo familiar, o tempo para si, relativamente à evolução do trabalho. Eu não quero generalizar, compete a cada um ver o que se passa mas, se eu falo de um país como a França por exemplo, o fenómeno principal destes últimos quarenta anos, é a entrada massiva das mulheres no mercado de trabalho. Esta entrada não foi prevista. Nós considerávamos a mulher como uma trabalhadora sem ter em conta o seu ambiente familiar, sem ter em conta o que é que faziam depois de trabalhar nas fábricas e gabinetes. Temos então a disfunção entre o tempo de trabalho e o tempo familiar. Eu não penso que a abertura de uma creche 24h por dia seja o exemplo da solidariedade social e da liberdade, é sim a necessidade que há de estabelecer um diálogo entre a cidade, a empresa e os serviços.

A terceira grande questão é a da autonomia das pessoas. A cidade está ritmada de uma forma muito massiva, muito Taylorista. Hoje em dia a cidade vive de uma forma muito desdobrada, as actividades do dia prolongam-se às activi-

dades da noite, não existem mais fronteiras entre o dia e a noite. Existe nas cidades o horário de abertura dos serviços para aquilo que é correspondente e desta correspondência pode resultar a noção de segurança ou insegurança. Isso traz a mobilidade. A mobilidade não é só uma função, é também um valor, quem não tem mobilidade, não tem liberdade, não pode exprimir os seus direitos. É aqui que podemos falar da conjugação das diversas formas de mobilidade: pública, privada, individual ou colectiva e é aqui que é preciso falar das diferentes correspondências entre as formas de transportes, é preciso falar de intermodalidades, nas aglomerações, de um sistema de um bilhete único de transportes que permita andar de autocarro, eléctrico, metro, bicicleta e carro.

Neste ponto eu não vejo que as novas tecnologias de informação e comunicação se vão sobrepor à técnica de transportes tradicional. Já vimos antes que os transportes tradicionais, as novas tecnologias de informação e comunicação, desenvolveram-se paralelamente e as cidades utilizam-nas. Também pensávamos que o tele-trabalho iria promover o meio rural diversificando as cidades. Vimos acontecer o contrário e isto não é o feito de um regime político, de um regime económico determinante, isso encontra-se em todos os continentes. Estou convencido que este assunto do tempo, especialmente a partir do momento em que a igualdade homem - mulher se desenrola, será nos próximos anos um aspecto determinante para a construção das nossas cidades. Foram as mulheres italianas as primeiras a colocar esta questão.

Vemos que o aspecto do tempo vem derivado de um objectivo da democracia, já sacrificamos muito a lei da oferta, sendo a procura insuficiente. É tempo de procurar um equilíbrio entre a oferta e a procura. É tempo da construção partilhada e quando falamos de construção partilhada falamos de democracia e é sob esse aspecto que a Europa pode olhar para o que é mais caro e procurar um equilíbrio de um modelo urbano europeu.

Durante séculos e séculos a França e a Alemanha combateram-se e foi preciso uma coragem muito grande para pôr fim aos anos 40. Depois dos anos 50 houve a necessidade de reconciliação da Europa e penso que o emparelhamento de cidades teve um papel excepcional e determinante. As razões permitiram às populações reencontrarem-se, acharem o caminho e apreciarem-se.

Se calhar, fiel ao nosso programa, pediram-me para vos apresentar a Associação das Cidades do Arco Atlântico. Essa Associação foi formada no dia

6 e 7 de Julho do ano passado e dirige-se às cidades com mais de 100 mil habitantes situadas precisamente sobre o Arco Atlântico, sul de Portugal, sul da Espanha, terminando no norte da Escócia. Neste momento existem 25 cidades que são importantes membros desta Associação e outras estão em fase de adesão e estou muito contente de ir ao Porto, no mês de Julho deste ano, para a Assembleia Geral desta Associação.

Quais são os objectivos desta Associação? Acima de tudo participar convosco na organização do oeste da Europa e muito especialmente vemos a necessidade que esta Europa tem de se dirigir aos países da antiga Europa de Leste, participar também numa aproximação de cidades que se situam no mesmo ambiente geográfico, social e económico. Essas cidades têm muitos pontos em comum, no que diz respeito às suas actividades, no que diz respeito à sua cultura, à relação com o espaço marítimo, mas também com o espaço rural e mediano e, por outra parte, no ponto de vista geográfico, estas cidades não são cidades multimilionárias, são cidades próximas pela sua importância.

Um outro objectivo é participar na elaboração de um modelo urbano europeu, por assim dizer um equilíbrio, e cada um está de acordo que a constituição de uma Europa Urbana equilibrará harmoniosas relações com a constituição de uma Europa equilibrada e pacífica. Se visitais uma certa cidade de um certo antigo país da Europa de Leste, ficais espantados pelos acontecimentos que podem existir entre o leste e o oeste. É evidente que uma política urbana europeia é um factor de aproximação, é um factor de desenvolvimento e depois dos anteriores objectivos, pensar na articulação que pode existir entre os diferentes arcos. Eu penso no Arco Atlântico, mas quando pensamos no Arco Atlântico não é simplesmente o arco europeu. Há a América e também a América do Sul, há igualmente o arco africano, há o mundo mediterrânico e há também toda a periferia do norte, que já foi referida, e consideramos a geografia da Europa sendo esta em toda a volta marítima.

Qual é a organização da Associação de Cidades do Arco Atlântico? Vou-vos enumerar as comissões desta Associação. Vou começar pela Comissão Acessibilidade. A função principal desta comissão é de transporte aéreo atlântico com a função de elaborar uma posição comum sobre o "livro branco" de transportes. A próxima reunião desta comissão vai ser em Vigo, no dia 14 de Junho deste ano.

Temos também uma segunda comissão que é a Cultura do Património, abordando o turismo cultural, a estratégia cultural, para verificar quais são os impactos económicos e sociais da cultura. A próxima reunião desta comissão é em Glasgow, no dia 30 de Maio de 2001.

Tal como vocês, fiquei impressionado com a exposição da nossa colega de Bilbao (representante de Eurocidades). O que eu constato depois de visitar a maior parte das cidades do Arco Atlântico é que todas estas cidades, e sobretudo aquelas que conheceram dificuldades económicas ligadas à reestruturação, investiram muito na cultura, na verdadeira acepção da palavra. A política cultural na verdadeira acepção da palavra pode ser um ponto determinante de atratividade. Cardiff tem feito magníficas realizações arquitecto-culturais que restituíram o coração daquela cidade. As realizações que tiveram lugar consistiram num processo de reabilitação e num retorno ao orgulho que estava perdido.

A terceira comissão é a Comissão do Desenvolvimento Económico. Os colegas frisaram a parte da formação e do emprego, a internacionalização das empresas. Vou citar Vigo, estando ligado à cidade de Rennes. Entre Vigo e Rennes criamos fábricas Citroën. Existem semelhanças determinantes e vemos como é que duas cidades são perfeitamente solidárias na estratégia industrial no que diz respeito neste caso ao automóvel, em tudo o que se relacione com os equipamentos que possuem e tudo a que possam chamar de modernização, da parte informática, da parte automática, e dentro da construção dos automóveis. Vemos como é que os universitários dessas cidades devem fazer tudo para suscitar o desenvolvimento de uma disciplina que podemos chamar a electromecânica, quer isto dizer, a aliança entre a electrónica e a mecânica. Esta Comissão de Desenvolvimento Económico interessa-se evidentemente pelo desenvolvimento urbano e temos uma próxima reunião em Santiago de Compostela no dia 28 de Maio de 2001.

Desenvolvimento Urbano é outra Comissão. Os pontos fundamentais são a gestão de cidades e as novas economias. Preocupa-se com a reabilitação urbana, a democracia local, o desenvolvimento local e é em Lisboa que a próxima reunião desta comissão terá lugar, em meados da segunda quinzena do mês de Junho deste ano.

Por fim, existe uma última comissão que é a Comissão da Corporação Portuária e Marítima que terá a próxima reunião em Vigo.

Temos um Gabinete Constitutivo e Executivo, a última reunião deste gabinete teve lugar em Bruxelas. Já vos disse que a próxima Assembleia Geral terá lugar no Porto cujo dia ainda não está marcado. Vamos analisar a perspectiva posta em execução, a perspectiva de programa operacional, espaço atlântico de INTERREG III B. Para terminar vou dizer uma expressão que alguns de vocês citaram "a Europa tem necessidade de alianças urbanas estratégicas e de capital que possamos ter para nos encontrarmos com o fim de nos persuadirmos mutuamente e com o fim de também sermos os mediadores das nossas populações, das nossas administrações e das instituições que representamos". ◀◀

## UN VALIOSO MEDIO DE LOGRAR MELLORES ESTÁNDARES MEDIOAMBIENTALES

Mrs. Annika Annerby-Janssen

### » Introduction

The term "Öresund" applies to the stretch of water between Skåne in the south of Sweden and the Danish island of Zealand, while the "Öresund region" refers to the regions located on either side of "Öresund", the two main cities being Copenhagen and Malmö.

I represent both a joint Swedish-Danish organisation in the Öresund region, the Öresund Committee, and Region Skåne, one of four regions in Sweden which has during the past four years been working with increased regional self-government in a number of fields.

The Öresund Committee is a joint political organisation in the Öresund region. The committee was established in 1993 as a result of the decision to



build the fixed link between Skåne and Zealand. The main objective of the Öresund Committee is to stimulate sustainable economic, social cultural and environmental growth and development in the Öresund region.

### **A developing region**

The Öresund region is very much a region in the making. A large number of mayor infrastructure projects, with both public and private financial backing, create new physical prerequisites for growth and development in the region.

The fixed link over Öresund, which was opened almost exactly a year ago, will bring about great changes, almost certainly greater than we expected and will redefine the geographical and mental map of the Öresund region. The region is an international hub for all modes of transport and the fixed link has become an integral part of the transeuropean railway network.

The Öresund region also offers a high level of social service, well-functioning public transport system and excellent communications, a wide range of tourist attractions and an attractive living and housing environment. Within the region there are a large number of universities and research institutions of high international standing, many of them leading actors in the IT, biotech and medicine sectors.

The Öresund region is, thus, a region with great economic potential during recent years, the environment has become an increasingly important factor in the competition with other major urban areas for attracting investments and thereby laying the foundations for long-term growth. A sound environment is a prerequisite for the good health of the region's citizens, for healthy soil and forests, could give the region a competitive advantage seen in a broad European perspective and thereby be of great importance for the future development of the region. This, however, requires co-ordinated and conscious measures on the part of authorities, organisations, business and individuals if these qualities are to be maintained and developed.

Among the issues discussed in the planning of the fixed link was the question of a deeper regional co-operation on environmental matters. This led to an agreement between the Swedish and the Danish governments signed on 16 August 1994, on a common environmental programme for the region.

The main ambition behind the agreement is that the Öresund region should be one of Europe's cleanest urban areas. The environmental programme should be an important instrument in achieving sustainable development, in particular as regards, air, water and physical planning.

The Öresund Committee has been managing the work with the program which is now completed. I will here give a summary of the final report.

### **The main environmental issues in the Öresund region**

The environment in the Öresund region has improved considerably in a number of areas during the past few decades. Alarming reports about acidity, eutrophication and toxic substances, for example, have meant that society has gradually developed effective ways of tackling these problems. Examples of such measures are actions to reduce emissions of ozone-depleting substances, or the reduction of acidification and nitrate pollution from the region's point sources. At the same time however, diffuse-source pollution, for example fertiliser and pesticide run-off from agricultural land, has proved more difficult to tackle and is of increasing concern.

- Important issues that affect the region and its citizen are
- the increasing green-house effect
- the influence of the environment on human health
- damage to ecosystems, and
- the link between the environment and material well-being

### **Towards a cleaner Öresund**

The environmental programme for the Öresund region sets out a number of clearly-defined environmental quality objectives and recommendations concerning Water, Air and Physical planning

#### **First water**

In order to concretize and facilitate the implementation of the water quality objectives as set out in the European water directive, a number of operational environmental quality objectives are proposed for Öresund. These objectives are adapted to match the European directive's more general objectives so that they are both measurable and possible to evaluate, while at the same time adapted to conditions in Öresund.

The emphasis in the operational environmental quality objectives has been on the setting up of measurable, concrete objectives that can form the basis of environmental quality standards. Objectives have been proposed for physical-chemical water quality, biological variables (plankton, seabed flora and fauna, fish, mammals and birds), bathing water quality, heavy metals and toxic substances and nutrient leaks and total environmental stress level.

### **The second area is air quality**

The fixed link over Öresund will lead to an increase in the level of activity and traffic in the region. Despite major investments in rail traffic, road traffic is expected to increase. This tendency is expected to increase if the boom in the region continues. The increase in carbon dioxide emissions from road traffic may to a certain extent be compensated by a reduction in emissions from the region's thermal and condensing power stations. Emissions of acidic substances will decrease, following the European air directive, but the levels will still remain high enough to cause damage to the ecosystems and biodiversity in large parts of Skåne.

With regard to the European directive's limits for sulphur dioxide, nitrogen dioxide and nitric oxide, particles and lead in the air, and proposals for a directive on limits for benzene and carbon monoxide in the air, there are proposals for a set of health-related regional air quality objectives for the Öresund region. Regarding ecology-related objectives, it is difficult to establish a level on which there is total scientific agreement and such objectives are therefore not included.

### **And the third area of objectives is environmental standards in physical planning.**

The prerequisites for the creation of a long-term, sound environment for humans, plants and animals is to a high degree directly related to the extent to which urban structures, traffic systems, infrastructure, parks and green areas are developed and protected. The fundamental principle in developing the Öresund region into one of Europe's cleanest urban regions is that land-use and urban development must create long-term, sustainable urban structures, green areas and infrastructures. This means that the urban environment must be developed and modified in such a way that the negative impact on the environment as a whole is prevented and minimised.

The fixed link over Öresund will link together towns and population centres over Öresund and over national borders. An inter-connected housing and labour market will gradually be established, where people will be able to choose their work place irrespective of where they live, or vice versa, and where parts of Skåne will become new residential areas for the inhabitants of Copenhagen and work places, more tourists and new cultural events. The inhabitants will be able to take advantage of the wide choice of commerce, services and culture, irrespective of national borders.

In view of this process of integration in the Öresund region, the following recommendations for land-use and urban expansion have been proposed:

Counteracting the spread and thinning-out of population centres and protection of the open countryside.

Measures for transforming and increasing the density of population centres before exploiting of new land.

### **Limiting the environmental impact of resource consumption and the transport infrastructure sector**

The fixed link over Öresund will entail an increase in traffic on both sides of Öresund. In view of this, the following recommendations for the limitation of the transport sector's resource consumption and environmental impact have been proposed:

- Prioritising urban development based on well-functioning public transport systems
- Efficient use of existing transport infrastructure,
- Expansion and development of public transport in order to increase its competitiveness.

Protection and development of recreation areas and ensuring bio-diversity

In view of the expected increase in recreational activities and the increased exploitation of the countryside, the following recommendations for the protection and development of recreation areas and for the securing of bio-diversity have been proposed:

### **Protection of the open countryside and development of green areas between and around population centres**

- Protection of unexploited coastal areas

- Increased access to recreation areas subject to sustainability criteria
- Encouraging bio-diversity through the creation of bio-tops islands

### **Co-operation in the Öresund region**

The environment in the Öresund region is to a high degree a crossborder question and therefore of common concern. The European water and air directives provide the framework for individual member states' actions. Since Sweden and Denmark are thus subject to the same demands regarding monitoring, measuring, reporting, information, etc., there is much to be gained by coordinating actions in the Öresund region. There is today no joint forum for knowledge compilation or knowledge transfer, nor for coordination of the major planning issues. There are many areas in which a deeper coordination would be desirable. Within the framework of the issues dealt with in the environmental programme for the Öresund region, there are a number of actions which could be taken to strengthen cooperation in the region.

#### **Joint water monitoring programme**

In 1995, the Öresund Water Cooperation Committee was set up. The organisation is comprised of Danish and Swedish municipalities and counties around Öresund. The main objective of the committee is to work together for a good water environment in Öresund.

An up-grading of this organisation to a joint monitoring programme for the marine environment in Öresund according to the principles set out in the directive together with the operational environmental quality objectives as proposed above, would improve our knowledge on aquatic environment issues ... In accordance with the water directive's proposals concerning the division of the Union into catchment areas and districts, a proposal has been put forward that the Danish and Swedish governments declare Öresund to be a joint Danish-Swedish catchment district.

#### **Permanent Danish-Swedish air cooperation**

The environmental programme has also highlighted the need for increased cooperation regarding air pollution in the Öresund region. Since there is a direct correlation between air pollution and road traffic, this need has been accentuated by the opening of the fixed link over Öresund. There is thus a functional connection between two large urban areas that causes crossborder air pollution.

It is however difficult to compare air pollution measurements in the two countries. The main problem in comparing results is that different methods are used in different monitoring programmes. There is therefore an urgent need to co-ordinate the different monitoring programmes on both sides of Öresund. A permanent Danish-Swedish cooperation on air quality and pollution would need a formal organisation similar to the above mentioned Öresund Water Cooperation Committee.

### **Action programme for a cleaner Öresund region**

Joint and co-ordinated actions within different sector in Sweden and Denmark are necessary if we are to achieve the proposed environmental objectives. These actions are also directed towards other countries, which, through air and water currents, are potential exporters of polluting substances. The main areas where action needs to be taken to improve air quality are road traffic, industry, energy production and shipping. For the improvement of water quality, measures need to be taken in the areas of sewage disposal, agriculture, industry, shipping and harbours. Measures taken within these areas could well be co-ordinated with existing bilateral or regional organisations, such as the Nordic Council's working group for the air and marine environment.

### **Joint body of experts on environmental issues in the Öresund region**

Much could be gained by setting up a joint, multi-disciplinary advisory body for handling environmental issues. This body should be politically and organisationally independent and consist of experts from both Sweden and Denmark. The task of the advisory body would be to assist the planning authorities in the region in assessing the impact of new activities on the region's environmental quality objectives. This group of experts could be semi-permanent and consist of experts from the region's universities in a wide range of fields such as environmental protection, ecology, medicine, technology, law, economics, etc.

### **Cooperation projects on environmental standards in physical planning**

Simpler communications over Öresund open up new possibilities in the region, where large areas of south and west Skåne and the Greater Copenhagen area are expected to develop into a highly attractive and integrated labour and housing market. New functional links in the Öresund region also, however, give rise to increased mobility and new location patterns, which will call for greater demands for regional coordination.

A further complication is that differences in the two countries' planning legislation make the implementation of the recommended measures for environmental standards in physical planning more difficult. There is therefore an urgent need to find working methods that encourage the development of a common view of the overriding principles for planning. This could be done through cooperation in a number of fields as for example:

- Projects on environmentally friendly transport systems in the Öresund region
- Development of common strategies for the location of functions in population centres, such as housing, commerce and other activities
- Cooperation on development issues linked to biodiversity, agriculture and recreation.
- Examine the various steering instruments for physical and economic planning
- Measures to inform the general public

A Forum for coordination an overriding planning and environment and Joint actions of information, education and knowledge exchange are, finally, further examples of measures that could further contribute to the increasing cooperation on environmental issues in the Öresund region.

So as short summary, The aim of the environmental programme is to lay the basis for future measures and improvements in the region. Regional environmental quality objectives will form the basis for environmental standards in regional planning and development. Coordination and cooperation between Sweden and Denmark on international environmental issues should be considered, as well as the need for a coordinated environmental monitoring programme. ◀◀

## A "EURO-REGIÃO COMO PERSPECTIVA EUROPEIA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Dra. Margarida Couto

Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal

» Eu irei dar-lhes conta do que é a experiência de cooperação transfronteiriça entre a Galiza e o norte de Portugal. A fronteira entre Portugal e Espanha é provavelmente a única fronteira da União Europeia que tem dos dois lados das regiões um objectivo, isto naturalmente que lhe confere um posicionamento e responsabilidades em termos de desenvolvimento às quais não podemos ficar alheios, por outro lado também se olharmos para o contexto das fronteiras europeias, verificamos que esta fronteira entre Portugal e Espanha é uma fronteira sem acidentes geográficos significativos. Não temos grandes cadeias montanhosas como os Alpes ou como os Pirinéus e, no entanto, ao longo desta fronteira não há quase desenvolvimento urbano a não ser num espaço que é este espaço entre a Galiza e o Norte de Portugal. É claro que não devo aqui esquecer casos pontuais de Elvas, Badajoz, Ayamonte, Vila Real de Santo António, mas que são de tal modo pontuais que configuram estruturas geográficas fronteiriças com relacionamento intenso como é o caso da Galiza e do norte de Portugal. Portanto esta euro-região Galiza-Norte de Portugal fica situada como é visível no noroeste da Península, também noroeste da Europa, com uma fachada Atlântica bastante extensa integrando portanto a rede das Cidades do Arco Atlântico e é caracterizada por um conjunto de desenvolvimentos urbanos do qual o Eixo Atlântico é a expressão máxima. Vemos aqui algumas cidades, não todas as que integram o Eixo Atlântico, e que são as



principais cidades dinamizadoras de todo este espaço geográfico. É um espaço que tem cerca de 350 km de comprimento desde a Corunha até ao limite sul da região do norte, onde se concentra uma população que pode ser considerada uma das maiores conurbações demográficas, urbanas e até económicas de todo o espaço europeu de uma forma contínua. A superfície deste espaço é de 51.000 km<sup>2</sup>, tem uma população residente superior a 6 milhões de habitantes e com uma densidade populacional superior à média europeia. Esta densidade populacional tem uma expressão diferente, naturalmente é a densidade da euro-região, portanto este espaço conjunto tem uma expressão muito diferente na Galiza e no norte de Portugal. Na Galiza nós temos uma densidade bastante menor, enquanto na região do norte temos uma densidade da ordem dos 160 habitantes por km<sup>2</sup>, que depois em média dá estes 123. A sua população, portanto estes 6,3 milhões de habitantes, tem uma estrutura etária que é importante também aqui registar para podermos avaliar o potencial desta euro-região.

Somos provavelmente a euro-região mais jovem da Europa com 17% da nossa população com idade inferior a 15 anos, o que naturalmente determina responsabilidades ao nível do desenvolvimento urbano, da vivência da cidade e da educação que são aspectos que naturalmente preocupam todos os responsáveis políticos e locais por estes espaços. Temos uma população activa muito intensa, também é obvio que temos de registar aqui modelos de desenvolvimento económicos distintos. Portugal como um modelo de desenvolvimento industrial assente em mão-de-obra intensiva, a Galiza com uma taxa de produtividade muito mais alta do que Portugal, do que a região do norte e com uma especialização mais orientada para o sector primário e para o sector terciário.

Como eu dizia, o norte com uma especialização grande em termos do sector secundário, algum equilíbrio em termos de euro-região, mas complementaridades nítidas entre aquilo que podem ser os três sectores fundamentais de desenvolvimento de qualquer economia. Como vemos o norte com uma maior industrialização do que a Galiza, o sector terciário com maior expressão, mas com alguma equivalência também no norte de Portugal, mas com mais expressão na Galiza e a Galiza com um maior desenvolvimento no sector primário. Mas em termos de espaço de euro-região Galiza-Norte de Portugal nós podemos constatar uma estrutura económica bastante equilibrada. Isto coloca-nos numa posição de algum privilégio relativamente a desenvolvimentos futuros, apesar da nossa perifericidade relativamente aos centros de poder europeus e com o alargamento, admitir essa deslocação dos centros de poder um pouco

mais para leste e é de esperar que se implementarmos as políticas correctas de desenvolvimento, esta estrutura económica deste espaço possa vir francamente a tornar-se competitivo no seio da União Europeia.

Eu costumo caracterizar para além destes elementos, ou melhor, avaliar se um determinado espaço se pode de facto assumir como uma euro-região ou não por alguns factores, de algumas características. Para mim são quatro essas características fundamentais.

Uma delas é a densidade populacional, espaços geográficos que não tenham densidades populacionais elevadas não podem assumir-se como factores de desenvolvimento, porque não têm pessoas, logo não é possível conseguirmos esse desenvolvimento se não existirem as pessoas. Neste espaço da euro-região Galiza-Norte de Portugal, como nós vemos, há elevadas concentrações populacionais que se situam fundamentalmente na fachada atlântica, como eu já referi, que vai desde a Corunha até ao limite sul da região norte, mas que nós poderíamos estender sem qualquer favor até Aveiro e eventualmente até Coimbra. Portanto é um espaço com uma densidade populacional muito elevada, com uma elevadíssima concentração dessa população na fachada atlântica. Isto naturalmente caracteriza um potencial de desenvolvimento que não pode ser menosprezado.

Um outro factor que também é importante para caracterizar uma euro-região, é a mobilidade que se verifica entre os dois espaços. Nós neste espaço temos a mais alta mobilidade gerada entre os dois países, diariamente cruzam a nossa fronteira mais de 20 mil pessoas, este número apenas se refere à fronteira que é o ex-libris da nossa relação de cooperação, a fronteira de Valença e que durante muitos anos constituiu a única passagem entre as duas regiões. Posso dizer-lhes que destas 20 mil pessoas que diariamente cruzam a fronteira, mais de 5 mil trabalham e vivem em regiões diferentes ou vivem na Galiza e vêm trabalhar para o norte de Portugal ou vivem no norte e vão diariamente trabalhar para a Galiza. Este movimento pendular diário que se verifica neste espaço, gera potencialidades às quais nós não podemos ser alheios, mas também gera dificuldades, problemas que têm de ser encarados e resolvidos nos seios das cidades onde desenvolvem a sua vida, onde habitam e onde trabalham. Outro factor também extremamente importante nesta caracterização é a proximidade dos núcleos urbanos e é bem patente neste mapa, a proximidade de grandes centros urbanos junto da zona fronteiriça e entre as duas regiões.

Por último um factor que tem vindo a ter um desenvolvimento espantoso e que é a forte inter-dependência económica entre estes dois espaços. Se nós nos recordarmos, e não é preciso ir muito para trás, há 10 anos a esta parte, 20 anos, Portugal e Espanha viviam de costas voltadas, tinham políticas públicas assumidas de não relacionamento entre si. A década de 70 com a democratização dos dois países criou condições de relacionamento que depois foram potenciadas pela entrada dos dois países na então Comissão Económica Europeia em 1985. Estes factores determinaram o relacionamento entre as duas partes que veio a crescer de uma forma espantosa. Como eu dizia, há 10 anos atrás, Espanha era o décimo país de destino das suas exportações.

Portugal é um país que sempre foi caracterizado por uma grande abertura económica, a região do norte tinha aqui a expressão máxima e ainda continua a ter, é da região do norte que sai mais de 60% das suas exportações portuguesas, mas tinham fundamentalmente como destino a Alemanha e a França. É curioso que hoje a Espanha já é o primeiro destino das exportações portuguesas e Portugal é o segundo destino das exportações galegas. É o segundo por uma razão que é perfeitamente compreensível. A Citroën, fábrica de automóveis em Vigo, tem a sua sede, como todos sabem, em França. Toda a produção da Citroën regressa a França para depois a partir daí ser exportada para os diferentes países, portanto este movimento que é obrigatório na economia galega obriga a posicionar Portugal no segundo lugar de destino das exportações. Mas reparamos que a taxa de crescimento das exportações para França e que decorre fundamentalmente como referi do facto da produção do sector automóvel é de 16,2%, enquanto que a taxa de crescimento das exportações para Portugal se situa nos quase 35%. Portanto estamos a crescer a um ritmo muito maior do que aquele que se verifica em termos da absorção das exportações, daquele que se verifica com a França. Isto poderá determinar uma alteração também no posicionamento que Portugal tem no contexto das exportações galegas.

A Galiza neste momento apresenta uma taxa de crescimento das suas importações provenientes de Portugal que ronda os 50%. Portugal já se assume como um mercado mais importante para a Galiza do que aquele que é constituído por toda a América Latina, como sabemos são países de forte relacionamento cultural e até sentimental porque foi para aí que se verificou toda a diáspora galega. Portanto isto significa que estas taxas de crescimento que se estão a verificar, na nossa opinião vão ter expressões ainda mais diferenciadas do que aquelas que neste momento apresentam, por uma razão, é que nós par-

timos de uma base que poderíamos classificar de quase zero, portanto as séries de desenvolvimento em termos estatísticos eram muito baixas, o que faz com que os desenvolvimentos que se verificam não sejam aqueles que poderão vir a manifestar o relacionamento entre estes dois espaços num futuro próximo.

Face a estas características, assumir este espaço da euro-região, apresenta naturalmente alguns efeitos positivos que eu gostaria aqui de registar de uma forma rápida.

Em primeiro lugar o aumento de escala, a região do norte tem 3,5 milhões de habitantes, a Galiza tem 2,8, se estivermos isolados, cada um destes espaços tem os mercados internos respectivos, em conjunto, mais do que duplicamos o nosso mercado interno, daí a ampliação da escala ser extremamente importante em questões de desenvolvimento económico, social e cultural. Por outro lado a eficiência, dada a perifricidade em que nos encontramos relativamente à Europa e até à própria Península. Temos de garantir níveis de eficiência mais elevados do que aqueles que são aceitáveis para outros espaços geográficos. Temos de pautar a nossa actuação por critérios de maior racionalidade e que garantam maior eficiência nos investimentos públicos que aqui são realizados, porque as populações a isso exigem, porque o relacionamento económico assim o determina.

A efectividade da actuação e das políticas principalmente, seis milhões e meio de pessoas exigem efectividade de implementação de políticas, exigem políticas centradas em factores que garantam a eleição das populações como factores chave nesse desenvolvimento. Por outro lado também face a este espaço e com as características que ele apresenta podemos beneficiar de ajudas especiais por parte dos fundos estruturais, particularmente do INTERREG. Como sabem é uma iniciativa comunitária destinada fundamentalmente a fazer reduzir o efeito fronteira. O INTERREG Portugal - Espanha é o maior INTERREG de toda a Europa e a maior concentração de meios financeiros do INTERREG Portugal - Espanha vai ser verificada neste espaço Galiza-Norte de Portugal.

Mais de 25% do INTERREG, cooperação transfronteiriça, INTERREG A vai situar-se neste espaço, espaço com vista ao fomento de toda a cooperação entre estas duas regiões. Mas se uma região com estas características apresenta efeitos positivos e geradores de desenvolvimento também nos faz assumir alguns desafios, que eu não chamaria de efeitos negativos, mas tão só de desafios e que na minha opinião são fundamentalmente estes, um espaço com

uma pluralidade de características como aquelas que nós vimos para tomar decisões e implementar políticas que estejam centradas nos cidadãos, tem de reunir uma capacidade de consenso, de deliberações, que é difícil mas que não pode deixar de constituir um desafio importante para os nossos políticos, para os nossos líderes locais e regionais. Portanto é necessário um consenso relativamente às políticas públicas a desenvolver, que são agravadas pelas competências assimétricas que nós temos nestes dois espaços.

Nós temos na Galiza um espaço que é uma região autónoma, com competências próprias, com capacidade legislativa e executiva própria. Temos uma região do norte num país político - administrativamente centralizado, portanto uma região do norte sem capacidade de decisão nos termos que seriam desejáveis. Este desequilíbrio, esta assimetria de competências é para nós um desafio na medida em que constantemente nos exige exercícios de imaginação, de adaptação que levem aos estabelecimentos dos consensos que eu referi no ponto anterior. Por outro lado a pluralidade de interlocutores presentes neste espaço, desde interlocutores políticos, interlocutores institucionais a interlocutores económicos e sociais. Numa população de 6,5 milhões de habitantes, com uma estrutura económica como aquela que foi referida, esta pluralidade de interlocutores também constitui um desafio ao desenvolvimento deste espaço.

Perante tudo isto, algo tinha de acontecer nesta região e como o relacionamento entre a Galiza e norte de Portugal já data há mais de uma década, as primeiras aproximações entre a Galiza e o norte de Portugal, particularmente entre a Junta da Galiza e a Comissão de Coordenação da Região do Norte datam da década de 80. Fruto desse relacionamento, dessa aproximação e com base no respaldo da Convenção Europeia sobre cooperação transfronteiriça, foi criada a Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal. Nesse âmbito e fruto do trabalho desenvolvido por esta instituição que é integrada por variadíssimos serviços públicos dos dois lados da fronteira e por agentes económicos e sociais representativos desta população, variadíssimos projectos foram desenvolvidos. Gostava de lembrar que a primeira auto-estrada a ligar Portugal a Espanha, que se situa neste espaço, foi a auto-estrada Porto, Braga, Valença, Vigo, Santiago, Corunha. Gostaria também de lembrar que há 10 anos atrás apenas uma única ponte atravessava o Rio Minho, hoje temos quatro e está para breve a adjudicação da quinta ponte, eventualmente começarão estudos para uma sexta.

As acessibilidades a um nível mais micro têm sido o factor de empenhamento de todas as comunidades locais e é vulgar hoje vermos uma série de pequenas estradas "penduradas" naquilo que é a via transversal da Galiza que une ao centro da meseta e que é a chamada "autovia das rias baixas". Portugal já tem uma série de estradas perpendiculares à fronteira, "penduradas" nessa via estruturante e que são mais um factor do relacionamento e da mobilização das populações nesta integração económica e social entre os dois espaços.

Gostaria de referir como é que está organizada a Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal. Esta Comunidade de Trabalho fundamentalmente constituída como referi por serviços públicos e agentes económicos e sociais dos dois lados da região integra 14 Comissões, ou seja, grupos sectoriais e territoriais de agentes que dinamizam o desenvolvimento que promovem a harmonia do desenvolvimento entre estes dois espaços. O Eixo Atlântico é uma dessas comissões territoriais, com particularidades que são consentâneas com os objectivos desta comunidade de trabalho e que pela sua ligação com a Comunidade de Trabalho podem potenciar para aquilo que tem sido o nosso esforço para o desenvolvimento deste espaço. Para além daqueles projectos de natureza física que eu referi muito sumariamente, vou referir alguns projectos de natureza imaterial, recordam-se que lhes referi que a mobilidade da população neste espaço é muito grande e que diariamente há mais de cinco mil trabalhadores fronteiriços que cruzam a fronteira, essa situação determinou a criação do primeiro e único gabinete de apoio ao trabalhador fronteiriço, chamado Eures Transfronteiriço Galiza-Norte de Portugal que tem como objectivo compatibilizar a procura e a oferta de oportunidades de trabalho neste espaço. Está situado em Valença e para criar maiores condições de integração e de mobilização daquilo que são os seus objectivos, o responsável por este serviço é uma galega que está sediada em Portugal.

Para percebermos como é que esta realidade transfronteiriça e dos seus trabalhadores tem vindo a desempenhar um papel importante no relacionamento e na cooperação transfronteiriça, desenvolveu-se um estudo extremamente curioso, cujos resultados são extremamente curiosos e que foi um estudo sobre a Acessibilidade dos Trabalhadores Transfronteiriços a serviço de natureza social. Portanto fizemos uma análise comparada sobre as condições de acesso dos trabalhadores fronteiriços a serviços galegos e portugueses em termos de segurança social, de prestações sociais, de acesso à educação, de acesso ao

emprego e verificamos que do ponto de vista legislativo os dois ordenamentos jurídicos encontram-se razoavelmente harmonizados e compatibilizados. Do ponto de vista prático, o quotidiano dos trabalhadores é ainda dificultado devido meramente a procedimentos de natureza administrativa e burocrática, ditados exclusivamente pelos serviços públicos que prestam esses serviços de natureza social. Isto significa que a administração pública local tem aqui uma responsabilidade muito grande, porque muitos dos serviços que nós analisamos são prestados pelas comunidades locais e territoriais e muitas vezes não se apercebem das pequenas diferenças dos ordenamentos jurídicos e que determinam as grandes diferenças nos acessos das populações à prestação desses serviços.

Portanto eu daqui faria um apelo aos serviços da administração para que tenham uma especial atenção para o quotidiano dos nossos trabalhadores transfronteiriços que muitas vezes vêm a sua vida dificultada nestas pequenas coisas que se convertem em grandes coisas no seu dia-a-dia.

Outra das realizações extremamente interessantes, e ouvimos uma comunicação bastante interessante, a última sobre questões ambientais, foi a criação do primeiro parque transfronteiriço em termos ambientais, o Parque da Peneda - Gerês, Baixo Lima, Serra do Gerês, um espaço que tem vindo a ser continuamente aumentado, que é gerido por regras comuns e que tem implementado políticas de gestão e de alargamento completamente consentâneas de um lado e doutro da fronteira.

Outro projecto que também tem vindo a viabilizar e a incrementar a integração social e cultural destas populações é um projecto de intercâmbio de alunos de escolas de ambos os lados da fronteira. Foi desenvolvido assentando fundamentalmente no "transplante", sendo este o termo adequado, no de turmas de escolas portuguesas que durante um determinado período de tempo se deslocam para escolas galegas e aí fazem a sua vivência em termos dos processos educativos da Galiza. Outras turmas galegas que se deslocam para Portugal durante períodos equivalentes, normalmente dois, três dias, uma semana e participam no processo educativo português. Esta experiência tem vindo a criar condições de integração que são absolutamente inimagináveis do ponto de vista do desenvolvimento dos nossos jovens.

Do ponto de vista económico foi criado, implementado, um fundo de capital de risco que visa apoiar as empresa do norte de Portugal que queiram instalar-se na Galiza, em presas galegas que queiram instalar-se no norte de

Portugal e, principalmente, empresas do norte de Portugal e da Galiza que juntas queiram ir para mercados externos e assim promoverem a sua internacionalização. Este fundo de capital de risco iniciou-se com 5 milhões de euros e esperamos, no próximo período de programação, com o apoio do próximo INTERREG, vir a reforçar este projecto com dotações financeiras acrescidas.

Há 10 anos atrás, como eu disse era quase o deserto em termos de relacionamento. Não conhecíamos a Galiza, a Galiza não conhecia também o norte de Portugal, não havia o conhecimento mútuo.

Hoje temos uma forte produção estatística, temos vindo com o apoio dos dois institutos de estatística, o Instituto Nacional de Estatística Português e o Instituto Galego de Estatística, a promover um conjunto de trabalhos fundamentais neste conhecimento. Temos vindo a produzir anuários, o primeiro saiu em 1995, o segundo em 96,97,98, e está para breve a publicação do anuário de 1999.

O primeiro estudo sobre o comércio intra-comunitário, o atlas das empresas que visa conhecer a localização e a especialização das empresas sediadas neste espaço, conta já com uma segunda versão e actualizada para breve.

Desenvolvemos também um projecto que visa potenciar a capacidade tecnológica das infra-estruturas sediadas neste espaço chamado REDIT (rede de infra-estruturas tecnológicas do norte de Portugal e da Galiza). A competitividade deste espaço como disse não pode ser ganha por factores de centralidade, porque não somos centrais relativamente à Europa, logo tem de ser ganha por factores ligados fundamentalmente ao desempenho das pessoas e das empresas. Este projecto REDIT tem como objectivo desenvolver a capacidade de inovação tecnológica das empresas sediadas neste espaço. Um outro projecto que nós entendemos como factor preponderante, é a modernização da ligação ferroviária Porto-Vigo. Estamos a desenvolver um estudo de viabilidade da ligação ferroviária, como todos sabem hoje encontra-se completamente ultrapassada, obsoleta, a auto-estrada põe-nos do Porto em Vigo numa 1h15m, o comboio demora 3h25m, portanto a modernização desta infra-estrutura é factor chave deste espaço, no reequilíbrio deste espaço e na sua modernização.

Um outro projecto é como o mapa turístico, o maior n.º de turistas que entram neste momento na região do norte é galego, o maior n.º de turistas que

entram na Galiza ainda não é de portugueses, mas para lá caminha, portanto o desenvolvimento de um mapa turístico deste espaço foi considerado um projecto importante.

Provavelmente estou a ser completamente injusta ao elencar apenas este conjunto de projectos, porque muitos e importantes projectos mobilizadores da integração e da coesão entre estas duas regiões foram desenvolvidos, aos agentes que promoveram esses projectos que eu aqui não referi, as minhas desculpas por não os ter referenciado.

Para terminar gostaria de lhes dizer que é opinião assumida pelas instituições da Galiza e do norte de Portugal, pela Comunidade de Trabalho, que a cooperação transfronteiriça e a consolidação deste espaço, para além de constituir uma oportunidade que é dada face à sua dimensão e às suas características, é fundamentalmente uma obrigação. Não podemos defraudar a expectativa de 6,5 milhões de pessoas que se concentram neste espaço e de agentes económicos cada vez mais integrados e de agentes sociais cada vez com maiores ligações de um lado e doutro da fronteira. ◀◀



