

# O sistema urbano do Eixo Atlântico perante as novas estratégias marítimas europeias

Uma proposta de agenda  
e de ação concertada

**Coordinador:**  
**Fernando González Laxe**

**Rui Azevedo**  
**Manuel Varela Lafuente**  
**Carlos Pais Montes**  
**Ignacio González Liaño**

**O SISTEMA URBANO DO EIXO ATLÂNTICO PERANTE  
AS NOVAS ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS EUROPEIAS**

**UMA PROPOSTA DE AGENDA E DE AÇÃO CONCERTADA**

**EDITOR**

*Xoán Vázquez Mao*

**COORDENADOR**

Fernando González Laxe

**AUTORES**

Rui Azevedo (Universidade do Porto)

Manuel Varela lafuenta (Universidade de Vigo)

Carlos Pais Montes (Universidade da Coruña)

Ignacio González Liaño (CETMAR)

**COORDINAÇÃO DA PUBLICAÇÃO**

Rita Fidalgo Oitabén, Elisa Vázquez Collazo

**EDIÇÃO**

Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

Deseño de portada: Paula Míllara Rolán, Chus Torres

Imprime: Tórtulo Artes Gráficas, S.

**Capítulo 1. Introdução. *Maior globalização e concentração geográfica. Maior processo de urbanização. Maior interligação global.***

Estamos a assistir a relevantes mudanças no que diz respeito às tendências globais. Estas mutações são de ordem económica, sociodemográfica, política e geopolítica.

No que concerne à economia, as principais alterações de tendência do século XXI referem-se à globalização e ao auge das economias emergentes. Estes últimos países posicionam-se como grandes economias exportadoras de produtos básicos, manufacturados e de serviços. Ao serem importantes exportadores transformam-se em possuidores de muitas reservas de divisas, ao mesmo tempo que beneficiam dos baixos níveis de dívida externa, com o qual disfrutam de uma ampla capacidade para investir no estrangeiro e transformarem-se em agentes importantes para satisfazer as necessidades de financiamento das economias desenvolvidas. As consequências destas mudanças de tendência são as novas funções e redistribuições das empresas, bem como as suas mudanças na localização e características dos mercados de consumo. Consequência das referidas modificações são os desequilíbrios em conta corrente de certas economias e a expansão de novas empresas de países em desenvolvimento intensificando a reestruturação da concorrência das indústrias globais e a formação de novos centros de adoção de decisões nas principais cidades do mundo emergente (Rodrik,2011; Ghemawat, 2011; Ontiveros & Guillen,2012).

No que diz respeito às alterações sociodemográficas, os anos que já passaram do atual século XXI vêm caracterizando-se por um envelhecimento acelerado da população, como consequência de uma diminuição da fertilidade; pelo novo papel da mulher na sociedade; e por uma maior esperança de vida. As consequências do envelhecimento são complexas ao incluir os distintos comportamentos dos consumidores, e diferentes questões de ordem política e económica e social nomeadamente em matéria de sustentabilidade dos sistemas de segurança social e de solidariedade inter-geracional. Além do mais, assiste-se a um intenso processo de urbanização, abandono da população das zonas rurais e alterações nas preferências culturais e aspirações sociais, recentemente acompanhadas por outras tendências de emagrecimento das áreas urbanas. Os novos desafios urbanos aceleram a emergência de problemas associados à poluição,

às deficiências de infraestruturas, e à redistribuição do poder e do consumo. E com isso, aumentos das desigualdades e dos desfasamentos na formação profissional, diferenças nas oportunidades e uma drástica diminuição do papel do Estado como redistribuidor de rendimentos e de riqueza.

Da perspetiva política, o século XXI vem sublinhando elevados níveis de dívida pública nos países mais ricos, uma diminuição da competitividade em comparação com as economias emergentes, semeando muitas dúvidas e incertezas políticas.

A diminuição da capacidade do Estado para resolver problemas económicos, sociais e as atuais tensões, estimulam a perda de legitimidade e o aumento da incerteza.

E, finalmente, da ótica da geopolítica assiste-se a uma redistribuição do poder geoeconómico e ao aumento das desigualdades internas nos países. Surgem também novos problemas como os derivados do comércio ilícito, os transtornos nos fornecimentos e redes de transporte em relação ao fornecimento de energia, ou os vinculados com a volatilidade das ofertas e os preços de determinados produtos alimentares, para citar só alguns exemplos.

Estas variáveis estão engrenadas e interagem mutuamente dando lugar a alterações de tendência; e certas variáveis explicam os mecanismos de transmissão. Como se engrenam? Pois, a partir do mercado de trabalho; dos aparelhos do Estado; das garantias de direitos e da legitimidade; e da prevalência de um sistema internacional.

Existe, pois, um consenso acerca de na atualidade estar a emergir uma nova complexidade no âmbito das relações económicas globais que enquadram quer o comportamento dos atores económicos quer o dos decisores públicos e o conjunto da sociedade civil. Assiste-se, simultaneamente, a processos de integração de mercados a nível global e à desintegração espacial dos processos produtivos, para o que muito têm contribuído os acordos de liberalização do comércio internacional, o desenvolvimento dos transportes e da logística e a evolução das tecnologias de informação e comunicação.

Esta mudança para novos cenários é determinada pelas complexidades derivadas da globalização; as derivadas das tendências na disponibilidade de recursos naturais, as

estruturas demográficas e os padrões de procura global; e as derivadas da necessidade de compatibilizar objetivos diversos na política económica.

Recentemente, o Conselho Nacional de Inteligência de EUA (2012), no seu relatório *Global Trends-2030, Alternative Worlds*, traça o panorama do mundo no ano 2030 e as tendências para a referida data. É um documento de uma grande transcendência ao tratar-se de uma comunhão revista por todas as agências de inteligência do país norte-americano juntamente com peritos independentes. As suas conclusões, em síntese, são as seguintes. A primeira, o mundo será multipolar e o poder dispersar-se-á tanto a nível de estados, como internacionalmente. A segunda, destaca que 60% da população mundial viverá em zonas urbanas e as classes médias triplicar-se-ão, passando de 1.000 milhões a 3.000 milhões de pessoas. A terceira conclusão faz referência a que metade da população sofrerá carências de água e de outros recursos energéticos, dando lugar à criação de conflitos pelos recursos hídricos e os derivados da energia. Estima-se que a procura de energia crescerá 50%; a da água 40%; e a dos alimentos 35%. As alterações climáticas e o aumento da população (associados aos aumentos de procura estimados em 40%) contribuirão para o facto de quase metade da população viver em zonas com grandes restrições de água, energia e de alimentos. Daí, a possibilidade de inúmeros conflitos inter-estatais. A quarta conclusão diz respeito à descoberta e aos desenvolvimentos tecnológicos; neste sentido, haverá novos vínculos entre o homem e a tecnologia protética que permitirá o aparecimento dos “super-homens”, através de implantes e técnicas para aumentar a função neuronal que ajudarão a melhorar a memória e ajudarão a conseguir uma maior velocidade do pensamento. A quinta referência do relatório da NCI é que os Estados Unidos perderão a sua hegemonia económica a favor da China, mais rapidamente do que prognosticavam estudos anteriores, devido ao espetacular crescimento das economias asiáticas. A sexta conclusão incita a refletir sobre o facto do terrorismo islâmico ser substituído pelo ciberterrorismo. E finalmente, a sétima conclusão diz respeito à situação que se prevê de um auge das networks informais e da universalização no acesso à rede. O uso generalizado da mesma e das novas tecnologias de informação e difusão permitirá aos cidadãos conseguir maiores cotas de liberdade e poder, bem como, chegar a desafiar os seus representantes

Por isso, manter uma atividade económica sustentável exige elevadas doses de esforço tanto em infraestruturas, como em fontes primárias e capital humano. Desta forma, apostar pelo crescimento, significa assegurar a disponibilidade da energia primária para poder suportar o crescimento das economias desenvolvidas. Apostar pela segurança, implica reduzir a dependência das fontes primárias; e apostar pela sustentabilidade, é poder usar as fontes primárias e de transformação sem que sejam agressivas para o meio ambiente e para o clima.

### **Um novo contexto.**

Os últimos progressos de vinte anos atrás destacam várias especificidades em relação ao espaço atlântico: o problema da acessibilidade; as necessidades das transferências nodais, em benefício de outros modos de transporte menos poluentes e mais eficazes; as ameaças sobre o meio ambiente; os efeitos da mudança climática; a necessidade de proteger o amplo ecossistema; a emergência de novas atividades, como as ligadas às energias renováveis; o lazer e o turismo náutico; a investigação e a inovação; a formação e capacitação, etc.

Consciente disso, a União Europeia adotou a *Estratégia UE-2020, crescimento, inteligência sustentável e integradora.*

## **Capítulo 2. A Política Marítima Integrada**

### *1. Antecedentes.*

Vivemos em cidades e povos do litoral; a nossa alimentação inclui inúmeros produtos que procedem do mar; o lazer de inúmeros habitantes está relacionado com atividades de âmbito marítimo... Estes e outros argumentos foram utilizados para destacar que a Europa, pela sua geografia, história e cultura, é uma das regiões mais importantes do mundo.

Foi a Comissão Europeia, em 2007, quando apresentou o Livro Azul da Política Marítima Integrada, com o objetivo de promover e reunir um enfoque intersectorial das questões marítimas e poder conseguir que as políticas relacionadas com o mar sejam formuladas de forma conjunta para poder obter uma exploração sustentável dos recursos, uma maior consideração das regiões litorais e uma melhor gestão dos elementos intersectoriais das atividades marítimas.

Esta iniciativa, que contou com o apoio do Conselho Europeu e do Parlamento Europeu, foi rapidamente desenvolvida, a nível dos Estados-membros, por Portugal (na sua Estratégia Nacional para o Mar); França (no quadro da sua Strategie Nationale pour la Mer et les Océans); Alemanha (sob a definição da Entwicklungsplan Meer-Strategie für eine integrierte deutsche Meerespolitik); Irlanda (na sua Integrated Marine Plan for Ireland). E, além das fronteiras da UE, também os EUA, o Canadá, a Noruega ou o Japão, colocaram em funcionamento iniciativas semelhantes.

Trata-se pois de poder integrar e relacionar as atividades vinculadas com o mar. Ser, em definitivo, um projeto criativo e efetuado de forma participativa.

Desde a perspetiva comunitária trabalha-se nesse enfoque integrador, procurando a incorporação, no funcionamento quotidiano, das Direções Gerais da Comissão para aprofundar a vertente marítima. Daí, as propostas de criação de espaços europeus de transporte marítimo sem barreiras apoiados na melhoria das condições de interoperabilidade entre sistemas e no desenvolvimento da logística; a necessidade de eliminar as desvantagens do tráfego marítimo intracomunitário em comparação com

outros modos de transporte; a maior integração entre a investigação marinha e marítima; a adoção das medidas necessárias para alcançar ou manter um bom estado ambiental do meio marinho o mais tardar no ano 2020; ou como formular projetos-pilotos para ir concretizando opções para desenvolver e ampliar a PMI, explorando, nomeadamente, o Mar profundo o que implica a aposta no desenvolvimento das tecnologias necessárias a essa exploração em condições de sustentabilidade.

Do mesmo modo, a D.G. Mare deve centrar o seu trabalho em três instrumentos transversais: a vigilância marítima; a planificação marítima espacial e a organização do intercâmbio de dados sobre o meio marinho. Esta combinação de atividades de natureza transversal supõe acelerar e intensificar as fórmulas de integração e colaboração entre os Estados-Membros e os agentes, fornecendo um maior valor acrescentado no que ao enfoque integrado se refere.

Recentemente, a própria D.G. Mare, começou a ocupar-se do denominado Crescimento Azul (Blue Growth). Esta nova iniciativa, *Crescimento Azul. Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável (COM(2012) 494 final)*, constitui uma estratégia a longo prazo de apoio ao crescimento do setor marítimo no seu conjunto. Procura-se com isto, abordar tanto os desafios económicos, ambientais e sociais que afetam a totalidade dos sectores da economia marítima, bem como assinalar as sinergias entre as políticas sectoriais. Isto significa que é preciso identificar e incentivar as atividades detentoras de uma elevada percentagem de crescimento potencial a longo prazo; proceder à eliminação dos inúmeros obstáculos administrativos; impulsionar o investimento em investigação e inovação marinha e marítima, fomentando os conhecimentos através da educação e da formação.

Ao adotar a sua Comunicação, a Comissão liga, em certo modo, os sectores azuis com o conjunto da economia europeia e os situa muito acima na lista de prioridades políticas e empresariais. E o aborda esperando e confiando nas possibilidades de desenvolvimento que apresentam a maior parte dos sectores marítimos e possam contribuir realmente para dinamizar a economia, e permitir a consecução dos objetivos de crescimento e de criação de emprego que a União Europeia estabelece na sua Estratégia Europeia 2020.

E apresenta-o como uma mudança transcendental, já que até ao momento com a Política Marítima Integrada tentava-se travar a compartimentação das políticas em benefício de um desenvolvimento sustentável. Havia que descompartimentar os sectores económicos baseados no mar, para comprometê-los num desenvolvimento coerente e sustentável. E havia que fazê-lo com uma lógica de persuasão e um diálogo constante com os protagonistas.

### *2.1. Os novos Progressos da PMI.*

Foi dito que o potencial de crescimento da economia marítima é uma oportunidade que a Europa não pode desaproveitar. Desde 2007, a União Europeia tem vindo a colocar em funcionamento iniciativas relacionadas com as políticas marítimas a fim de reforçar a competitividade da Europa. Argumenta-se que os *novos usos do mar* (F. Miguelez, 2009,2010) permitem aproveitar o potencial de inovação da economia marítima e argumenta-se que é imprescindível para o desenvolvimento da economia marítima e melhoria da competitividade da Europa a longo prazo, apostar por uma melhor gestão dos mares e oceanos de forma sustentável.

No ano 2009, tanto o Conselho como o Parlamento Europeu aprovam a PMI, e pede-se à Comissão que avalie de forma periódica os seus progressos. Recentemente tornou-se público o referido relatório (COM(2012) 491 final, de 11,9,2012).

Entre as suas linhas argumentativas é citada a adoção de uma Comunicação da Comissão sobre *O crescimento azul: oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável*, com o qual se pretende lançar uma iniciativa conjunta dos Estados-Membros, as regiões e todas as partes interessadas a fim de aproveitar plenamente o potencial da economia azul. A referida alternativa, iniciada em 2010, assinalava alguns dos problemas comuns existentes. A modo de exemplo, recalcava a falta de competências apropriadas, o acesso ao capital de risco, a fragmentação dos dados marinhos, os desafios ambientais e a complexidade dos instrumentos de planificação. Por isso, estima que é preciso levar a cabo ações direcionadas à promoção da formação de associações entre os sectores e agentes institucionais; são requeridos enfoques mais específicos para um melhor conhecimento da realidade, ponto de partida

para definir ações de futuro; e analisam-se, num primeiro passo, cinco áreas de potencial de crescimento.

As referidas cinco áreas concentram-se na energia renovável oceânica; a aquicultura; o turismo marítimo e litoral; os recursos minerais marinhos; e a biotecnologia azul. Estas cinco áreas apresentam um potencial interessante em matéria de criação de emprego e crescimento. Merece, também, uma atenção política especial, para eliminar os obstáculos que poderiam impedir a realização deste potencial, bem como para garantir que o seu crescimento seja duradouro.

No que concerne à energia azul, aposta-se pelas energias alternativas à eólica da perspectiva marinha. Desta forma, as referências às centrais maremotrizes, os dispositivos de energia das ondas e os aerogeradores submarinos são objetivos primordiais. Para a Comissão Europeia, é essencial conseguir acelerar a comercialização destas energias marinha alternativas reduzindo os custos tecnológicos. Para isso, devem ser colocados em funcionamento mecanismos de ajuda, a vários níveis, para facilitar os investimentos nas ligações em rede e na capacidade de transporte, para reforçar a investigação e o desenvolvimento; e para aumentar a confiança dos investidores financeiros, sobre tudo mediante o cofinanciamento através dos Fundos Estruturais.

No campo da aquicultura, aprecia-se um verdadeiro potencial. Por uma parte, o seu nível de excelência permite-lhe satisfazer as exigências de um consumidor que procura produtos de qualidade; e, por outra parte, que pudesse beneficiar da procura de uma zona litoral em estado de diversificação económica. No quadro da reforma da Política Pesqueira Comum, a Comissão relembrou a sua vontade de desenvolver a aquicultura e eliminar os gargalos que ameaçam o sector. Propõe, nesse sentido, linhas diretivas estratégicas não limitadas, planos plurianuais, intercâmbios de boas práticas, e uma especial ênfase para modificar as práticas administrativas, sobre tudo em matéria de concessão de licenças. Insiste-se também em que determinados projetos se possam beneficiar de financiamento público, sobre tudo a partir do futuro Fundo Europeu Marítimo e da Pesca.

O turismo marítimo e litoral é o terceiro eixo do Crescimento Azul. Significa a atividade económica mais importante do ambiente marítimo, dando emprego a 2,5

milhões de pessoas, ou seja, 1,1% de emprego da União Europeia. Mais de 90% das empresas deste subsector são empresas de menos de 10 trabalhadores, enquanto outros segmentos, como o dos cruzeiros, estão dominados por grandes atores internacionais. Tanto a navegação de lazer como os cruzeiros estão em expansão. E este auge favorece o sector, ao ponto que muitos estaleiros se terem especializado nos segmentos de navegação a lazer e turismo de cruzeiros. Mas o turismo só pode prosperar num contexto determinado. Além do atrativo da costa é necessário que o ambiente seja saudável, que as infraestruturas sejam eficazes, que o pessoal seja competente e que a oferta se amplie para todo o ano. Para manter o crescimento do turismo marítimo e litoral e poder garantir a sua sustentabilidade, a Comissão propõe a abertura de vários estaleiros que deveriam ser planificados a nível local e regional; que cada bacia marítima apresente os seus próprios desafios e se planifique à medida; e que o turismo de cruzeiros atraia clientes diferentes.

Os recursos minerais marinhos significam uma aposta estratégica por mor do risco da carência de matérias-primas. Argumenta-se que os fundos marinhos poderiam estar a ocultar soluções para permitir a continuidade de determinadas atividades industriais na Europa. Sobre tudo, nos supostos de exploração extrativa de jazidas minerais de zinco, cobre ou cobalto, bem como a recuperação de minerais dissolvidos na água do mar, como o boro ou o lítio. Mas a quantidade mundial de minerais que procedem do fundo do mar, daqui até 2020 poderia alcançar 5%; e 10% em 2030. Portanto, as oportunidades de crescimento são evidentes. A Comissão argumenta que as jazidas mais prometedoras são os de sulfuretos metálicos, situados nas zonas vulcânicas. Claro está, a referida exploração requer navios especializados e operações submarinas muito sofisticadas. E logicamente, as empresas requerem vários aspetos: acesso ao financiamento, estratégias de investigação e desenvolvimento dirigidas às técnicas de extração; a obtenção de licenças em águas internacionais; e a adoção de medidas estritas de proteção dos ecossistemas de grandes profundidades.

Finalmente, a biotecnologia azul é um sector com um futuro ineludível. As novas tecnologias de sequenciação de genes permitem investigar as características de determinadas espécies marinhas, em especial, os organismos capazes de resistir a temperaturas e pressões extremas e a desenvolverem-se sem luz. As investigações em curso poderiam acabar em novas aplicações farmacêuticas, de cosmética e industriais.

Hoje em dia, o emprego nestas atividades é mínimo e o valor acrescentado bruto é de 800 milhões de euros. Daqui até 2020, as biotecnologias azuis evoluirão para um mercado de tamanho médio, que crescerá com a produção de compostos orgânicos (lípidos, açúcares, polímeros, proteínas) para as indústrias químicas e de alimentação (humana e animal). Daqui até ao ano 2020, este sector poderia encontrar mercados de massas que abasteceria de produtos com um elevado valor acrescentado. A biotecnologia azul requer uma política de investigação tanto básica como aplicada; daí que a União Europeia deva aplicar e reforçar os enfoques estratégicos nas áreas da investigação e inovação, delimitando os campos de desenvolvimento para os sectores industriais emergentes, eliminando estrangulamentos técnicos e aumentando a sensibilização das empresas, investigadores e cidadãos.

Neste último período, são visualizadas uma ampla panóplia de decisões. A modo de exemplo, citaremos as seguintes áreas.

a) Transportes marítimos. A Comissão aprovou, em 2011, o *Livro Branco do Transporte*, onde se indicam as orientações estratégicas da política de transporte marítimo até ao ano 2018. Uma Comunicação, também em 2009, sobre o *Espaço Europeu do Transporte Marítimo sem barreiras*, da qual entrou em vigor no ano 2010 uma Diretiva sobre formalidades de notificação, com a qual se simplificam e harmonizam alguns procedimentos administrativos para fomentar o transporte marítimo dentro da União Europeia. E, em 2011, a Comissão propôs novas orientações para as redes transeuropeias destinadas a reforçar a função das *Autoestradas do Mar*, como grandes corredores europeus.

b) Energia. Dentro do programa *Energia Inteligente-Europa* e o *Programa Quadro de Investigação*, tenta-se apoiar o desenvolvimento das tecnologias baseadas nas energias eólicas e oceânicas; e poder contribuir para o crescimento nas regiões litorais. Da mesma forma, a Comissão, em 2011, propôs orientações para a elaboração de normas relativas ao estabelecimento de redes transeuropeias de energias interoperáveis. Quantifica-se o objetivo em alcançar 20% da energia produzida a partir de fontes renováveis em 2020. E as tecnologias energéticas marinhas apresentam uma vantagem considerável: a sua constância, enquanto a eólica é submetida às flutuações da força do vento.

c) Construção naval. É uma atividade que desempenhou um papel estratégico; e que na atualidade e no futuro deve continuar a fazê-lo. Tem vários reptos, como os de responder aos desafios das alterações climáticas, a poluição, a eficiência energética e os novos desenvolvimentos das atividades no mar. Procura-se favorecer a competitividade sobre a base de segmentos tecnológicos, onde a União Europeia seja ponta. Por isso, é importante o novo *Quadro aplicável às ajudas estatais à construção naval*, que deve determinar os tipos de ajudas estatais que podem ser concedidas aos estaleiros.

d) Pesca e aquicultura. Desde o ano 2011, a Comissão foi adotando novos pacotes de iniciativas que procuram redefinir e reformar a *Política Pesqueira Comum*. O seu objetivo é definir uma pesca sustentável, respeitosa do ecossistema, que garanta a qualidade do abastecimento alimentar, a prosperidade das comunidades litorais, a rentabilidade da indústria; e o atrativo e a segurança dos postos de trabalho. Também se trabalha na formulação do *Fundo Europeu Marítimo e de Pesca* a fim de melhorar a sustentabilidade, e otimizar as prestações da pesca costeira artesanal, fomentar a aquicultura, e apoiar a criação de postos de trabalho nas comunidades marítimas.

Com o objetivo de levar a cabo estas iniciativas é imprescindível a cooperação intersectorial e transfronteiriça que garantam as condições ótimas para o crescimento da economia marítima. A Comissão Europeia, ao avaliar o PMI, define três aspetos: a coordenação das atividades marítimas entre si e o seu impacto no meio ambiente; garantir a segurança dos cidadãos; e dispor de mão-de-obra qualificada.

Em relação ao primeiro aspeto, constata-se que diversos sectores e atividades concorrem pelo espaço e pelos recursos existentes. Existem também inúmeros conflitos entre os usos do mar, e as reivindicações marítimas continuarão a aumentar. São precisos, pois, instrumentos que estimulem o crescimento e facilitem a combinação de múltiplas atividades. Neste sentido, o *Ordenamento do espaço marítimo e a Gestão Integrada das zonas costeiras*, permitirão uma melhor gestão. Não obstante, e apesar dos avanços efetuados em cada um dos Estados-Membros e regiões, a elaboração das referidas Estratégias Nacionais, nesta matéria, mostram diferenças ostensíveis e não existe um quadro comum de ordenamento marítimo no espaço europeu, considerando-se esta

última um requisito de primeira ordem para impulsionar a cooperação intersectorial e transfronteiriça.

No que toca ao segundo aspeto, é bem sabido que perto de 80% do comércio externo da União Europeia é efetuado por via marítima, pelo que as atividades económicas requerem um ambiente seguro. Tanto no campo dos intercâmbios de informação sobre questões marítimas (ou seja, a melhoria da vigilância marítima, por exemplo), o intercâmbio de dados adequados (que redundam na eficácia e evita solapamentos ou erros) como as atuações no campo da segurança marítima, como sejam a eliminação de navios ineficientes, aumento da proteção dos passageiros, prevenção de acidentes, redução de riscos de poluição ambiental, por exemplo, põem de atualidade a contínua atualização do pacote de segurança marítima. E, por último, também se inclui nesta epígrafe, há que mencionar o sistema europeu de vigilância de fronteiras, cujo objetivo é reforçar o controlo das fronteiras externas de Schengen e estabelecer mecanismos de informação que permitam às autoridades de vigilância dos Estados-Membros, reduzir as perdas de vidas humanas no mar e os imigrantes clandestinos que entram na União Europeia.

Finalmente, o terceiro aspeto contempla o emprego e a mobilidade profissional. As suas ações estão direcionadas para aumentar o atrativo das profissões marítimas baseadas na maior qualidade das mesmas, a mobilidade entre sectores e países, e poder antecipar as necessidades futuras. Neste ponto, existem atuações na nova formulação de legislações laborais da União Europeia, atualização da Diretiva sobre a formação de profissionais marítimos e aplicação do Convénio sobre o trabalho marítimo da OIT. E no campo da pesca, também a União Europeia e a Organização Internacional do Trabalho procuram redefinir as novas condições laborais e profissionais

A PMI procura a liderança marítima através dos sucessivos esforços em prol da investigação, da inovação e do conhecimento. Procura-se obter o máximo valor da economia marítima através da vantagem competitiva que sublinha a aplicação de programas relativos à investigação marinha e melhorando a acessibilidade dos dados com fins de inovação.

Como tarefa básica incluem-se ajudas financeiras mais elevadas dentro do 7º PM, reagrupados sob a denominação *O Oceano do Milénio*; e novos mecanismos de governança mais eficazes como o *FÓRUM MARCOM+* e a *Associação EMAR2RES*.

Como suporte aposta-se na partilha dos conhecimentos superando a natureza atualmente fragmentada dos dados marinhos. Daí, a aposta da *Rede Europeia de Observação e Informação do Mar (EMODNET)*.

Também a PMI faz finca-pé em desenvolver as vantagens territoriais da política marítima. Existe acordo sobre o facto das regiões litorais possuírem recursos renováveis importantes para o crescimento marítimo. Conhece-se, também, o potencial que arrasta o turismo litoral: e, é bem sabido, por estar avaliado no estudo efetuado pelo Parlamento Europeu (2008) “*O impacto do turismo nas zonas litorais: aspetos do desenvolvimento regional*”, a transcendência que supõem o desenvolvimento marítimo para uma região.

No entanto, a Comissão Europeia boa conhecedora da sua entidade marítima, não tinha realizado iniciativas ou disposições para vincular as políticas de coesão, desenvolvimento rural, pesca e assuntos marítimos dentro das suas prioridades. Daí, que, na atualidade, fruto do maior convencimento e compromisso de futuro, existam projetos marítimos que vão receber fundos de política regional da União Europeia; tal como vários *programas de cooperação transfronteiriça*.

E à procura de uma maior eficácia e proximidade, a PMI desmembra os seus níveis de cooperação transnacional através de enfoques de bacias marítimas, atendendo às características económicas próprias das diferentes bacias. Por isso, existem as Estratégias da União Europeia para a Região Báltica; Atlântica; Mediterrânea; Mares Adriático e Jónico; Mar Negro; e Ártico.

Em conclusão, a PMI tenta melhorar a gestão dos assuntos marítimos e potenciar a coordenação no seio dos Estados-Membros, as regiões litorais, as indústrias e outras partes interessadas. Tenta desenvolver uma economia marítima da forma mais eficaz e sustentável possível. Assim, vários países já definiram as suas próprias Estratégias Nacionais (França, Portugal, Alemanha, Reino Unido, Irlanda,...). O mesmo têm vindo a fazer, regiões marítimas como Schleswig-Holstein, Västra Götaland, Bretanha.

E por outro lado, equipas académicas também redigiram Estratégias Marítimas, como o efetuado na Galiza, coordenado pelo Dr. Manuel Varela (2010), da Universidade de Vigo; e sobre a região Norte de Portugal, e coordenado pelo professor da Universidade do Porto, Dr. Rui Azevedo (2009).

### **Capítulo 3.- Mais um passo: a Declaração de Limassol (Outubro, 2012).**

Consequência destas dinâmicas, os ministros europeus responsáveis da Política Marítima Integrada e a própria Comissão Europeia, reunida em Nicósia (Chipre), assinam a declaração de Limassol (7 outubro 2012), na qual confirmam que continuará a trabalhar nos seguintes aspetos: a) aumentar a competitividade do sector do transporte marítimo da União Europeia, manter o seu papel diretor à escala mundial e aumentar a proporção do transporte marítimo de curta distância no comércio interno da União Europeia; ao mesmo tempo que se desenvolvem as infraestruturas e serviços nos portos da União Europeia; b) aumentar ao máximo as oportunidades de inovação na indústria europeia de construção e equipamento naval e marinho; a fim de melhorar a prestação meio ambiental dos navios, diversificar para sectores emergentes e explorar a crescente procura de embarcações de lazer; c) contribuir para os objetivos da Estratégia da UE-2020 em relação às emissões de carbono e energia renovável e criar novas oportunidades de emprego através do aumento da produção e exploração da energia marinha renovável, para reforçar assim a posição da União Europeia como líder mundial; d) assegurar a disponibilidade sem interrupções no mercado europeu da energia e dos serviços conexos sem comprometer a segurança das pessoas e a salubridade dos oceanos e mares; e) apoiar a investigação e inovação para melhorar a sustentabilidade e competitividade da aquicultura europeia e estimular atividades de pesca sustentável em particular através do aumento da seletividade e a criação de produtos com maior valor acrescentado; f) fomentar o cultivo de produtos aquáticos para estimular o crescimento de algas e outros bio produtos. Manter o desenvolvimento do sector da biotecnologia azul e fomentar o acesso e distribuição equitativa dos benefícios procedentes do uso de recursos genéticos; g) apoiar o desenvolvimento de um turismo litoral e marítimo altamente diversificado e sustentável na Europa, com inclusão do património marítimo e litoral e as atividades náuticas, de cruzeiro e de prazer, abordando as questões relativas à competitividade, a sazonalidade, a diversificação de produtos e a melhoria das infraestruturas e as capacidades; h) fomentar o desenvolvimento de novas tecnologias para a recolha segura e sustentável de depósitos minerais marinhos através do desenvolvimento de novas possibilidades de exploração sustentáveis das matérias-primas para a indústria e as Eco tecnologias.

Os próprios responsáveis solicitam aos participantes europeus os seguintes pontos: a) o aumento da inovação e da investigação marinha e marítima; b) trabalhar em prol do desenvolvimento efetivo e a acessibilidade do conhecimento marinho; c) apoiar a integração da vigilância em prol de um ambiente comum para o intercâmbio de informação ativa e operacional para 2020; d) melhorar na transparência da planificação de investimentos e enfoques equilibrados entre os sectores e partes integradas através da utilização do ordenamento territorial marítimo e da gestão integrada das zonas litorais nos Estados-Membros e nas suas zonas fronteiriças, com o objeto de garantir a coerência com os objetivos meio-ambientais, sociais e económicos; e) conseguir um bom estado meio-ambiental das águas marinhas para 2020; f) potenciar os cursos marinhos e marítimos, e os seus atrativos, eliminando o desfasamento entre a educação, a ciência e a indústria, garantindo a formação pertinente e fomentando uma cultura de segurança e a adequada mobilidade laboral; g) garantir que as comunidades locais, a população ativa das regiões periféricas e a sociedade civil participem no desenvolvimento das atividades inovadoras; h) facilitar a cooperação dentro de cada sector e entre eles; e i) destacar a importância de uma melhor governança marinha que inclua uma maior cooperação ao nível adequado entre as autoridades competentes que realizem funções que garantam uns mares e oceanos mais limpos, protegidos e seguros.

Esta Declaração de Limassol tinha, pois, dois objetivos. Por um lado, dar um novo impulso à Política Marítima Integrada da União Europeia, cinco anos depois da iniciativa ser lançada com a apresentação do chamado Livro Azul. E o outro objetivo, era dar a conhecer o potencial de Crescimento azul, como dimensão marítima da agenda Europa 2020, sobre a base da recente Comunicação da Comissão sobre *Crescimento Azul: As possibilidades do crescimento sustentável nos sectores marinho e marítimo*.

A ideia central da PMI é oferecer um quadro para coordenar as atividades que pela sua marcada transversalidade e pela participação de inúmeros atores e sectores, podem ser favorecidas por um tratamento integrado através do qual se possam aproveitar melhor as sinergias e evitar possíveis duplicidades e solapamentos.

A opção de combinar e unir na Declaração de Limassol, tanto a PMI como o crescimento azul é uma aposta da Comissária Damanaki, que escolheu o Crescimento azul como motor desta iniciativa.

A Delegação Espanhola expressou o apoio da Espanha à Declaração e centrou entre as atividades com especial potencial de crescimento e emprego, nos sectores marítimos e marinhos, as seguintes: a) novas formas de aquicultura e pesca; b) as autoestradas do mar; c) o porto verde; d) a construção naval, fabrico de embarcações de funções especializadas e de alto valor acrescentado; e barcos de lazer; e) o turismo; f) as energias marinhas; g) e a biotecnologia.

O sector do mar é de grande importância dentro da economia espanhola. 80% do perímetro espanhol está rodeado pelo mar. O sector do mar abrange um agregado de atividades económicas marítimas que embora não possuam uma definição oficial de “sector do mar”, pode ser entendida que é constituído pelo conjunto de empresas cuja atividade tem relação direta com o “marítimo”. Se entendemos o “sector mar” como a soma das seguintes atividades: construção naval; pesca; transporte marítimo; náutica de lazer; indústria auxiliar; investigação marinha; turismo marítimo; portos; armada; comércio e distribuição; seguros e bancos, a produção efetiva do referido cluster ascende a 52.389 milhões de euros, para o ano 2009; ou seja, 2,75% do VAB espanhol e 2,29% do emprego. Com esta magnitude, o “sector mar” dá emprego a 461.511 pessoas.

A estes efeitos diretos da atividade do sector mar há que acrescentar o efeito indireto que gera pela sua capacidade de arraste, através das compras e suas vendas outros sectores da economia. Então, a produção efetiva ascenderia a mais de 70.000 milhões de euros, com um VAB superior a 30.000 milhões de euros e uma ocupação de 600.000 pessoas. E, se consideramos o efeito induzido que ocorre pelo aumento de consumo que se associa ao aumento direto e indireto do emprego e dos rendimentos (salários e benefícios), a produção efetiva gerada por este conceito ascende a 70.000 milhões de euros, 11.000 milhões de euros para o VAB, e um emprego induzido de 237.000 pessoas.

Somando os efeitos diretos, indiretos e induzidos obtém-se o impacto económico total do “sector mar” que, para o ano 2009, ascende a 186.083 milhões de euros em termos de produção efetiva, o que representa 9,6% da produção nacional. E quanto ao impacto total sobre o emprego ascende a 1.298.955 de ocupados, 6,4% do emprego total espanhol.

Tabela nº 1. Impacto económico do sector mar na economia espanhola. (2009)

	Efeito total	Efeito direto	Efeito indireto	Efeito induzido
Produção efetiva	186.083	52.389	70.762	62.932
Valor acrescentado bruto	68.179	26.873	30.259	11.046
Emprego	1.298.955	461.511	600.172	237.272

Fonte) A.González-Romero & J.C. Collado (2012).

A atividade económica diretamente associada ao “sector mar” gera um efeito multiplicador sobre o resto da economia, que se traduz num impacto económico que não se limita apenas ao seu efeito direto, mas que produz também efeitos indiretos e induzidos no conjunto da atividade. Os efeitos multiplicadores das diferentes atividades vêm refletidos, de seguida, onde se manifesta a especial relevância da atividade dos subsectores portos, turismo marítimo, indústria auxiliar e comércio e distribuição nas magnitudes económicas globais do “sector mar”.

Tabela nº 2. Principais dados sectoriais do sector mar de Espanha (2009)

Sectores	VAB (milhões euros)	Emprego (milhões pessoas)	Peso no VAB (%)	Peso em emprego (%)	Multiplicador VAB	Multiplicador emprego
Pesca	1,693	45	0,2	0,2	2,0	1,7
Construção naval	844	39	0,1	0,2	4,7	2,5
Transporte marítimo	1,129	13	0,1	0,1	3,0	3,9
Náutico lazer	1,079	16	0,1	0,1	5,3	6,7
Indústria auxiliar	3,099	45	0,3	0,2	3,8	4,9
Investigação marinha	392	9	0,04	0,04	2,6	2,5
Turismo marítimo	3,303	62	0,3	0,3	2,6	2,7
Portos	9,366	94	1,0	0,5	1,9	2,7
Armada	704	26	0,07	0,13	2,3	1,8
Comércio e distribuição	2,938	52	0,3	0,3	-	-
Seguros e banca	1,734	17	0,2	0,1	-	-
Outras atividades	593	43	0,1	0,2	-	-
TOTAL	26,873	462	2,8	2,3	2,5	2,8

Fonte ) A.González Romero & J.C. Collado (2012)

Desta forma, a dimensão do sector mar em Espanha ocupa uma posição intermédia em comparação com a posição do resto dos países da União Europeia, por trás dos Países Baixos e Reino Unido, e à frente da Itália e da própria média europeia. Sendo, também, o sector “mar” o terceiro das atividades económicas no que se refere aos efeitos multiplicadores, por trás do sector da construção e das Tics; e muito à frente das atividades agrária e pecuária; a saúde; o fabrico de veículos; a metalurgia; o transporte aéreo ou têxtil, por citar alguns exemplos (González Romero 2011)

No que se refere a Portugal, a elaboração do trabalho efetuado pelo Dr. Hernani Lopes, “O hypercluster da Economia do Mar” (2009), serviu, também, para estimar a relevância que adquire o conjunto de atividades marítimas dentro da economia do país. O próprio professor Lopes afirma que “o Hypercluster da Economia do Mar configura-se como, simultaneamente, uma força propulsora e um catalisador capaz de organizar e dinamizar um conjunto de sectores com elevado potencial de crescimento e inovação e capacidade para atraírem recursos e investimentos, nomeadamente externos, de qualidade” (.....) “Assim, numa época de descontinuidades e necessidades de novas afirmações estratégicas, a exploração dos sectores da atividade económica com o mar aparece, para Portugal, como a possibilidade de criação de condições de sustentabilidade estrutural futura que, para além do potencial em termos de valor e poder, é constituinte da sua identidade histórica”.

O valor económico das atividades ligadas ao mar correspondem a 2% do PIB nacional empregando diretamente cerca de 75.000 pessoas. Considerando os efeitos diretos e indiretos, o valor das mencionadas atividades do sector mar atinge entre 5 e 6% do PIB de Portugal. E o multiplicador médio aproxima-se de um rácio de 2,8, ressaltando, portanto, a alta capacidade geradora de valor acrescentado para o desenvolvimento da economia portuguesa no quadro da sua competitividade nacional.

Numa análise mais recente– A Economia do Mar em Portugal, Anexo A da Estratégia Nacional para o Mar, documento recentemente apresentado pelo Governo Português que se encontra em fase de discussão pública até ao final do mês de Maio de 2013, a Economia do Mar representa, em 2010, cerca de 2,5% (3730 M euros) do VAB da economia portuguesa. De acordo com a mesma fonte, no período temporal compreendido entre 2006 e 2010 registou-se um pequeno aumento no peso do VAB da

economia do Mar no VAB da economia portuguesa, passando de 2,2% para os 2,5%. No que respeita ao indicador Valor da Produção (8174 M euros em 2010) a importância relativa da economia do Mar na economia portuguesa verificou também um ligeiro aumento passando de 2,3% para 2,4% entre 2006 e 2010. Finalmente, no que respeita ao emprego e de acordo com a mesma fonte, existiriam, em 2010, cerca de 109 mil empregados em equivalente a tempo completo, o que corresponde a 2,3% do emprego nacional. O peso relativo do emprego na economia do Mar no emprego nacional acompanhou, entre 2006 e 2010, a tendência de ligeiro crescimento (0,1%) acompanhando as tendências já mencionadas a propósito das variáveis VAB e do Valor de Produção,

O quadro seguinte apresenta a situação dos principais setores de atividade da economia do Mar em Portugal.

	<b>VAB a Pr Corr em 2010 (M euros)</b>	<b>Peso no VAB Total (%)</b>	<b>Produção a Pr Corr em 2010 (M euros)</b>	<b>Peso na Produção Total (%)</b>	<b>Emprego (milhares)</b>	<b>Peso no Emprego Total (%)</b>
<b>Pesca, Aquicultura e Ind Pescado</b>	<b>763,1</b>	<b>0,5</b>	<b>1722,8</b>	<b>0,6</b>	<b>30,9</b>	<b>0,6</b>
<i>Pesca Comercial</i>	<i>367,4</i>	<i>48,1</i>	<i>559,8</i>	<i>31,1</i>	<i>11,3</i>	<i>0,6</i>
<i>Aquicultura</i>	<i>24,3</i>	<i>3,2</i>	<i>44,2</i>	<i>2,5</i>	<i>2,3</i>	<i>7,5</i>
<i>Indústria Transformadora da Pesca e Aquicultura</i>	<i>371,3</i>	<i>48,7</i>	<i>1168,8</i>	<i>66,4</i>	<i>17,3</i>	<i>56</i>
<b>Construção e Reparação Naval</b>	<b>113,4</b>	<b>0,1</b>	<b>346,2</b>	<b>0,1</b>	<b>4,4</b>	<b>0,1</b>
<b>Transportes Marítimos, Portos e Logística</b>	<b>1358,4</b>	<b>0,9</b>	<b>3018,6</b>	<b>0,8</b>	<b>20,4</b>	<b>0,4</b>
<i>Atividade Portuária</i>	<i>1230,4</i>	<i>90,6</i>	<i>2571,5</i>	<i>79</i>	<i>17,7</i>	<i>86,8</i>
<i>Transporte</i>	<i>128</i>	<i>9,4</i>	<i>447,1</i>	<i>21</i>	<i>2,7</i>	<i>3,2</i>

<i>Marítimo</i>						
<b>Turismo e Lazer</b>	<b>1456,6</b>	<b>1</b>	<b>2894,2</b>	<b>0,9</b>	<b>52,4</b>	<b>1,1</b>
<i>Turismo Costeiro</i>	<i>1355,6</i>	<i>93,1</i>	<i>2723,7</i>	<i>93,9</i>	<i>48,8</i>	<i>93</i>
<i>Náutica</i>	<i>101</i>	<i>6,9</i>	<i>170,4</i>	<i>6,1</i>	<i>3,6</i>	<i>7</i>
<b>Obras de Defesa Costeira</b>	<b>31,9</b>	<b>0,02</b>	<b>128,2</b>	<b>0,03</b>	<b>0,5</b>	<b>0,01</b>
<b>Extração de Sal Marinho</b>	<b>6,9</b>	<b>0</b>	<b>13,8</b>	<b>0</b>	<b>0,2</b>	<b>0</b>
<b>Total da Economia do Mar</b>	<b>3730</b>	<b>2,5</b>	<b>8174</b>	<b>2,4</b>	<b>109</b>	<b>2,3</b>
<b>Total da Economia Nacional</b>	<b>151413</b>		<b>323612</b>		<b>4793</b>	

*Fonte: Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, DGPM*

Em suma, a situação atual pode-se descrever como a seguinte. Por um lado, a Comissão Europeia expressa que a PMI deveria permitir à União Europeia afrontar mais facilmente os desafios vinculados à mundialização e à competitividade; às alterações climática, à deterioração do meio ambiente marinho; à segurança e à proteção dos transportes marítimos e à segurança e viabilidade da energia. E, nesta linha, a PMI constitui uma política transversal inovadora que está considerada como de grande relevância na hora de melhorar a capacidade da União Europeia para extrair melhor proveito da exploração sustentável e global dos oceanos, mares e litorais. Daí, a aposta prioritária na estratégia da PMI.

Por outro lado, a Declaração de Limassol sublinha até que ponto importa a promoção do diálogo, de reforçar a cooperação e de trocar as melhores informações no campo marítimo, tanto a nível regional como internacional.

A economia marítima europeia emprega atualmente 5,4 milhões de pessoas e deveria passar a 7 milhões de pessoas no ano 2020. Nas zonas litorais da União Europeia trabalham 88 milhões de pessoas e residem 205 milhões de habitantes. O objetivo é que o contributo da economia marítima passe dos 500 milhões de euros atuais para os 700 milhões de euros no ano 2020. Isso poder-se-ia alcançar através do desenvolvimento de novos sectores inovadores, sobre os quais a União Europeia se deve concentrar, estimular e promover. Daí, que o novo contexto de programas de investigação e

desenvolvimento no horizonte 2010 tenha sido concebido com base e em relação ao *crescimento azul*.

Neste sentido, a Declaração de Limassol redinamiza a PMI e fornece novas orientações para o futuro desenvolvimento de políticas que se sustente em dois pilares: a) o crescimento azul e b) a dimensão exterior da política. Como é sabido, o crescimento azul contribuirá para desenvolver as atividades marítimas sobre as quais existe um grande potencial. Pode estimular as atividades de produção **marinha** renováveis, a extração de recursos minerais marinhos, o desenvolvimento da aquicultura, a biotecnologia nos seus desenvolvimentos no campo da alimentação, medicamentos e substâncias químicas, etc. e ao ficar reforçada pela cooperação, diálogo e intercâmbio de informações se adquire uma força unificadora constituindo uma excelente ferramenta para pilotar a União Europeia, Por isso, a dimensão externa da PMI reforça a cooperação sectorial e trans-setorial entre os Estados-Membros da União Europeia e os países terceiros que partilham uma área marinha comum sob o respeito jurídico estabelecido pela Convenção de Nações Unidas sobre o direito do mar.

#### **Capítulo 4. A Estratégia do Atlântico.**

A Estratégia do Atlântico ((COM) 782 final, de 21,XI,2011) é um documento que se pode denominar de “consequência derivada” (*subproduto*, chega a chamar-lhe Maria Fernandez Teixeira, 2012) da Política Marítima Europeia Integrada. Está especificamente orientada para o conhecimento, proteção e exploração das potencialidades do Oceano Atlântico. Datada de 21 de novembro de 2011, foi lançada oficialmente em Lisboa, por ocasião da Conferência do Atlântico, de 28-29 de novembro.

Em termos gerais, a Estratégia do Atlântico abrangerá o litoral, as águas territoriais e jurisdicionais dos cinco Estados membros da União Europeia com litoral atlântico (Portugal, Espanha, Irlanda, Reino Unido e França); bem como as águas internacionais que se estendem a oeste até às Américas; a este até África e ao Oceano Índico, a sul até ao Oceano Atlântico e a norte até ao Oceano Ártico. Explicita, também, que além das medidas referidas aos cinco Estados-Membros da União Europeia, tanto à escala nacional como local, também se pretende um compromisso com outros países da União que usam esse espaço e com os parceiros internacionais cujas águas são limítrofes.

A relevância desta atuação é manifestada pela intervenção da Comissária de Assuntos Marítimos e de Pesca, Dra. Maria Damanaki, quando afirmou, no seu discurso de apresentação, o seguinte: “...o Oceano Atlântico desempenha um papel crítico na história e na identidade da Europa. É de vital importância para o comércio da União Europeia e contém enormes potenciais para o futuro desenvolvimento da Europa (...). Demonstra que o Atlântico não é de nenhum modo, periférico para os interesses e decisões da Europa (...). O Atlântico promove a coesão territorial e respeita a sustentabilidade dos recursos”.

A Estratégia Atlântica delimita os desafios e as oportunidades que se apresentam ao Oceano Atlântico e desmembra-os em cinco capítulos: a) aplicação do posicionamento eco sistémico; b) redução da pegada de carbono; c) exploração sustentável dos recursos

naturais do fundo oceânico Atlântico; d) reação perante ameaças e emergências; e e) um crescimento socialmente integrador.

Para isso, as decisões de programação articulam-se num quadro estratégico comum em matéria de financiamento estrutural que permita traduzir os objetivos da Europa 2020 em medidas importantes; definir um horizonte 2020 no quadro estratégico comum de investigação, inovação e desenvolvimento tecnológico, em ligação com os programas nacionais de investigação a fim de fomentar a excelência; e abordar os desafios sociais e impulsionar a competitividade; c) trabalhar na consecução de objetivos ambiciosos de regionalização e simplificação em matérias tais como a Política Pesqueira Comunitária, diretrizes sobre estratégia marinha, vigilância marítima, ordenação do espaço marítimo, conhecimentos marítimos, proteção do espaço marítimo, entre outros.

Neste sentido, a Estratégia Marítima para a zona do Atlântico deve aproveitar a iniciativa e o compromisso ativo dos Estados-Membros, das regiões, dos municípios e dos agentes do Atlântico na hora de formular e executar medidas; deve fomentar a cooperação internacional; e deve apresentar um plano de ação sobre a Estratégia.

No quadro das referidas atuações, a Estratégia Marítima criou um Fórum Atlântico, lugar onde devem ser espelhadas as discussões e os workshops que sirvam para expor e discutir os desafios e as oportunidades.

As primeiras reações aos posicionamentos da União Europeia sobre a Estratégia Atlântica não demoraram a chegar.

Por um lado, a Comissão do Arco Atlântico, da CRPM, (por meio do seu documento político aprovado pelo seu Bureau, de 22 março de 2012, em Caen), saudava a iniciativa e acima de tudo, ressaltava a oportunidade do nascimento do Fórum Atlântico no qual se estabelecessem os projetos estruturantes que possam obter um financiamento específico no quadro da Estratégia Marítima Integrada no Atlântico, a partir de 2014. Ressalta também “a oportunidade de desenvolver a economia dos territórios Atlânticos e, portanto, o emprego nestas zonas que continuam a ser periféricas” e destaca “alguns esquecimentos” no esforço de concisão que realizou a CE. Os referidos esquecimentos ou postulados pouco desenvolvidos referem-se aos desafios relacionados com a questão

urbana, os portos e seus hinterlands; as redes transeuropeias de transporte, as dimensões económicas e industriais, por exemplo.

Finalmente, cede ao Fórum Atlântico o trabalho de identificar uns eixos estratégicos claros, que guiem as ações e projetos colocados em funcionamento dentro da Estratégia. Propõe para isso um posicionamento mais operacional e sugere cinco objetivos de especial pertinência para todas as regiões atlânticas: a) acessibilidade e transportes no espaço Atlântico; b) indústrias marítimas; c) clima e meio ambiente; d) investigação e inovação; e e) poder de atracção de territórios.

Por outro lado, a Conferência das Cidades do Arco Atlântico, na sua declaração de fevereiro de 2011, sublinhava a oportunidade que oferece a criação do Fórum para ressaltar a transcendência que tem a comunicação da CE para com as procuras expressas pelos territórios e cidades dinâmicas da fachada atlântica na medida que reafirmam: a) os projetos ambiciosos que deve abordar o Arco Atlântico; e b) a denominação de “porta ocidental de entrada na Europa” que permite alcançar um posicionamento específico e positivo face à sua integração nas redes de transporte e em relação aos fluxos comerciais.

Ao sublinhar o novo papel que deverão desempenhar as cidades e as aglomerações urbanas, especialmente as marítimas, no desenvolvimento dos territórios e a necessidade de as associar, junto aos Estados-Membros e às regiões, no desenho, execução e avaliação de estratégias, também solicita ao Fórum Atlântico incluir um esclarecimento sobre quatro aspetos: a) a governação e a implementação para as ações propostas; b) o apoio aos projetos relacionados com a revisão da Rede Transeuropeia de Transportes (TEN-T); c) um plano de ação sobre as questões urbanas; e d) um apoio estratégico e global ao desenvolvimento portuário.

Finalmente, através da COM(2013) 279 final de 13.5.2013, a CE apresentou o Plano de Ação para o Atlântico que integra 4 prioridades principais que são, por sua vez, desagregadas num conjunto de objetivos específicos. São as seguintes:

- Prioridade 1 – Promover o empreendedorismo e a inovação

- Prioridade 2 – Proteger e valorizar o potencial marinho do Atlântico e das zonas costeiras
- Prioridade 3 – Melhorar a acessibilidade e a conectividade
- Prioridade 4 – Criar um modelo inclusivo e sustentável de desenvolvimento regional.

## **Capítulo 5. Os desafios e as apostas políticas.**

**5.1. O novo desafio.** Está definido por duas características destacáveis e singulares: a) o mar como vínculo entre territórios; e b) pelas oportunidades que o mar oferece e fornece.

A área atlântica é um espaço frágil; mas suporta e facilita modelos de desenvolvimento sustentáveis e de futuro muito diferenciados; Significa que é um vínculo contínuo entre territórios, como um cruzamento de intersecções e de intercâmbios económicos e culturais

É também, um espaço periférico, mas com opções para impulsionar verdadeiros nós numa rede global, por meio de ligações, vínculos e redes que interliguem redes urbanas, anéis portos-hinterlands, e facilitar a conectividade entre territórios.

De igual forma, permite a criação de espaços de desenvolvimento mais concretos, como os territórios transfronteiriços, de uma força incomum no quadro dos projetos de cooperação, exemplo de união esforços e facilitação de sinergias, com multiplicadores de eficiência muito intensos e robustos.

**5.2. Um campo de intervenção política justaposta.** A Estratégia do Atlântico, como parte da PMI, destaca que estamos perante um campo de competências partilhadas entre a União Europeia e os Estados-Membros, devendo portanto restabelecer e fortalecer o princípio de subsidiariedade.

Portanto, na medida que algumas competências estão atribuídas tanto à União Europeia como aos Estados-Membros, não é menos certo que as capacidades de intervenção estão limitadas, e exige-se um campo de intervenção consensual que permita e garanta tanto a complementaridade nos campos e tomadas de decisões como auxiliares na adoção de tomadas de decisões. Em suma, uma justaposição das ações.

E nada melhor que os Ayuntamientos ou Câmaras Municipais para fornecer esse grau de recolha de propostas e de as poder elevar

A própria Estratégia, assim concebida, incentiva as *políticas de coesão territorial*<sup>6</sup>, ajudando as comunidades que vivem e trabalham no litoral atlântico a perfilar as novas realidades económicas.

Em segundo lugar, adquire uma *dimensão internacional*, isto é, cobre um âmbito global na medida das interações e das interdependências entre ambos os lados do Atlântico e com outras áreas geográficas.

Em terceiro lugar, as cidades do Eixo Atlântico têm o direito de definir as orientações estratégicas para os seus territórios e podem concertar as necessidades de intersecção nas zonas costeiras e suas comunidades.

E finalmente, conscientes da União Europeia basear as suas atuações no jogo de somas, dispõe-se a articular mecanismos de incentivo de ideais, de propiciar os contactos e de desenvolver iniciativas baseadas no conhecimento, na aposta e no compromisso.

### **5.3. Melhoria da governação das políticas.**

Um conhecimento mais preciso dos desafios, mercê da ajuda dos cientistas; uma ampla consulta com as partes interessadas; e uma concertação das diferentes escalas de governo, são as reações da Comissão do Arco Atlântico.

Melhoria da sincronização na elaboração das políticas (em termos de coordenação transversal entre diferentes sectores da Administração e vertical – Multilevel approach) e um posicionamento funcional das problemáticas atlânticas são duas considerações igualmente básicas. A primeira para evitar distorções temporais e orçamentais que estimule e alimente a necessidade de coordenação; pois a carência destes estímulos limitaria a eficácia das medidas definidas e a segunda, porque há que evitar as incoerências ou as distorções programáticas e de objetivos; e poder apostar para que o princípio de subsidiariedade se aplique e, em consequência os subespaços ou quadros de cooperação mais pequenos tenham prevalência sobre as atuações políticas escassamente concretas.

Dáí, a necessidade de priorização dos programas e delimitação da governação. Os primeiros, enfatizando nas características específicas dos espaços de cooperação transnacional dos projetos aprovados; e os segundos, porque os agentes interessados e envolvidos devem estar presentes/representados tanto nos órgãos decisórios como nos de acompanhamento dos programas; para garantir o envolvimento dos Estados nos projetos.

## **Capítulo 6. O novo papel do Eixo Atlântico.**

Uma primeira aproximação ao novo papel que deve desempenhar o Eixo Atlântico centra-se em vários capítulos. O primeiro faz menção à sua consideração de subespaço, pelo seu carácter transfronteiriço, e por abranger problemáticas específicas ligadas à necessidade de enfrentar soluções viáveis e de longo alcance.

Uma segunda consideração é que o Eixo Atlântico é um projeto de proximidade, que se materializa perante os cidadãos com extrema rapidez e eficiência.

Em terceiro lugar, o Eixo Atlântico funciona como um espaço de cooperação com os demais territórios europeus e continentais; potenciando a sua dimensão internacional e com renovação contínua das suas relações transatlânticas.

Em quarto lugar, o Eixo Atlântico responde rápida e contundentemente, ao nascimento e emergência de novos desafios, tais como os vinculados à energia, alterações climáticas, segurança alimentar, etc.

Finalmente, como quinta consideração, o Eixo Atlântico abre novas dimensões, mais tangíveis à cooperação, através do contributo singular e inovador de posicionamentos internacionais com o objetivo de dotar a União Europeia de novos enfoques e análises.

### *6.1. Bases da Agenda.*

Uma agenda deve contar previamente com duas questões básicas.

a) Elevado nível de sensibilização institucional para reafirmar a dimensão marítima, como instrumento para produzir benefícios concretos. Significa, também, criar as melhores condições possíveis para um desenvolvimento económico, gerar confiança e unir esforços comuns, que a criação de dinâmicas de clusterização pode favorecer; e,

b) Reforçar uma ação coordenada dirigida a reduzir custos, melhorar a eficiência dos recursos, evitar duplicações e solapamentos, limitar os riscos, fazer um melhor uso dos fundos públicos.

Como aspetos/programa das ações específicas situamos os seguintes itens:

- 1.- Energias renováveis marinhas.
- 2.- Portos e dotações de infraestruturas.
- 3.- Logística e Transporte Marítimos.
- 4.- Construção e equipamentos navais e marinhos.
- 5.- Pesca e aquicultura.
- 6.- Turismo náutico e litoral.
- 7.- Biotecnologia.
- 8.- Investigação e Formação.
- 9.- Meio ambiente, segurança e vigilância marinha.
- 10.- Ordenamento territorial marítimo e gestão integrada das zonas litorais.
- 11.- Património e cultura marítima.

## **Prioridade 1.- ENERGIAS RENOVÁVEIS MARINHAS.**

A necessidade de reduzir a dependência das energias tradicionais através de melhorias no que concerne à eficiência energética e à melhoria dos transportes, distribuição e usos, obriga a situar as energias renováveis no primeiro lugar dos objetivos. O potencial de energia renovável que oferece o Espaço Atlântico é elevado e apenas foi explorado. Neste sentido, as possibilidades de exploração estendem-se desde o âmbito das energias procedentes da biometanização, os biocombustíveis, a biomassa, a eólica, e as próprias do ambiente marinho, tais como as energias maremotrizes, das correntes marinhas, das ondas e a energia eólica marinha. O desenvolvimento tecnológico necessário ao aproveitamento destes diferentes tipos de energia é ainda embrionário e desigual, estando mais avançado no caso da energia eólica marinha, embora para áreas de baixa profundidade. Devemos, pois, dotar este campo de um maior interesse através do lançamento e apoio de diferentes tipos de experiências e projetos piloto.

Pode-se melhorar a segurança do fornecimento energético através da diversificação das fontes e dos tipos de energia. Os mares e os oceanos podem ajudar a alcançar os objetivos energéticos da União Europeia através da criação de energia e a sua diversificação de rotas e de métodos de transporte. De um lado, a maior parte dos combustíveis fósseis são transportados por via marítima e utilizam redes de oleodutos submarinos; o que requer uma abordagem de maior confiança na segurança dos transportes e no número de terminais LNG. Por outra parte, a sustentabilidade energética dos oceanos e mares exigem uma estreita ligação entre os sectores marítimo e energético para o desenvolvimento integral dos mares.

Qualquer uma das ações, que sejam colocadas em uso, deve prestar a maior atenção possível ao possível impacto ambiental das tecnologias de energias renováveis e poder demonstrar um enfoque integrado e sustentável em todos os aspetos técnicos, ambientais, económicos e sociais de qualquer iniciativa.

Por isso, devem ser contemplados os seguintes aspetos: 1.1. Exploração comum a nível transnacional, do potencial das fontes inovadoras de energias renováveis; 1.2. Estudos de viabilidade técnica e financeira para os investimentos no âmbito da energia eólica

marinha; 1.3. Coordenação e intercâmbio de conhecimentos; e 1.4. Avaliação dos projetos piloto para testar os diferentes tipos de experimentos

E como ações a promover citam-se estes: são necessários modelos de segurança no campo dos petroleiros e do transporte de combustível pesado; no uso de oleodutos para aliviar o tráfego de petroleiros em áreas congestionadas e sensíveis; um quadro de referência mundial no que se refere aos lugares de refúgio para evitar os grandes incidentes de poluição; e um reforço da vigilância marítima.

## **Prioridade 2. PORTOS E DOTAÇÕES DE INFRAESTRUTURAS.**

Os portos da fachada atlântica são inúmeros, distribuem-se de forma equitativa por todo o litoral, mas são de tamanho modesto em comparação com os grandes hubs portuários mundiais. Ou seja, as tonelagens de mercadorias movidas e transportadas são significativamente inferiores aos dos grandes portos europeus, quer sejam do Range Northern, do Báltico ou do Mediterrâneo.

No entanto, os portos Atlânticos conservam três características importantes: a) estão próximos das grandes rotas internacionais, o que lhes confere a capacidade de ser/transformar-se em plataformas logísticas; b) estão dispersos ao longo do litoral, o que coloca de manifesto que estão perto das empresas; e c) são o elemento chave para aproveitar o potencial exportador, na medida em que o comércio mundial se realiza preferencialmente por via marítima. Portanto, há que considerar os portos como um autêntico potencial, embora insuficientemente explorado, nomeadamente pelas dificuldades que persistem em matéria de intermodalidade e de interoperabilidade que condicionam a ligação aos hinterland.

Várias oportunidades se abrem neste aspeto. Por uma parte, é muito atrativo aproveitar o crescimento do comércio marítimo e o fortalecimento desta atividade face a outros meios de transporte, cuja eficácia energética por unidade transportada é menor. Em segundo lugar, os portos Atlânticos não estão caracterizados pela saturação ou pelo congestionamento que mostram outras zonas portuárias europeias e em terceiro lugar, pelas oportunidades de desenvolver as “Autoestradas do Mar” e o “Transporte Marítimo de Curta Distância” (TMCD), como corredores de transporte e que englobam as cadeias

logísticas de fornecimento globais que permitem a união das vias marítimas com as redes terrestres mais competitivas.

O tamanho, bastante mais modesto, dos portos Atlânticos deve incitar ao favorecimento tanto da cooperação inter-portuária, como das sinergias para poder alcançar uma massa crítica de meios. É bem certo que estamos diante de uma atividade que é global, aberta e competitiva, pelo que a concorrência entre os portos é uma realidade. Mas também é certa, a possibilidade de conseguir certos critérios de qualidade e de colaboração para efeitos de poder ser mais eficientes e inseridos nas redes mundiais.

### **Prioridade 3. LOGÍSTICA E TRANSPORTE MARÍTIMO.**

O Espaço Atlântico adolece de uma grande debilidade: a carência de ligações transnacionais na zona, além de uma carência de interoperatividade, continuidade e interligação das redes.

É bem certo que a presença dos portos revela um importante potencial de desenvolvimento. Potencial que aumenta com a promoção das Autoestradas do Mar e do Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) que é entendida como uma resposta aos problemas de congestionamento do tráfego rodoviário, à emissão de gases de efeito de estufa e à falta de ligação com outras regiões europeias muito afastadas.

Além do mais, os portos apostam pela inserção das cadeias logísticas globais o que tornará obrigatório abordar ações logísticas e de dinamização de interoperatividade.

Os objetivos centrar-se-ão em: a) melhorar a acessibilidade e as ligações internas; b) promover a interoperatividade e continuidade das redes de transporte existentes e a intermodalidade do transporte marítimo com os modos de transporte: ferroviário, aéreo e rodoviário; e c) promover o Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD).

Para alcançar os referidos objetivos é necessário apostar pela acessibilidade externa e interna. É preciso desenvolver novas ligações inter-regionais, tanto nos transportes terrestres como aéreos. É preciso, igualmente, promover a intermodalidade, a interoperatividade e a continuidade das redes para torná-las mais eficientes, evitando as

rupturas e a descontinuidade das mesmas. Por isso, o enfoque intermodal; as boas relações entre portos e cidades; e a capacidade dos agentes envolvidos para explorar os novos potenciais, tornam-se obrigatórios para alcançar e abordar os objetivos e desafios, respetivamente.

É evidente que em épocas de crise e de desaceleração económica tanto o sector público como o privado não podem chegar a financiar grandes investimentos em infraestruturas. No entanto, tais circunstâncias não deveriam ser um obstáculo para que se possa aumentar a mobilização dos agentes relevantes na contribuição para desenvolver projetos de pequena escala cujos objetivos estejam centrados em: a) racionalização do tráfego de mercadorias (janelas únicas); b) na fixação de preços (estabelecimento justo e eficaz na fixação de taxas portuárias); c) ações de captação e desvio de tráfegos (políticas de atratividade e de marketing); d) mecanismos de corresponsabilidade (segurança e confiança) no acompanhamento de mercadorias, etc.

Outro objetivo fundamental é uma interligação entre redes eficaz e a inexistência de problemas de ordem técnica, como os que se registam no caso do caminho-de-ferro (larguras duplas e dificuldades de ligação). Embora não seja o único caso porque noutros transportes também existem problemas de coordenação e de complementaridade nos serviços prestados pelos operadores. A melhoria deve ser eminente nos acessos tanto a aeroportos e portos; como no tráfego rodoviário e que deveriam ser rapidamente resolvidos para albergar as cadeias logísticas e o desenvolvimento de plataformas multimodais.

Assim, as ações a desenvolver seriam as seguintes: 3.1. Melhor utilização do caminho-de-ferro, melhor ligação com plataformas multimodais, otimização da capacidade de comboios, fixação de tarifas para o transporte rodoviário, janelas únicas, formação de pessoal; 3.2. Acordos de cooperação para explorar e testar meios que melhorem as cadeias logísticas multimodais (utilização de tecnologias inteligentes, simplificação dos procedimentos administrativos,...); 3.3. Estudos de viabilidade e análise custo/benefício e análise de custos/efetividade relativos aos novos investimentos em infraestruturas; 3.4 Mecanismos de avaliação da interoperatividade com o objeto de melhorar a eficácia de determinados serviços (exemplo comprimento dos comboios, fretes,...); 3,5. Criação de uma rede de investigação e inovação centrada na logística e intermodalidade que

envolva operadores, portos e instituições académicas e de investigação; e 3.6. Transferência de know-how e ações piloto para melhorar a acessibilidade local e o potencial económico dos diferentes modos de transporte

As experiências em novas soluções em matéria de eco inovação, para reduzir a poluição provocada pela navegação marítima e a elaboração de uma estratégia coordenada com os investidores em infraestruturas nos portos são básicas face ao futuro. É preciso garantir a complementaridade entre os diferentes tipos de investidores atendendo às especializações existentes e futuras de cada ambiente porto-cidade, assim como a mobilização dos diferentes instrumentos financeiros existentes e ao alcance.

#### **Prioridade 4. CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL.**

O sector da construção naval e reparações constitui o núcleo fundamental da inter-relação entre o segmento marinho e as restantes atividades económicas. Como resultado das referidas inter-relações estas atividades estendem a sua influência ao longo de todos os sectores que compõem a base económica produtiva do entorno.

A construção naval, localizada na área geográfica que compreende o Eixo Atlântico, é um referente internacional que manteve a sua tradicional especialização. Ao longo dos últimos anos ampliou a sua oferta para novos produtos, como sejam a construção de navios pesqueiros mais sofisticados, barcos oceanográficos, embarcações de investigação e navios militares, embarcações para turismo.

A construção naval é uma indústria chamada de *sistema*, na qual os estaleiros constroem o casco e as estruturas básicas; e, posteriormente, se completam e ensamblam aos restantes componentes, que são fornecidos pelas indústrias auxiliares e complementares que coadjuvam a configurar o navio completo.

Outra das características básicas da construção naval é a unicidade dos seus projetos. Cada navio é um produto único e diferente a qualquer outro. Daí a especialização e as encomendas à medida do cliente; ou seja, a diferenciação. Daqui deriva o elevado valor unitário dos navios, questão básica para justificar a exigência de um financiamento

adicional relevante e específico; sendo, portanto, obrigatório contar com mecanismos de financiamento ad hoc, finalistas e estimuladores.

Em consequência, a construção naval é uma atividade tratora. Gera um efeito sobre os restantes sectores que se canaliza através de três efeitos. O primeiro, denominado, efeito direto, consiste no rácio produção/despesa associada à própria atividade do sector. O segundo, o efeito indireto, é o derivado da capacidade de arraste para trás (fornecedor) e para a frente (cliente) do sector do mar sobre o conjunto da economia. E, o terceiro efeito é o efeito induzido, que está associado ao aumento registado na atividade produtiva do conjunto da economia, via efeitos diretos e efeitos indiretos. Assim, em resultado dos estudos levados a cabo e que medem a dimensão económica e os efeitos multiplicadores da construção naval, estima-se que por cada euro investido, os efeitos de arraste calculados geram um valor adicional por 2,5 euros e 2,2 no que se refere a postos de emprego

Finalmente, o sector da construção naval é um sector chave na estrutura inter-industrial, componente da base económica do entorno do Eixo Atlântico. Possui importantes efeitos multiplicadores sobre a produção efetiva, o VAB e o emprego. E em cada localidade portuária do Eixo Atlântico, quer seja grande ou menos grande, conta-se com relevantes e importantes estaleiros e equipamentos industriais relacionados com a reparação naval e empresas associadas à mesma. Estes estaleiros representam um potencial importante para apoio ao desenvolvimento das atividades em offshore através da construção de plataformas.

### **Prioridade 5. PESCA E AQUICULTURA.**

As regiões marítimas da Galiza e do Norte de Portugal são as mais importantes da Europa no que se refere à frota, emprego e produção de peixe fresco e congelado. Concentram uma percentagem significativamente muito superior às restantes regiões europeias e o sector extrativo, industrializador e transformador constitui uma das bases económicas mais fortes dos referidos territórios.

O sector pesqueiro atravessa, atualmente, um triplo problema, as dificuldades de acesso a determinados pescarias onde se situam os melhores stocks de peixes; uma parte

importante dos stocks haliêuticos comercializados pelas frotas pesqueiras estão numa fase de plena exploração ou em fase descendente; e pela falta de uma rentabilidade sustentável derivada de um mercado mundial tão aberto como escassamente regulado onde se entremisturam tanto espécies pescadas com métodos e modalidades de pesca responsáveis como por outras frotas que não cumprem as referidas recomendações.

Assim, as frotas pesqueiras galegas e do norte de Portugal precisam de uma Política Pesqueira Comunitária que seja capaz de abordar e permitir um desenvolvimento sectorial integral e sustentável, garantindo uma plena atividade das unidades de produção, seguindo as pautas recomendadas pelos cientistas, garantindo a biodiversidade, pescando dentro dos limites biológicos de segurança e sem a existência de discriminações entre os diferentes países membros da União Europeia. Ao mesmo tempo, também se devem arbitrar medidas que dotem a mencionada PPC de uma dimensão internacional coerente com o fornecimento e segurança alimentar e com uma regulação dos mecanismos de intercâmbios que garantam tanto uns preços acessíveis que permitam obter uns salários dignos para os trabalhadores, como uns preços justos para serem objeto de procura pelos consumidores europeus.

As recomendações baseiam-se, portanto, em atuar sobre o apoio a uma atividade histórica e básica nas economias locais; num sector que não pode desaparecer; que é estratégico face ao futuro; e que está em completa desligação com outras atividades económicas. Por isso, os mecanismos a por em prática devem basear-se numa delimitação de áreas marinhas de reserva; em pescarias delimitadas por políticas que evitem o esbanjamento, o descartar e o excesso de pesca; com ações em coordenação com as políticas de inspeção e vigilância; em combinação com outras ações para as dotar de coerência; e em atuações baseadas em relatórios científicos que permitam ser mais eficazes.

A introdução das novas tecnológicas tanto nos âmbitos da extração como da industrialização ver-se-ão ampliadas nos campos da deteção, conservação e preparação, com o que os novos desenvolvimento inovadores serão um dos possíveis caminhos e apostas a curto prazo.

A aquicultura, por seu lado, é uma atividade económica emergente e consolidada. Ficaram para trás os anos de fortes críticas pela forma incorreta de exploração, que afetava tanto o ambiente como a sustentabilidade das plantas de cultivo. A gestão dos recursos das quintas de cultivo representavam um dos problemas não resolvidos; e a chacina das espécies propagavam tanto doenças como parasitas. E finalmente, a indústria aquícola gerava um balanço negativo na biomassa disponível do peixe; ou seja, os peixes de grande tamanho das quintas alimentam-se com rações procedentes da captura de pequenos peixes de escasso valor comercial que constituem o alimento básico dos peixes em liberdade. Sem qualquer dúvida, estas deficiências repercutiram na imagem da aquicultura. Mas, atualmente, estas características foram superadas e não estamos longe de alcançar um fator de transformação da ração próximo da unidade, o que equivaleria a produzir a mesma quantidade de peixe que a utilizada para o alimentar.

Mas sem dúvida o maior contributo dos últimos anos é a diversidade potencial existente. De uma parte, a aquicultura é o sector da produção alimentar com a maior taxa de crescimento: cresce 7% ao ano, desde 1994. Da outra parte, atualmente, produz 47% do peixe e marisco consumido no mundo, e se continuar a crescer ao mesmo ritmo, no ano 2050, 62% da procura proteica mundial procederá da aquicultura.

Os avanços na aquicultura são levados a cabo nos aspetos técnicos e genéticos. Nos primeiros através da construção e implantação de novos artefactos e estanques que facilitam um controlo mais eficiente dos gastos, garantir a segurança e limitar os riscos. Dos segundos, apostando pelas melhorias na nutrição, o maior controlo de doenças e dispondo de mecanismos de garantia de qualidade e da rastreabilidade. Finalmente no desenvolvimento de soluções tecnológicas adequadas ao tratamento de efluentes e à produção de rações que respondam melhor a necessidades de sustentabilidade do setor.

Em suma, a Europa é a terceira produtora mundial de produtos da pesca. Tanto a sua história como as suas adaptações progressivas serviram para potenciar esta atividade, e as regiões galegas e do norte de Portugal foram pioneiras das referidas mudanças.

## **Prioridade 6- TURISMO NÁUTICO**

O turismo litoral é muito significativo em termos de fluxos de turistas e de geração de riqueza. A grande maioria das economias dos países com extensões muito relevantes do litoral dependem dos rendimentos gerados pelas atividades relacionadas com o mar, como o turismo náutico. Mas, a abordagem de tal aposta não é fácil porque há que enquadrá-las na utilização do mar e das suas contínuas pressões: a) a competição pelo espaço que conduz a distintos conflitos entre várias atividades (pesca, indústria, serviços, agricultura,..); b) a degradação dos ecossistemas naturais que apoiam as zonas litorais, especialmente devido às alterações provocadas pelas alterações climáticas; e c) as elevadas variações sazonais no que concerne a população e ao emprego. Também as vantagens derivadas de afluência de turistas chocam com as repercussões potencialmente negativas do ponto de vista ambiental, económico e social.

Três objetivos se avistam a partir do desenvolvimento turístico: a) a revitalização da economia local; b) as reduções da sazonalidade; e c) a promoção da sustentabilidade ambiental.

Para isso é preciso definir e apostar pelas novas oportunidades que oferecem neste sentido as atividades relacionadas com o turismo, dado o seu carácter transversal. Daí, a necessidade de definir programas operacionais e programas sectoriais; para incluir intervenções nos seguintes âmbitos: infraestruturas turísticas, empresas turísticas, renovação de praias, regeneração urbana, apoio ao património cultural e artístico, organização de produtos turísticos e sua promoção. Neste sentido há que reduzir os efeitos sazonais, uma vez que o desenvolvimento do turismo se caracteriza pelo seu carácter sazonal, a tempo parcial e em condições de extrema flexibilidade.

Em segundo lugar, devemos ter claro que o turismo não é uma prioridade independente, mas antes está associada a estratégias mais amplas, destinadas a promover a competitividade, a diversificar as atividades produtivas, a aproveitar áreas com dificuldades, em apostas na imagem de marca. Mas isso, a transcendência que supõem as infraestruturas, as ofertas de alojamento, a acessibilidade, a prestação de serviços, o marketing territorial, a diversificação da oferta turística, a proteção ambiental, e a aposta pela sustentabilidade.

Finalmente, o quadro do turismo náutico mostra um quadro de governança composto por múltiplos níveis e atores. Isto supõe que qualquer abordagem deve evitar medidas antagónicas e deve basear-se em políticas de integração, sendo as autoridades públicas locais das zonas costeiras as que desempenham, habitualmente, o papel mais ativo na hora de formular apostas e compromissos.

Por isso, as recomendações vão na linha de definir estratégias inovadoras que procurem apresentar uma oferta turística integrada, suscetível de ser articulada tanto no litoral como nas zonas do interior; um turismo ligado ao património histórico e à cultura, de forma que se possa diversificar tanto nas cidades costeiras como aproveitando as características distintivas de cada zona; promover novas alternativas de turismo (turismo de negócios) com feiras e conferências direcionadas a uma base de clientes diferentes; e naquelas áreas que se caracterizam pelo conceito “mar-sol-areia” desenvolver produtos turísticos que transformem essa oferta noutra mais sofisticada que inclua atividades de lazer de maior valor acrescentado, como desportos aquáticos, health- clubs, spa, golf, vela, parques temáticos, reuniões, etc.

Em suma, as intervenções deverão identificar precauções em quanto às necessidades de adotar um plano integrado em relação à gestão litoral e à abordagem, especialmente no que se refere à proteção ambiental. E, finalmente, o património natural de uma zona deixará de ser visto como uma condicionante, para ser considerado como uma mais-valia da oferta turística.

### **Prioridade 7. BIOTECNOLOGIA MARINHA.**

No decurso dos últimos vinte anos o mar transformou-se numa das principais fontes naturais de moléculas bioativas. Isto tem a sua lógica se consideramos que a sua extensão abrange 70% do planeta, a sua profundidade média ronda os 4.000 metros e a máxima é de 11.000 metros; a salinidade é elevada (35 gramas por litro); o ph é básico (entre 8,3 e 8,5); a temperatura é gélida (4°C); e a maior parte do volume oceânico corresponde ao mar aberto; sendo a sua diversidade biológica 95% da biosfera. Trata-se, pois, de um ambiente em princípio homogéneo, com certa estratificação de massas de

águas, que se vão misturando lentamente devido ao fluxo de correntes, circulações verticais e marés nas zonas costeiras.

Os cientistas abundam neste raciocínio ao afirmar o seguinte: a) há ecossistemas marinhos com densidades maiores que uma selva tropical; b) no referido ecossistemas a concorrência é tão intensa que favorece a sobrevivência de quem melhora continuamente os seus meios de defesa e de ataque.

No meio aquático escasseiam os nutrientes. Elementos tais como o nitrogénio, o fósforo e o ferro, essenciais para os seres vivos, limitam, portanto, a produção oceânica. Não obstante, as bactérias oceânicas que apresentam adaptações contínuas para se multiplicarem nesse meio, deslocam-se erraticamente à mercê das correntes de água, mostrando não só a sua abundância, como também a sua diversidade e atividade. Cientistas como González, Pedrós e Gasol (2011) explicam a grande quantidade de bactérias, a elevada concentração de microrganismos cuja importância estriba na sua diversidade genética, metabólica e fisiológica. Um melhor conhecimento dos mesmos traduzir-se-á em fontes de novas substâncias para o tratamento de doenças, para a nutrição e para desenvolvimento industriais, como os fármacos, ótica,...

### **Prioridade 8. INVESTIGAÇÃO E FORMAÇÃO.**

A economia do conhecimento não pode ser concebida sem uma tomada de consciência plena por parte dos agentes implicados e das instituições públicas presentes. Cada vez está mais estendida a ideia dos espaços económicos, as suas empresas e os seus centros de investigação estarem mais interrelacionados e o fortalecimento da investigação constitui a chave da abóbada de qualquer estratégia de crescimento.

Embora o espaço atlântico não seja um espaço que conta com os melhores centros de investigação mundiais, também não é menos certo que existem no referido espaço, pelos emissores de investigação e desenvolvimento relevantes, capazes de estender a sua influência sobre outras áreas e empresas.

Uma análise da realidade mostra alguns pontos fracos: a) a proporção de investimento em I+D sobre o PIB não é a mais alta, se a relacionarmos com as médias nacionais de Espanha e Portugal; b) a proporção de trabalhos de I+D é substancialmente inferior à média europeia; c) existem grandes diferenças nos conteúdos estratégicos do desenvolvimento; e d) também se constata diferenças nas estruturas e culturas empresariais, como o mostram o reduzido número de laboratórios I+D nas empresas.

Tendo em conta estes dados, a transferência tecnológica ressent-se e em ocasiões é fácil alinhar com a teoria fundamentada nas “reticências de inúmeras PME’s a aceitar os desafios tecnológicos e a sua inserção em redes de cooperação tecnológica”. Razões como as empresa resistirem à troca de informações, à dificuldade em partilhar a cooperação entre grupos industriais, aos temores à capacidade de aceder aos fundos europeus, ou à concentração de temática, podem acabar em autênticos gargalos ou em perigos de marginação.

No entanto, há que ressaltar que o desenvolvimento da inovação e da economia do conhecimento vão assentar no ambiente empresarial. A disseminação de novas técnicas e métodos impregnam a gestão empresarial atual e a experiência dos novos profissionais auguram um bom começo.

As sobre-especializações em setores de escasso valor acrescentado combinam com as i\*d mais específica.

Devemos, pois, centrar-nos em três aspetos. 8.1 Promoção da inovação. Não só na inovação científica e técnica, como também naquelas que incorpore e diga respeito aos diferentes tipos de serviços empresariais ou técnicas de marketing inovadoras. 8.2 deve ser efetuada dirigida para a implicação direta das PME’s em atividades de projetos, na medida que é maior o seu efeito multiplicador e se reduz a brecha tecnologia existente entre os espaços atlânticos e os mais dinâmicos da Europa. 8.3 deve estar vinculada às atividades que permitam o estabelecimento de redes tanto no setor científico como no campo empresarial. Neste sentido, aconselha-se a formalização de acordos de cooperação tanto de índole académica, como de parceria académica- sector privado de forma a reforçar o acesso a programas como o FP 7 e, no futuro, o Horizon.

Apesar das tendências positivas já contrastadas nos últimos anos, continua a ser necessário impregnar de maior consciencialização os agentes e instituições no campo da inovação económica e tecnológica. Para tal, deve-se afiançar tudo o que permita e desenvolva os seguintes objetivos: a) criação e reforço de redes de cooperação entre empresas e centros de investigação; b) promover centros transnacionais de recursos que recolham e difundam informações relativas à inovação (patentes) e a transferência de tecnologias; e que coloquem em contato as PME's e os centros de investigação; c) estimular a criação de equipas especializadas nas redes de assistência técnica transaccional para ajudar as PME's a diagnosticar e a resolver tanto os problemas jurídicos, organizativos, humanos como económicos associados aos processos de inovação; d) melhoria do acesso ao financiamento da inovação, bem como a familiarização das PME's com as diferentes técnicas de engenharia financeira e organizacional; f) desenvolver acordos de cooperação transnacionais em torno a polos europeus de excelência especializados naqueles sectores de forte conteúdo tecnológico.

Os nichos de excelência contemplados estão relacionados com os desenvolvimentos e com a qualidade dos investimentos em I+D+i que possam ser afetados e com os resultados que esperam que ocorram. Neste sentido, pode-se apontar uma posição global competitiva em sectores como a construção de iates, em vários segmentos de grande valor acrescentado na construção naval; e no que se refere ao campo da investigação marinha nos âmbitos da oceanografia, biologia marinha e biotecnologias; desenvolvimento de técnicas de pesca, de cultivos marinhos, proteção e promoção do ambiente marinho, entre outros.

Estes sectores estão perante amplos desafios e requerem uma concentração de meios e de cooperação para afrontar a intensa competitividade existente. Por isso, seria necessário apostar por: 8.1. facilitar a consolidação de redes transaccionais de grupos industriais de economia marítima, 8.2 alentar a transferência de tecnologia e de difusão de conhecimentos entre os centros de investigação e empresas, em concreto das PME'S; 8.3 elaboração de instrumentos comuns de engenharia financeira para apoiar a inovação na economia marítima; 8.4 criação de um fundo comum de recursos para melhorar o ambiente da inovação da economia marítima, como a prestação de serviços empresariais comuns, a assistência à mobilidade dos trabalhadores e profissionais, a formação científica.

Não podemos esquecer, em última instância, os objetivos relativos aos estímulos à diversificação económica promovendo o potencial endógeno. A existência de setores muito especializados mas de escasso valor acrescentado devem ser redirigidos para situações onde possam explorar o seu potencial endógeno. É preciso, portanto, conseguir tanto uma diversificação como uma abertura internacional e isso pode ser efetuado através do apoio de iniciativas que aproveitem as oportunidades oferecidas procedentes da formação e da investigação.

### **Prioridade 9. MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE.**

Não há dúvidas de que existem inúmeras ameaças sobre o meio ambiente. A experiência dos últimos trinta anos está cravada de marés negras, de degradação dos ambientes marinhos, do esgotamento dos recursos pesqueiros, da perda de biodiversidade, dos diferentes tipos de poluição, da degradação de espaços naturais e paisagens, da erosão das costas e da deterioração da qualidade da água.

Muitos destes efeitos são consequência da carência de medidas de prevenção e da ausência de mecanismos de intervenção e da coordenação de políticas e ações concertadas. Noutras ocasiões, a falta de cobertura de território pelos espaços Natura-2000, pelas diferentes pressões sobre o ambiente, pelos desenvolvimentos urbanos incontrollados ou dos inadequados tráfegos de mercadorias, os tratamentos de resíduos e águas residuais, e as formas de exploração intensiva dos recursos naturais, entre outras, foram causando importantes danos ao ambiente; questionando o desenvolvimento sustentável. Do mesmo modo alguns dos ecossistemas e aglomerados urbanos costeiros estão hoje fortemente ameaçados em resultado das dinâmicas de erosão costeira.

A abundância de locais naturais de grande qualidade, a abundância de recursos naturais e os amplos espaços litorais encerram um importante potencial para o desenvolvimento dos municípios do Eixo Atlântico.

Entre os objetivos concretos seriam de destacar as seguintes ações:

9.1. Proteger e melhorar a segurança e a sustentabilidade do meio ambiente marinho e litoral. Deve ser abordado a partir do interesse transnacional e deve ser vital para o desenvolvimento dos projetos estratégicos de futuro. Dentro das ações relativas a este ponto deveriam ser contemplados: a) os planos de contingência para o caso de catástrofes; b) assegurar a promoção e gestão sustentável dos recursos dos espaços marinhos; c) a aplicação, o mais cedo possível, dos princípios de precaução no que concerne aos recursos pesqueiros; d) a exploração do potencial das energias renováveis; e) promover convenientemente os recursos hídricos; f) proteger e incentivar a biodiversidade; g) promover a integridade dos espaços naturais e zonas costeiras; h) alentar os modelos de turismo sustentável.

9.2 o facto de abordar muitos desafios transnacionais não evita que sejam necessários acordos de cooperação onde intervenham os agentes locais. Estes últimos possuíam um know-how contrastado que podem transferir e conhecem tanto a “massa crítica” como a “perícia” para poder garantir a efetividade dos meios postos à disposição e a forma concreta de atuação.

9.3 Convém, também estimular as políticas de sensibilização cidadã em torno à necessidade de prevenção e atuação. Neste sentido, deve ser garantida uma intervenção pró-ativa em qualquer suposto. Os casos da segurança marítima são um bom exemplo de atuação, para o que é preciso: a) identificar, avaliar e planificar portos seguros para navios em dificuldades; b) identificar necessidades e aumentar os meios para a atuação imediata; c) melhoria da capacidade de resposta, planos de ação e consciencialização; e d) formação do pessoal das autoridades locais, produtores; e e) fortalecer a coordenação e transmissão de dados para supervisionar a poluição e a gravidade das catástrofes.

9.4. Entre as atividades que deve ser articuladas estão a disponibilidade de ferramentas e métodos comuns para: a) supervisionar a evolução e a promoção de gestão sustentável de recursos pesqueiros, da aquicultura e dos fundos marinhos; b) colocação em prática de estratégias transnacionais de proteção e restauração dos ecossistemas marinhos; c) a elaboração de sistemas de planificação espacial para as atividades marítimas que estão sob a jurisdição ou controlo dos Estados-Membros ou do Espaço Atlântico; e e) a coordenação e o intercâmbio de conhecimentos entre as autoridades responsáveis dos

planos de gestão nacionais previstos na Diretiva Comunitária sobre a Estratégia Marítima da União Europeia.

## **Prioridade 10. ORDENAMENTO TERRITORIAL E GESTÃO ZONAS COSTEIRAS**

Em páginas anteriores sublinhámos a disponibilidade de contar com amplos espaços e paisagens de elevada qualidade meio ambiental. Este valioso espaço litoral pode ser ameaçado por diferentes tipos de pressões. A modo de exemplo, é costume citar os seguintes: a litoralização do urbanismo, a expansão urbana, a eclosão e emergência das segundas e terceiras residências; o turismo, as instalações de desportos aquáticos, a agricultura intensiva, o tratamento deficiente do transporte rodoviário, os resíduos urbanos e industriais; as águas residuais, etc.

Nos tempos atuais novas preocupações se acrescentam às citadas: são as referidas aos impactos derivados das alterações climáticas, tais como os aumentos do nível do mar, o meio-ambiente degradado dos ecossistemas e ambientes marinhos; a deterioração da qualidade da água tanto salgada como doce, a erosão e a desnaturalização das costas. Isto requer um tratamento urgente e específico, diferenciado em cada uma das suas atuações. Em suma, é manifestada a necessidade de dotá-lo de uma cobertura através de iniciativas e disposições que exijam uma proteção melhorada.

Em suma, requerem-se políticas integradas que permitam reconciliar a proteção meio ambiental com o desenvolvimento urbano e económico, como sejam os planos integrados das zonas litorais promovidos a partir da UE (recomendação 2002/413/EC do Parlamento Europeu).

Para isso: a) ampliar e ajustar as áreas de cobertura para espaços protegidos; b) proceder à transferência de know-how em relação a espaços e zonas protegidas; c) execução de estratégias coordenadas no campo da conservação de espaços naturais; d) design de soluções exemplares para remediar as alterações dos litorais; f) desenvolvimento de técnicas de planificação para antecipar os impactos dos processos de urbanização e os derivados das alterações climáticas.

Graças à sua diversidade e qualidade, o meio ambiente do espaço atlântico é muito atrativo. Os seus recursos estão menos degradados que noutras regiões e áreas; e, em consequência, tanto o património como o conjunto de atividades se transformam num fator crucial de identidade que deve ser protegido e promovido.

Um dos grandes temas pendentes nas atuações é o apoio à litoralização do urbanismo. Este está menos saturado que o litoral mediterrâneo, o que pode significar uma oportunidade em termos de desenvolvimento social, económico e meio ambiental, sempre que se proteja convenientemente. Mas, para ser sinceros, lá onde predominam as “zonas naturais”, a pressão urbana social é elevada.

A crescente dinâmica de urbanização implica a construção de grandes complexos imobiliários nas proximidades da costa, degrada os espaços naturais e ameaça a biodiversidade. Noutros casos, estes ataques urbanísticos vêm-se reforçados pela pressão turística, que mais concentrada no espaço e no tempo, é mais agressiva.

As consequências são bem evidentes, o impacto sobre os ambientes naturais supõem tanto uma ameaça para certas atividades económicas (exemplo, a aquicultura) como uma degradação meio ambiental (derivada da erosão das costas).

### **Prioridade 11. PATRIMÓNIO MARÍTIMO E CULTURAL**

O património marítimo cultural constitui um elemento primordial, e frequentemente esquecido, do desenvolvimento sustentável dos litorais. Existe um risco de esquecimento e despreocupação no seio das sociedades submetidas a constantes alterações. Para poder responder à tomada em consideração da sua manutenção e potenciação há que partir do reconhecimento das “heranças e das tradições”, definidas em termos de diversidade no tempo e no espaço das relações homem/mar e dos próprios contributos/suportes que lhe dotam aos territórios.

Os litorais atlânticos são muito ricos em história marítima e os seus legados estão constituídos, ao mesmo tempo, por bens materiais (edifícios, monumentos, infraestruturas portuárias, elementos flutuantes...) como por bens imateriais (ritos, espíritos marinhos, ...). Diz-se que a história marítima passada contribuiu para modelar

as sociedades litorais atuais, através dos contínuos contributos de criatividade, educação e savoir-faire. Por isso, na atualidade, o património marítimo é um conjunto de bens culturais, vinculados a atividades e culturas marítimas, conservadas e valoradas, porque os indivíduos de uma região ou localidade, decidiram, num momento dado da sua história, que não devem desaparecer, que a sua existência é indispensável para compreender o seu passado e que é elemento referencial para o desenvolvimento humano e cultural de gerações futuras.

Sob estas condições, a dimensão patrimonial abrange uma multifacetada combinação de elementos: a) os relacionados com a defesa militar (castelos, fortificações,); b) proteção litoral contra a erosão costeira e o vento (dique, muros em pedra,..); c) ajuda e vigilância em terra (faróis, semáforos, ...); d) elementos de trânsito terra/mar (cais, pontes,..); e) produção e comercialização da pesca e produtos primários (lotas, moinhos de marés,..); e) atividades industriais e artesanais (conserveiras, estaleiros, carpintarias de ribeira,..); f) edifícios ligados à vida das populações do litoral (casas de pescadores, casas do marinheiro,..); g) atividade balnear (lugares, cabines de praia,..); e h) práticas religiosas e construções lendárias (edifícios religiosos, rochas associadas a lendas,..). Todo este inventário deve ser revisto à luz das necessidades sociais atuais e futuras; mantendo a identidade marítima que conformaram a história, sendo, portanto um património vivo culturalmente, com dimensão económica notável e com potencial de oferta identitária que é preciso gerir para melhorar e poder contribuir para a gestão sustentável do território.

A integração do património marítimo nas políticas de gestão contribuiu para descartar abordagens obsoletas baseadas na gestão segmentada (relações exclusivas casa / trabalho / lazer) típica do século passado, para fazer parte de orientações onde a preocupação por construir espaços litorais de usos diferentes (combinando diferentes atividades com funções turísticas, culturais, residenciais, lúdica, terciárias) possam responder melhor às aspirações da sociedade atual. Daí, as necessárias apostas pela reconversão e a reciclagem patrimonial das frentes marítimas; a especificidade dos espaços; a aposta pela proteção das atividades; e a valorização das heranças e tradições.

Ações como a colocação em funcionamento de Zonas de Proteção do Património Marítimo poderia ser um meio eficaz de proteção. E integrar o património marítimo cultural nas políticas públicas, uma proposição básica e imprescindível. Na medida que

o património marítimo é frágil, e de qualidade às vezes modesta, o interesse reside em fomentar todas as ações de valorização do referido património que devem ser sustentados por uma verdadeira convicção local e popular. Neste sentido a ação dos Grupos de Ação Costeira (GAC) pode contribuir decisivamente para a valorização da cultura marítima e promover a diversificação de atividades económicas que contribuam para a sustentabilidade das zonas piscatórias.

## Capítulo 7. OS ATIVOS RELEVANTES DAS CIDADES DO EIXO

### 7.1. *Ativos relevantes das cidades do Eixo Atlântico do Norte de Portugal na área do Mar e apostas estratégicas*

- De acordo com a metodologia geral definida para a realização do presente trabalho sinalizam-se, na matriz abaixo, os ativos mais relevantes que as aglomerações urbanas do Norte de Portugal pertencentes ao Eixo Atlântico apresentam no domínio marítimo.

<b>AGLOMERAÇÕES URBANAS</b>	<b>ÁREA METROPOLITANA DO PORTO</b> (Espinho, V.N. de Gaia, Porto, Matosinhos, Vila do Conde e Póvoa de Varzim)	<b>VIANA DO CASTELO</b> (Viana do Castelo, Esposende e Caminha)
<b>TEMAS MARÍTIMOS</b>		
1.Pesca e aquacultura	- Portos de pesca e lotas em Matosinhos e Póvoa de Varzim, além de outros pequenos portos e postos de vendagem na Afurada, Angeiras, Vila	- Porto de pesca em Viana do Castelo além de outros pequenos portos e postos de vendagem nos municípios de Caminha e Esposende e ainda em V.P.

		do Conde e Vila Chã; - Aquacultura na Póvoa de Varzim - Fabricação de cabos e redes de pesca (Póvoa de Varzim)	Ancora, Castelo do Neiva e Fão; - Algumas empresas de pesca e congelação de produtos da pesca em Viana do Castelo; - Fabricação de redes de pesca
2.Construção e reparação naval		- Estaleiros de pequena dimensão e de carácter artesanal em V.N. Gaia e em Vila do Conde (construção em madeira)	- ENVC em fase de privatização; estaleiros de média dimensão com grande tradição no sector a atravessar uma grave crise económica e financeira
3.Portos, transportes marítimos e logística		- Portos de Douro e Leixões com dinâmica de crescimento sobretudo em contentores servindo o tecido exportador da Região; construção de plataformas logísticas no porto de Leixões	- Porto de Viana do Castelo com movimentação de cargas relacionadas com as principais actividades económicas da região – madeira, pasta para papel, pás e geradores para produção energia eólica.
4.Conservação e transformação de pescado		- Importância da indústria de conservas de peixe com concentração em Matosinhos onde se localizam algumas empresas de referência nacional e internacional como é o caso da Ramirez; empresas de conservação e distribuição de pescado em Matosinhos e na Póvoa de Varzim	- Atividades pouco representadas na região, com referência a empresas na área dos produtos congelados
5.Turismo náutico e costeiro		- Turismo de Sol e Praia ao longo da costa da AMP, com destaque para Espinho e Póvoa de Varzim, dois locais tradicionais de veraneio; - Turismo de cruzeiros no porto de Leixões, a construção do novo cais e do terminal (em curso) permitiu duplicar o número de visitantes no ano de 2012; - Desenvolvimento do	- Excelentes condições para o desenvolvimento da náutica e do turismo náutico aproveitando as condições oferecidas pelo estuário do rio Lima para actividades de vela, remo, canoagem e, nas praias, para a prática do kitesurf e do surf; - Aposta de Viana do Castelo e região envolvente como cidade da náutica do Atlântico;

	<p>turismo náutico (potenciado pela nova marina do Douro) e de cruzeiros no curso do rio Douro;</p> <p>- Sea Life Center no Porto e nau quinhentista em Vila do Conde;</p> <p>- Reabilitação da frente Atlântica entre Vila do Conde e Póvoa de Varzim, em Matosinhos e ainda em V.N. De Gaia</p>	<p>- Execução do Projeto Centro de Mar, projeto âncora do Cluster do Mar que integra as componentes Marina Atlântica, serviços de apoio à náutica, centros de remo, canoagem e vela, turismo náutico.</p> <p>- Reabilitação da frente Atlântica</p>
6.Energias marinhas	<p>- Projeto piloto Wind Float promovido pela EDP, instalado em fase experimental e com resultados promissores ao largo da Aguçadoura – Póvoa de Varzim.</p>	<p>- Presença do grupo Enercom que se dedica à produção de torres para produção de energia eólica;</p> <p>- Presença do grupo Lankhorst / Euronete que se dedica à produção de cabos para a indústria offshore</p>
7.Educação, investigação e formação	<p>- Presença de importantes centros de investigação da UP ligados ao Mar com destaque para o CIIMAR e ainda de outros centros da Faculdade de Engenharia, o INEGI e o INESC que desenvolvem tecnologias transversais (robótica, sensores, eletrónica,...), com aplicação ao meio marinho - segurança marítima e defesa, energias offshore, exploração de recursos marinhos, gestão das zonas costeiras,...Referência ainda ao Instituto Politécnico do Porto na área da robótica submarina e à Universidade Católica na área da biotecnologia.</p> <p>- Presença de algumas faculdades da UP com</p>	<p>- Presença do Instituto Politécnico de Viana do Castelo com oferta de formação nas áreas das Energias Renováveis, do Turismo e algumas formações transversais com aplicação às actividades marítimas;</p> <p>- Oferta formativa do FOR-MAR</p>

	<p>formação reconhecida na área do Mar como o ICBAS (Ciências do Meio Aquático) e a Faculdade de Ciências; dinâmicas emergentes noutras faculdades como Direito (Direito do Mar);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realização de projetos de formação na área do Mar em cooperação entre a UP, a Universidade de Oviedo e a Escola Naval – Universidade Itinerante do Mar;</li> <li>- Projetos relevantes em curso promovidos pela UP – criação do Pólo do Mar do Parque de Ciência e Tecnologia da UP, em Matosinhos;</li> <li>- Participação da UP no projeto transfronteiriço Campus do Mar;</li> <li>- Sede do Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar, em Matosinhos;</li> <li>- Estação do Litoral da Aguda em V. Nova de Gaia, equipamento de interesse cultural, científico e turístico.</li> <li>- Oferta formativa do FOR-MAR</li> </ul>	
8.Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reabilitação da frente Atlântica ao longo de praticamente toda a costa da AMP. No âmbito do Programa Polis, com condições infraestruturais e de equipamento que permitem o seu adequado usufruto e sustentabilidade</li> <li>- Reserva Natural do Estuário do Douro, valorização de ecossistema local e ponto de observação de aves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Excelentes condições ambientais da zona costeira e estuário do Lima valorizadas através do programa Polis do Litoral;</li> </ul>

9.Património e cultura marítima	- Museu Marítimo da Afurada; - Cultura marítima local nas comunidades piscatórias;	- Navio Gil Eannes e respetivo museu; - Património construído de interesse cultural – fortes, faróis, moinhos...
10.Principais projectos e dinâmicas em curso (além dos referidos)	-	- Grupo de Ação Costeira do Alto Minho

Em síntese, os municípios e as cidades Atlânticas do Norte de Portugal possuem um conjunto de ativos específicos que lhes conferem funções distintivas no contexto do Eixo Atlântico.

No caso da AMP destaca-se a importância das atividades portuárias suportadas pelo franco crescimento e afirmação do porto de Leixões no contexto dos portos da fachada Atlântica, a forte aposta da Universidade do Porto e de outras instituições de ensino e de IDT com a criação do Pólo do Mar, o relevo de atividades económicas da fileira do pescado e do turismo de cruzeiros e náutico e a aposta na valorização da economia do Mar através da ação do Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar.

No caso dos municípios e cidades situados mais a Norte destaca-se o município e a cidade de Viana do Castelo que apresenta condições naturais e paisagísticas de relevo complementadas através da valorização do património natural e cultural da orla costeira, através da ação do Polis do Litoral Norte, e para um conjunto de atividades económicas como a aposta no turismo náutico, a área das energias renováveis, a construção e reparação naval.

## **7.2.** *Ativos relevantes das cidades do Eixo Atlântico da Galiza na área do Mar e as suas apostas estratégicas.*

No que concerne à Galiza tomámos como pontos de referência os grandes núcleos urbanos do Atlântico que além de tudo coincidem como nodos marítimos. Desta forma, foram escolhidos os ambientes de Vigo, Marín-Pontevedra, Vilagarcia, A Coruña e Ferrol. E sobre eles destacamos os temas e inputs mais destacados que

transformamos em ativos relevantes para conceber uma aposta e uma Agenda estratégica.

<b>AGLOMERAÇÕES URBANAS</b> <b>TEMAS</b>	<b>MARIN-PONTEVEDRA</b>	<b>VILAGARCIA DE AROUSA</b>
Pesca e aquicultura	Base importante em pesca fresca e congelada, com uma frota significativa e atividade comercial relevante. As atividades pesqueiras e marisqueiras são consideradas por outros portos da Ria de Pontevedra destacando alguns portos como Portonovo em pesca fresca (pesca de cerco) ou Bueu (pesca costeira e dos mariscadores)	Em Vilagarcia realiza-se atividade pesqueira diretamente, com alguma atividade comercial. Mas nesta zona a pesca e a aquicultura são especialmente importantes noutros portos vizinhos da Ria. Destacam em pesca fresca, Ribeira e Cambados. Em aquicultura (incluindo o trabalho dos mariscadores, cultivos flutuantes e piscicultura) há bastantes pontos de base de operações e vendas, destacando O Grove, a Illa de Arousa, Vilaxoán, Carril, Rianxo, Boiro, Caramiñal e Aguiño, entre outros.
Construção e reparação naval	Estaleiros de diferente dimensão, com tradição na atividade (F.N. Marín, Nodosa, Novarue). Em geral, estas empresas sofreram um profundo processo de transformação tecnológica, adaptando-se às novas procuras de navios e instalações flutuantes. Também se trabalha em carpintarias de ribeira, onde o centro de Aixola é uma referência.	Na Ria de Arousa concentram-se alguns dos principais referentes em carpintaria de ribeira, conservadores do saber tradicional na construção de embarcações. Existem, também, algumas empresas de construção e reparação de embarcações. (Euroyate, Carou,..).
Portos, Transportes marítimos e logística	O porto teve várias ampliações recentes, que lhe permitem ampliar as	Porto médio, mas com crescimento positivo em mercadoria geral que serve

	suas atividades, tanto em tráfego de contentores como noutras mercadorias.	de base e relação às atividades próprias do município.
Conservação e transformação do peixe	Presença de empresas conserveiras, como Pescamar ou Casaponsa, em Poio. Também de congelado (Nova Frigo, Safricope, S. Iglesias o Frigoríficos de Bueu.	Ao longo de todo o litoral situam-se diversas unidades conserveiras, com arraigo tradicional na zona, como Ecurís ou Ramón Francio, em Caramiñal; Mar de Couso e Frinsa, em Ribeira; Jealsa-Rianxeira em Boiro; Miramar em Rianxo; Guau em Cambados; Conservera Gallega e Dardo, em Vilanova; Pita em Vilagarcia. Contam-se também muitas unidades depuradoras de mexilhões e moluscos em geral. Em O Grove há instalações dedicadas ao cultivo de peixes (Insuiña).
Turismo náutico e costeiro	Propícia para o turismo de sol e praia. Pontevedra possui boas infraestruturas turísticas Bueu na parte sul da Ria (base para aceder às Ilha de Ons e boas praias) e Sanxenxo (lugar de veraneio) na parte norte, completam as possibilidades da zona. Sanxenxo destaca pelas suas instalações para a náutica desportiva.	Em Vilagarcia e em toda a costa de Arousa há muitas praias apreciadas e instalações turísticas abundantes que permitem aproveitar as possibilidades da maior Ria da Galiza. Tanto Boiro e Rianxo a Norte; a Illa, Cambados e O Grove, a Sul, são locais de referência turística, além de Vilagarcia e da sua zona mais próxima. Possibilidades importantes para a náutica desportiva, rentabilizando a bondade da zona para esses efeitos.
Energias marinhas		
Educação, investigação e formação.	Escola Naval Militar em Marín. Centro de formação Aixola ligado a atividades artesanais e tradicionais em Marín.	Escola Oficial Náutica-Pesqueira em Ribeira. Centro de Investigacións Marinas (CIMA) em Vilaxoán; Instituto

	Campus Universitário em Pontevedra, com ênfase no Turismo.	Tecnológico do Mar (INTECMAR) em Vilaxoán; IGAFa em a Illa de Arousa, especializado em formação profissional em aquicultura. Centro Tecnológico do Cluster de Aquicultura em Aguiño-Ribeira.
Meio-ambiente.	Foram melhoradas as instalações e programas para a depuração de águas na Ria. As ilhas de Ons, Onza e Onceta estão integradas no parque Nacional de Ilhas Atlânticas, de onde se desenvolvem importantes programas de conservação.	Foram melhoradas as instalações e programas de depuração de águas na Ria. A Ilha de Sálvora e outras estão integradas no Parque Nacional das Ilhas Atlânticas, de onde se desenvolvem programas de conservação. Outro espaço protegido próximo são as Dunas de Corrubedo. Existência de Reservas naturais (Illa de Arousa). Programas especiais de valorização dos ecossistemas locais. Pontos de Observação de Aves
Património e cultura marítima.	Zona rica em património material, especialmente ligado à pesca. Há restos arqueológicos significativos ligados à atividade marinha. O Museu de Pontevedra guarda importantes referências às questões marítimas. Em Bueu está situado o Museu Massó.	Zona rica em património material, especialmente ligado à pesca com embarcações tradicionais típicas (dorna), aparelhagens, instalações, etc. Há restos arqueológicos significativos ligados à atividade marinha. Museu da Conserva em Illa de Arousa. Espaço de Exposição sobre a salga, em O Grove.
Projetos em curso.		

<b>AGLOMERAÇÕES URBANAS</b>	<b>VIGO</b>
-----------------------------	-------------

<b>TEMAS</b>	
1.PESCA E AQUICULTURA	Vigo é o principal porto pesqueiro europeu por volume de desembarques e por dimensão da frota. É a base de uma frota congeladora muito importante e também de uma frota de altura significativa. Além disso, a atividade comercial do porto pesqueiro recolhe atividade de outras frotas da zona: portos de A Guarda (com importante frota de palangre de superfície), Cangas, Moaña, Redondela ou Baiona, além de outros portos menores. Nestes pontos realizam-se também atividades comerciais de primeira venda de produtos procedentes de artes menores e provenientes de mariscadores ou cultivos.
2.CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL	Na Ria de Vigo há vários estaleiros de diferente dimensão, a maioria com grande tradição na atividade (Barreras, Freire, Vulcano, Armada, Cardama, Cíes, Mertalships...). Em geral, estas empresas sofreram um profundo processo de transformação tecnológica, adaptando-se às novas procuras de navios e instalações flutuantes, com novos serviços e novos materiais (neste último caso é notável a experiência de Rodman).
3.PORTOS, TRANSPORTES MARÍTIMOS E LOGÍSTICA	Até aos momentos da crise, o porto de Vigo havia sofrido um importante aumento em tráfego de contentores, mantendo-se em níveis médios no contexto espanhol. A isto é preciso acrescentar o tráfego já tradicional de automóveis (PSA-Citroen), granitos e pesca.
4. CONSERVAÇÃO-TRANSFORMAÇÃO DE PEIXE	Na área de Vigo desenvolveu-se um importante emaranhado de transformação de produtos da pesca, desde as conservas mais tradicionais ao tratamento do congelado e a produtos de nova gama. É a sede da Associação de conserveiros (ANFACO) e do consórcio do congelado CONXEMAR, importantes pontos de referência para a inovação, difusão e distribuição. Algumas empresas conhecidas do sector são Alfageme, Cerqueira, Albo, Orbe, Thenaisie-Provoté, Freiremar, Pereira, Marusia, Pescanova, ou FandiCosta-Moaña.
5.TURISMO NÁUTICO E COSTEIRO	Toda a Ria de Vigo dispõe de praias e instalações importantes para o turismo de verão. Além da cidade de Vigo, há infraestrutura turística importante em Cangas, Moaña, Nigrán, Baiona ou A Guarda. Vigo é um ponto importante para o turismo de cruzeiros, tendo aumentando de forma ininterrupta o número de passageiros de cruzeiros desde 2003, operando nalgum caso como porto de topo. Numa escala menor, as Ilhas Cíes são um lugar de grande atração turística, a partir dos cruzeiros de ria a partir de Vigo ou Baiona. As possibilidades para a náutica desportiva são muito destacáveis em toda a zona, com marinas ampliadas ou

	novas na zona.
6. ENERGIAS MARINHAS	Projetos experimentais para energia das ondas na área de A Guarda e Cabo Silleiro. Foram ensaiados e avaliadas as tecnologias LIMPET e APC-PISYS.
7. EDUCAÇÃO, INVESTIGAÇÃO E FORMAÇÃO	<p>Universidade de Vigo, responsável do Campus de Excelência Internacional “Campus do Mar”, com múltiplas linhas de investigação ligadas ao âmbito marinho.</p> <p>Centros do Instituto de Investigações Marinhas (CSIC), Instituto Espanhol de Oceanografia, Centro Tecnológico do Mar (CETMAR), também integrados no Campus de Mar.</p> <p>Outros centros de investigação vinculados a questões marinhas como CECOPESEA-ANFACO, AIMEN.</p> <p>Instituto Politécnico Marítimo-Pesqueiro do Atlântico.</p> <p>Laboratório de Referência Europeu de Biotoxinas Marinhas, dependente da Agência Estatal de Segurança Alimentar.</p> <p>Localizam-se também em Vigo os Cluster de Logística e do sector naval (ACLUNAGA); o Centro Tecnológico de Telecomunicações (Gradiant); o Centro Tecnológico de Eficiência e Sustentabilidade Energética (Energy-LAb); e o Centro Tecnológico do Automóvel (CTAG).</p>
8. AMBIENTE	<p>Foram melhoradas as instalações e programas para a depuração de águas na Ria.</p> <p>As Ilhas Cíes estão integradas no Parque Nacional das Ilhas Atlânticas, de onde se desenvolvem importantes programas de conservação.</p>
9. PATRIMÓNIO E CULTURA MARÍTIMA	<p>Património material importante em instalações ligadas à atividade marinha.</p> <p>Museu do Mar em Vigo, especializado em temática marinha.</p> <p>A Fábrica Massó, com o seu próprio museu, está incluída como centro de interesse pelo Instituto do Património Histórico Espanhol na área da indústria alimentar.</p>
10. OUTROS PRINCIPAIS PROJETOS E DINÂMICAS EM CURSO	

<b>AGLOMERAÇÕES URBANAS</b>	<b>A CORUÑA</b>	<b>FERROL</b>
<b>TEMAS</b>		
Pesca e aquicultura	Sede de um dos portos	Dispõe de Lota de Pesca,

	<p>mais importantes de Espanha em pesca fresca, onde se comercializam produtos procedentes da frota de altura em águas comunitárias; bem como da pesca costeira ou da aquicultura tradicional. Na área de influência há que destacar outros portos significativos (Sada ou Malpica, em redes de cerco) e outros de menor dimensão. Há que sublinhar a área de Lorbé no cultivo do mexilhão.</p>	<p>onde se realiza a primeira venda de produtos procedentes da pesca costeira e aquicultura da zona. Na área existem também outros portos mais pequenos e pontos de venda de produtos proveniente dos mariscadores e artes menores: Ares, Mugaros, Barallobre, Pontedeume .</p>
<p>Construção e reparação naval</p>	<p>Localização de estaleiro e reparação naval de média dimensão (J.Valiña).</p>	<p>É um dos centros de referência em construção naval em Espanha, com tradição tanto no âmbito civil como no militar. Relevantes estaleiros para a construção de grandes navios (BAZAN, NAVANTIA). Importantes pranchões para a reparação naval. Inúmeras empresas relacionadas com a construção e reparação naval. Base da Marinha espanhola</p>
<p>Portos, Transporte marítimos e logística</p>	<p>Tem importantes instalações, em fase de expansão, com especial significado em crudes para refinar, devido à presença de uma Refinaria. Além de outros tráfegos como o carvão e mercadoria geral. O novo porto exterior servirá para se consolidar como um hub energético.</p>	<p>Importante para o tráfego de granéis sólidos, sobretudo para a procura de centrais térmicas. Forte dinâmica de crescimento de tráfegos de contentores no novo porto exterior de Caneliñas. Próxima a Plataformas Logísticas de Narón e Rio do Pozo.</p>
<p>Conservação e transformação do peixe</p>	<p>Algumas unidades da indústria conserveira na zona. Destaca Conservas Calvo (em Carballo). Em A Coruña está a sede de</p>	<p>Na zona Norte, próxima a Ferrol, destacam algumas indústrias conserveiras, (Cariño).</p>

	Isidro de la Cal, empresa com projeção em cultivo de peixes(ou pescado) e transformação. Na zona de A Costa da Morte situam-se as instalações de Stolt Sea Farm e há projetos de outras novas.	
Turismo náutico e costeiro	Importante zona de atração turística no verão. Dispõe na própria cidade e nas imediações de praias e abundantes instalações turísticas. Crescente turismo de cruzeiros. Existem múltiplas instalações para a náutica desportiva.	Turismo de sol e praia em Ferrol, Ría de Ares e Pontedeume. Áreas propícias para certos desportos (surf) em praias do Norte. Instalações diversas para embarcações desportivas. Reabilitação de frentes marítimas. Pequenos clubes náuticos.
Energias marinhas	A zona de A Costa da Morte é uma das áreas de maior potencial de onda para o desenvolvimento da energia das ondas e da energia eólica marinha. Na central térmica de Sabón foi implantada a tecnologia OWC desde 1990. Estão em estudo projetos com tecnologia PELAMIS nesta costa	Esta zona tem boas condições para o aproveitamento energético pelo regime de ventos, mas limitadas pela estreiteza da plataforma continental.
Educação, investigação e formação	Escola de Marinha Civil integrada na Universidade de A Coruña, bem como Escola de Engenharia Civil (Escuela de Ingeniería de Caminos, Canales e Puertos); Faculdades de Ciências; Economia; Direito; Sociologia, e o Instituto de Estudos Marítimos com ampla tradição nas investigações marinhas. Sede do Instituto Espanhol de Oceanografia. Todos estes centros estão vinculados ao Campus do Mar	Base Militar da Marinha Espanhola. Escola Oficial de Formação Náutica-Pesqueira em Ferrol. Escola Politécnica, integrada na Universidade da Coruña, com ênfase na engenharia naval.

Medio-ambiente	Foram melhoradas as instalações e programas para a depuração de águas em toda a zona.	Foram melhoradas as instalações e programas para a depuração de águas em toda a zona.
Património e cultura marítima	Importante riqueza patrimonial em faróis, portos, instalações industriais, aparelhagens. A Torre de Hércules é uma referência histórica mundial catalogada como bem património da Humanidade pela UNESCO. Sede, também, do Aquário Finisterrae e Museus locais com importantes referências marítimas.	Além da riqueza patrimonial ligada aos portos e a pesca, a zona destaca pela sua tradição militar no âmbito marinho. O arsenal de Ferrol está incluído como centro de interesse pelo Instituto do Património Histórico Espanha na área da indústria naval. Castillos de San Felipe e La Palma.
Principais projetos em curso		

## CAPÍTULO 8. AS PROPOSTAS DE AÇÃO

Depois da evolução efetuada de ressaltar o posicionamento estratégico que desempenha cada uma das atividades consideradas relevantes e as condições intrínsecas dos atores que podem ser dinamizadores das ações de futuro, propõe-se construir um Master-Plano de Ação, desagregado pelos diversos componentes.

Em primeiro lugar devem existir distintos Planos Prioritários, que englobem os componentes com maiores condições de capacidade, competitividade e atratividade que sejam catalisadores do conjunto. Neste sentido, anotam-se os portos, os transportes marítimos e a logística; o turismo marítimo e costeiro; a pesca, a aquicultura e a indústria do peixe; e o património marítimo.

Em segundo lugar, será necessário definir Planos de sustentabilidade e fomento económico, que englobe os componentes básicos para o bom funcionamento do “sector mar”, dados os seus maiores níveis de multiplicadores e efeitos de arraste. São os seguintes: a construção e a reparação naval, os serviços marítimos.

E em terceiro termo, é preciso concretizar os Planos de reforço daquelas atividades que dotam de consistência, coerência e sustentabilidade as políticas de inovação e desenvolvimento. Referimo-nos à investigação científica, à inovação e ao desenvolvimento; o ensino e a formação; a defesa e a segurança; e o meio ambiente e a conservação da natureza e os ecossistemas.

### PROPOSTAS DE AÇÃO

ÁREAS	MEDIDAS
Portos, logística, e transportes marítimos	<p>Reestruturação e especialização da rede portuária.</p> <p>Adoção da lógica empresarial na gestão integrada dos portos.</p> <p>Potenciação das estruturas portuárias para a logística internacional</p> <p>Dinamização das Autoestradas do Mar</p> <p>Consolidação dos operadores nacionais</p> <p>Reforço da ligação aos hinterland</p> <p>Preparação para responder aos desafios do futuro em matéria ambiental (LNG) e de segurança</p>
Turismo Marítimo e costeiro	<p>Elaboração de Planos Estratégicos de localização e implantação de apoios à navegação de lazer.</p> <p>Dinamização das atividades de Cruzeiros</p> <p>Estruturação, desenvolvimento e promoção de produtos turísticos vinculados á náutica de lazer e turismo costeiro.</p> <p>Plataformas de comercialização e desenvolvimento de know-how e qualificação de competências.</p> <p>Adequação dos quadros legislativos</p>
Pesca, Aquicultura e Indústria do Peixe	<p>Definição e delimitação das áreas de potencial aquícola.</p> <p>Valorização da cadeia de valor do peixe</p>

		<p>Consolidação da indústria de transformação do peixe</p> <p>Modernização da frota pesqueira.</p> <p>Promoção e consolidação dos atores</p>
Energia, Recursos minerais e biotecnologia		<p>Definição das áreas com potencial de exploração energética e de biotecnologia.</p> <p>Apoio às empresas e indústrias de biotecnologias marinhas na sua relação com os centros de investigação.</p> <p>Promoção da exploração de recursos energéticos renováveis e fósseis.</p> <p>Maior qualificação dos recursos humanos.</p> <p>Promoção de programas para reduzir a emissão de CO2</p> <p>Instalação de um piloto de Plataforma offshore multiuso</p>
Construção e reparação naval		<p>Criação de condições para a modernização e adaptação dos estaleiros para as novas atividades.</p> <p>Integração em rede do conjunto dos estaleiros e indústria naval.</p> <p>Estabelecimento de normas para o funcionamento da indústria auxiliar.</p> <p>Promoção internacional das atividades</p>
Infraestruturas, obras e serviços marítimos		<p>Promoção da defesa costeira e valorização de praias</p> <p>Divulgação do know-how em obras marítimas</p> <p>Aposta por cursos de especialização em projetos e planeamento de portos comerciais e de lazer.</p> <p>Desenvolvimento da oferta de “pack” de serviços</p>
Investigação, Inovação e desenvolvimento		<p>Coordenação e integração de linhas de investigação aplicadas.</p> <p>Criação de um polo de competitividade em know-how:</p> <p>Desenvolvimento do Campus do Mar.</p> <p>Promoção das escolas de formação profissional.</p> <p>Estabelecimento de acordos com entidades estrangeiras para a formação/certificação de instituições.</p>
Ambiente e conservação da		<p>Definição e aplicação de um Plano de Ação para a Gestão integrada do mar e das zonas costeiras.</p>

natureza	<p>Criação de uma Rede de Áreas Marinha Protegidas.</p> <p>Promoção de Programas lúdicos de educação ambiental.</p> <p>Identificação e gestão do valor económico associado às Áreas Marinhas Protegidas.</p> <p>Promoção da aplicação tecnológica à proteção meio ambiental.</p>
Posicionamento estratégico	<p>Criação de uma Célula Prospetiva e um Observatório das atividades da Economia do Mar.</p> <p>Promoção de programas de apoio à cooperação internacional.</p> <p>Criação de uma base de dados dinâmica dos recursos associados às atividades marítimas.</p> <p>Criação de um Fórum Empresarial para a ativação de projetos geradores de emprego.</p> <p>Incentivar a consciencialização da sociedade civil a favor da maior visibilidade e estratégias das atividades relacionadas com o mar.</p>
Património Marítimo	<p>Criação de um Programa de apoio à valorização do Património Marítimo do Eixo Atlântico</p>
Ordenamento Territorial e gestão de zonas costeiras	<p>Programa transfronteiriço de ordenamento das zonas costeiras e do espaço marinho</p>

## **BIBLIOGRAFIA**

Azevedo, R. (Coord) (2009). Agenda Regional do Mar. Plano de Accao “Mar” 2007-2013. Pacto Regional para a competitividade da Regiao do Norte de Portugal. Comissao de coordinacao e desenvolvimento regionakl do norte (CCDR-N). Porto.

Banco Mundial (2011). Multipolarity: The New Global Economy. Washington, D.C.

FMI (2011). World Economic Outlook: tensions from the Two-speed Recovery: Unemployment, Commodities and Capital Flows. Washington, D.C.

Ghemawat, P. (2011). Mundo 3.0. La prosperidad global e las vías para alcanzarla. Edições Deusto. Barcelona.

González Romero, A. (2011). La dimensión marítima de España. IEES .Documento de Opinión. nº 87.

González Romero, A., Collado, J.C. (2012).El impacto económico del sector marítimo española. Producção efectiva, valor añadido e empleo. Revista de Economía Industrial. n º386. pg 17-26.

Lópes, Ernani. (2009). El Hypercluster da Economia do Mar.Um dominio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa. SaeR/ACL. Lisboa

NATIONAL INTELLIGENCE COUNCIL (2012). Global Trends 2030:Alternative Worlds. NCI. Washington.

Miguélez, F. (Ed.) (2009). La energía que viene del mar. Editorial Netiblo. A Coruña

Miguélez, F. (Ed.) (2010). Los otros usos del mar. Editorial Netbiblo. A Coruña

Ontiveros, E., Guillén, M.F. (2012). Una nueva época. Los grandes retos del siglo XXI. Galaxia Gutenberg/Círculo de Lectores. Barcelona.

Rodrik, D. (2011). La paradoja de la globalización. Democracia e el futuro de la economía mundial. A. Bosch Editores. Barcelona.

Stern,,N. (2007). The Economic of Climate Change. Cambridge University Press.

UNCTAD (2011). World Investment Report 2011. Nueva York.

Varela, M. (coord.) (2010). Unha Estratexia Marítima para Galicia. Editorial Galaxia. Vigo.

## ANEXO Nº 1.

### **TRÁFEGOS PORTUÁRIOS NA FACHADA MARÍTIMA DO EIXO ATLÂNTICO.**

A evolução dos principais tráfegos portuários efetuados nos portos relevantes da fachada marítima do Eixo Atlântico revela, no último ano, movimentos positivos, salvo o porto de Vigo. Destacam pelo seu alto crescimento os tráfegos portuários experimentados pelos recintos de Vilagarcia, Ferrol, A Coruña e Leixoes, acima dos 10% em relação ao mesmo período do ano precedente. (ver tabela 1).

Destaca-se ainda a ampla tipologia existente em quanto às baías portuárias. Desagregando os tráfegos e medindo os graus de especialização portuária, a análise dos sete portos apresentaria o seguinte esquema. Existe um grupo de portos com uma alta especialização em granel sólidos (Ferrol e A Coruña, pela parte galega e Leixões, pela respetiva a Norte de Portugal). No que se refere a granel líquido, tanto os portos de Leixoes como o de A Coruña, mostram a sua elevada polarização nos mencionados tráfegos e a hegemonia dos mesmos nos seus tráfegos totais respetivos. E, no que concerne à mercadoria geral, destaca, em primeiro lugar, o porto de Leixões que, com perto de 6 milhões de toneladas no período de janeiro-outubro, ocupa um lugar muito destacado como captador e centralizador de cargas. De seguida, sobressai pela sua especialização o porto de Vigo, cujo perfil é o de um porto que intercambia mercadorias diversas, muito mais abundantes que as atribuídas aos outros graneis (ver tabela 2). Os outros portos (Marín, Vilagarcía e Viana do Castelo) movem volumes menos elevados, mas sim em constante crescimento, à procura de novos nichos de mercado e novas linhas e tráfegos com o que poder assentar o seu lugar de intercâmbio e de distribuição.

Esta classificação responde à presença de indústrias muito especializadas no Hinterland próximo e associado. Os graneis sólidos estão vinculados à presença de centrais térmicas, de preferência aos movimentos de carvão, tal como aos tráfegos de cimentos e de clinker, por citar exemplos concretos. Os graneis líquidos significam a presença próxima de indústrias de refinação de petróleo ou gasificadoras. Por último, os intercâmbios de mercadoria geral abrangem bens de diferente tipo e forma de ser transportados, quer seja através de linhas marítimas regulares, quer seja através de fretes de navios, ad hoc, para a trasladação ou movimentos de certas mercadorias e em rotas não regulares.

Finalmente, quando se analisa o tráfego de contentores os resultados obtidos durante o último exercício colocam de manifesto três características: a) uma recuperação dos tráfegos, depois dos impactos negativos da crise económica e a queda do transporte marítimo a nível mundial; b) uma concentração das cargas/descargas de mercadorias em determinados portos, em função dos seus níveis de especialização e das ações dadas como resposta à conjuntura e às perspectivas das empresas situadas nas proximidades do entorno portuário; e c) uma maior concretização no que diz respeito às suas ligações com o foreland, que redundam num maior tráfego e numas mais elevadas ligações. Como consequência destes três características, o porto de Leixões é aquele que mostra uns volumes muito superiores aos restantes portos. Em concreto, os contentores movidos em Leixões mais que duplicam o dos restantes portos do Eixo; sublinha, em consequência, a maior atratividade e hegemonia no referido modo de transporte. Só o porto de Vigo emerge com um volume ostensível, embora o seu ritmo de crescimento mostra uma taxa negativa no período janeiro-outubro de 2012, em relação ao mesmo período do exercício precedente.

Os restantes portos mobilizam quantias menos importantes. Embora é de destacar o montante de Marin e os seus graus de especialização nos tráfegos (33.000 Teus) e os crescentes aumentos sofridos pelos recintos de Vilagarcia (21.200 Teus, com uma variação positiva de 184%) como consequência da situação de uma nova empresa marítima com novas linhas regulares no referido porto. Os outros portos, quer sejam A Coruña, Ferrol e Viana, mostram um incipiente volume de tráfego em contentores, embora teremos que depositar muitas esperanças tanto no porto de Ferrol depois da recente implantação do Terminal de Contentores de Leixões (Ferrol Container

Terminal, FCT), do grupo português Mota-Engil; e as novas perspectivas que vai apresentar a empresa OPDR no porto de A Coruña (ver tabela nº 3).

Em forma de conclusão, pode-se dizer que corresponde ao porto de Leixões ser uma referência nos tráfegos de mercadorias do seu país (34% do total de contentores de Portugal), em quanto o conjunto dos portos galegos representam uns escassos 2% do total espanhol no que se refere às mercadorias em contentor. Finalmente, os portos portugueses são os que mostram taxas de variação positivas mais altas que os portos galegos (ver tabelas nº 4 e 5).

Em suma, o porto que possuir as melhores ligações internacionais; aproveite o maior potencial das suas infraestruturas, equipamentos e instalações; utilize mais eficientemente as sinergias da sua Hinterland; e disponha de uma boa capacidade comercial das suas Autoridades Portuárias, será aquele que obtiver melhores resultados e possa dispor de novas oportunidades no mapa marítimo-portuário que se está a configurar e a articular após a crise económica.

**Tabela nº 1. Tráfego total de cada um dos portos no período acumulado janeiro-outubro 2012 e variação em relação ao mesmo período de 2011. (expresso em Tons).**

	<b>Total Tráfego total</b>	<b>% variação janeiro-outubro 2012/2011</b>
<b>Leixoes</b>	14.010.086	10,47
<b>Viana do Castelo</b>	422.746	7,39
<b>A Coruña</b>	10.722.196	11,96
<b>Ferrol</b>	11.536.990	20,76
<b>Marín</b>	1.548.724	2,92
<b>Vigo</b>	3.152.048	-5,98
<b>Vilagarcia</b>	815.559	25,62

**Tabela nº 2. Tráfegos desagregados e acumulados no período janeiro – outubro 2012, e variação em relação ao mesmo período de 2011. (Expresso em Tns.)**

	<b>Graneis sólidos</b>	<b>% janeiro-outubro 2012/2011</b>	<b>Graneis líquidos</b>	<b>% janeiro-outubro 2012/2011</b>	<b>Mercadori a geral</b>	<b>% janeiro-outubro 2012/2011</b>
<b>Leixões</b>	1.905.521	-10,02	6.233.402	3,37	5.871.162	12,89

<b>Viana do Castelo</b>	136.279	24,98	28.394	33,15	258.073	-1,99
<b>A Coruña</b>	3.408.215	19,31	6.129.862	6,83	1.184.119	20,50
<b>Ferrol</b>	8.850.064	29,17	1.916.478	-9,70	730.448	32,98
<b>Marín</b>	663.988	-3,30	--	--	884.736	8,13
<b>Vigo</b>	253.138	-32,92	67.745	-10,21	2.831.165	-2,36
<b>Vilagarcia</b>	282.840	12,07	160.838	-12,64	371.881	74,78

Tabela nº 3. Movimentos de contentores. Período janeiro-outubro 2012. (Expressos em Teus)

	Teus	% variação janeiro-outubro 2012/2011
<b>Viana do Castelo</b>	639	51,42
<b>Leixões</b>	501.602	18,71
<b>A Coruña</b>	4.179	-11,85
<b>Ferrol</b>	740	+61,51
<b>Marín</b>	33.452	-4,31
<b>Vigo</b>	168.413	-6,16
<b>Vilagarcia</b>	21.244	184,54

Tabela nº 4. Evolução dos tráfegos de contentores e proporção da Galiza em relação a Espanha. (expresso em Teus)

	Janeiro-outubro 2010	Janeiro-outubro 2011	Janeiro-outubro 2012
<b>Portos Galegos</b>	224.681	227.088	228.020
<b>Espanha</b>	10.415.266	11.385.620	11.754.433
<b>% Galiza / Espanha</b>	2,15	1,99	1,93

Tabela nº 5. Evolução dos tráfegos de contentores e proporção dos portos de Leixões e Viana no conjunto de Portugal (expresso em Teus)

	Janeiro-outubro 2011	Janeiro-outubro 2012
<b>Leixões</b>	422.517	501.602
<b>Viana</b>	422	639
<b>Portugal</b>	1.332.416	1.455.819
<b>% Leixoes+Viana / Portugal</b>	31,75	34,49

