



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 21.11.2011
COM(2011) 782 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O oceano Atlântico, que marca a fronteira ocidental da UE, é o segundo maior oceano do mundo. A presente comunicação responde a um pedido do Conselho da União Europeia¹ (UE) e do Parlamento Europeu². A abordagem proposta é coerente, equilibrada e compatível com a agenda UE 2020³ e as suas iniciativas emblemáticas, que promovem a coesão territorial e têm em conta a dimensão internacional.

Embora a abordagem proposta se centre, em grande medida, na forma de ajudar as comunidades que vivem e trabalham na costa atlântica a fazer face às novas realidades económicas, também reconhece que a UE partilha a responsabilidade pela gestão dos oceanos no resto do mundo. Em termos gerais, a estratégia abrange o litoral, as águas territoriais e jurisdicionais dos cinco Estados-Membros da UE com costa atlântica⁴ – a França, a Irlanda, Portugal, a Espanha e o Reino Unido⁵ –, bem como as águas internacionais que alcançam as Américas, a Oeste, a África e o oceano Índico, a Leste, o oceano Antártico, a Sul, e o oceano Ártico, a Norte⁶. Para além das acções que, a nível nacional e local, implicam os cinco Estados-Membros da UE, é desejável que os outros Estados-Membros da UE que utilizam este espaço e os parceiros internacionais que com ele fazem fronteira assumam igualmente compromissos neste domínio. É necessário também tomar em consideração as implicações de uma eventual adesão da Islândia à UE.

Todas as acções propostas serão financiadas no âmbito de programas existentes e não terão um impacto adicional no orçamento da UE.

¹ Conclusões do Conselho sobre a política marítima integrada, de 14.6.2010.

² Resolução sobre a Estratégia Europeia para a Região Atlântica, de 9.3.2011 (ref B7-0165/2011).
³ COM(2010) 2020.

⁴ Não são aqui considerados os desafios do litoral e das águas do mar do Norte, pelo carácter diferente que assumem. Não foi ainda tomada uma decisão quanto à possibilidade de desenvolver uma estratégia separada para o mar do Norte.

⁵ Incluindo as regiões ultraperiféricas dos Açores, Canárias, Guiana francesa, Guadalupe, Madeira, Martinica, Saint-Barthélemy e Saint-Martin.

⁶ Em relação ao Ártico, a UE elaborou uma abordagem separada, ver COM (2008) 763.

2. DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Os desafios e as oportunidades apresentados à Região Atlântica podem ser agrupados em cinco temas que, no entanto, estão relacionados entre si. As acções desenvolvidas no âmbito de um tema podem contribuir para os objectivos de outro tema, concorrendo todas para o objectivo principal de criar emprego e um crescimento sustentáveis.

2.1. Aplicação da abordagem ecossistémica

A gestão das actividades humanas no Atlântico deve contribuir para um ecossistema saudável e produtivo. Reconhece-se que a melhor forma de executar esta abordagem consiste em gerir conjuntamente todas as actividades que têm um impacto no mar. A abordagem ecossistémica constitui a base da gestão marinha, tanto na política comum das pescas como no âmbito da Directiva-Quadro Estratégia Marinha⁷. Ambos os instrumentos incluem referências a uma maior coerência⁸. No entanto, na prática, os processos de execução destinados a garantir a sustentabilidade das pescas e a alcançar um bom estado ambiental continuam a ser em grande medida distintos e exigirão um esforço adicional no que respeita à Região Atlântica.

Por conseguinte, a estratégia para o Atlântico deve concentrar-se no desenvolvimento dos seguintes aspectos:

- A pesca tem constituído um elemento central da economia dos dois lados do Atlântico. Em termos de volume, continua a representar cerca de um terço⁹ dos desembarques da frota de pesca da UE. Um quarto das importações de peixe na UE, em valor, provém da Noruega e da Islândia. A reforma proposta da política comum das pescas (PCP)¹⁰ aponta para a gestão destas unidades populacionais de modo a obter um rendimento máximo sustentável, preservando os bens e serviços obtidos dos recursos aquáticos vivos para as gerações presentes e futuras. Já foram alcançados progressos satisfatórios. Por exemplo, em conformidade com as Resoluções 61/105 e 64/72 das Nações Unidas, as organizações regionais de gestão das pescarias para o Atlântico Norte, a Comissão de Pescas do Atlântico Nordeste e a Organização das Pescarias do Noroeste do Atlântico proibiram em determinadas zonas a pesca de arrasto pelo fundo, não só para garantir a sustentabilidade a longo prazo das unidades populacionais de peixes de profundidade, como também para preservar os ecossistemas marinhos vulneráveis, incluindo as esponjas e os corais. Mas esta acção deverá ter um âmbito mais alargado. A gestão centrada numa única espécie deve dar lugar a planos que, a longo prazo, abranjam várias espécies e tenham em conta o ecossistema num sentido mais lato. Os Estados-Membros com uma costa atlântica devem aproveitar as possibilidades de regionalização criadas no âmbito da reforma da política comum das pescas para adoptar

⁷ Ver, em particular, o JO L 164 de 25.6.2008, p. 19, artigo 1.º, n.º 3 «As estratégias marinhas aplicam uma abordagem ecossistémica à gestão das actividades humanas».

⁸ Ver, por exemplo, os considerandos 39 e 40 da DQEM, o considerando 8 e o artigo 2.º, n.º 4, da proposta de regulamento para a PCP.

⁹ Excluindo o mar do Norte.

¹⁰ COM (2011) 417, Reforma da política comum das pescas.

medidas técnicas para esta região. A Comissão pretende propor um enquadramento adequado logo que a reforma da PCP seja adoptada.

- A aquicultura pode satisfazer na UE a procura de produtos de peixe saudáveis e produzidos de forma sustentável, a um nível superior ao que pode ser fornecido pelas pescarias. As águas limpas da costa do Atlântico, varridas por marés fortes, propiciam a oportunidade de satisfazer esta procura, mantendo a competitividade no mercado mundial e cumprindo os requisitos em termos de ambiente. No entanto, a falta de espaço na orla marítima atlântica limita actualmente a expansão deste sector. Para além de se prosseguir com a investigação, as novas tecnologias e uma engenharia inovadora permitirão à indústria afastar-se das costas e entrar no mar; a partilha do espaço com outras infra-estruturas, como as plataformas de turbinas eólicas, constitui uma oportunidade a considerar no início de qualquer processo de autorização. A estratégia deve, por conseguinte, promover o ordenamento do espaço como instrumento de aplicação da abordagem ecossistémica na Região do Atlântico. Este processo deve reforçar a coerência, a conectividade e a resiliência das zonas marinhas protegidas do Atlântico em conformidade com o plano de acção da UE sobre biodiversidade.

Os instrumentos da UE para uma política marítima integrada e a cooperação territorial estão já a apoiar projectos-piloto de ordenamento espacial e gestão da zona costeira do Atlântico. A Comissão Europeia está actualmente a examinar as diferentes opções com vista a adoptar uma abordagem mais estruturada destes mecanismos que permitirá que os Estados-Membros e as partes interessadas da Região do Atlântico apliquem a abordagem ecossistémica.

- Por último, a circulação oceânica no Atlântico provoca alterações nos ecossistemas europeus terrestres e marinhos. Sem uma melhor compreensão do Atlântico não será nunca possível prever as alterações climáticas futuras na Europa nem adaptar-se às mesmas. Para tal, é necessário criar sistemas de observação sustentáveis, a partir do espaço e do mar, das principais variáveis marinhas. Os parceiros europeus e norte-americanos contribuem para o programa ARGO, que já instalou uma rede de 900 flutuadores para monitorizar continuamente a temperatura e a salinidade do Atlântico superior. A Comissão tenciona analisar as possibilidades de reforçar o seu apoio a este sistema de observação dos oceanos e, em conjunto com os outros parceiros, preparar a sua ampliação a níveis mais profundos dos mares e a parâmetros físicos e biogeoquímicos.

2.2. Reduzir a pegada de carbono da Europa

Considerando que a atenuação das alterações climáticas constitui parte integrante de todas as políticas da UE, a estratégia deve centrar-se nos seguintes elementos:

- Os ventos do Atlântico são mais fortes do que os ventos que percorrem outros mares das costas da Europa. Esta situação não só oferece possibilidades de energia limpa, como pode também contribuir para reduzir a dependência de

fontes distantes de combustíveis fósseis. As turbinas eólicas estão incluídas no plano estratégico energético da UE e estão a ser instaladas no mar¹¹ com vista a beneficiar de ventos mais fortes e reduzir o impacto na paisagem. A expansão das explorações de energia eólica marítima no Atlântico oferecerá oportunidades industriais essenciais para os portos encarregados da sua manutenção. Até 2020, cerca de 20 % da capacidade instalada de energia eólica marítima europeia poderá situar-se na bacia do Atlântico.

- É igualmente necessário explorar o potencial das poderosas ondas do Atlântico e das suas marés fortes. O carácter previsível da energia das marés pode complementar a energia flutuante do vento. As ilhas podem obter uma grande parte da sua energia a partir do mar. No entanto, o êxito da implantação em grande escala de instalações de produção de energia renovável no mar só será possível se forem asseguradas as conexões à rede que liga os principais centros de produção aos consumidores. Dez países europeus acordaram em Dezembro de 2010 em desenvolver uma rede de electricidade *offshore* no mar do Norte adjacente. Nas suas novas orientações para a implementação de infra-estruturas energéticas na Europa, a Comissão irá propor que o mar da Irlanda seja incluído, juntamente com o mar do Norte e o mar Báltico, numa rede *offshore* nos mares do Norte, a ser considerada como «prioridade da infra-estrutura energética». Isto irá acelerar o processo de concessão de autorizações.

A Comissão tenciona satisfazer o pedido do Conselho¹² de explorar as sinergias entre a política energética e a política marítima integrada europeias, a fim de promover a produção de energia no mar proveniente, nomeadamente, das ondas, das marés, das correntes e do gradiente térmico, incluindo do Atlântico.

- As alterações no transporte marítimo deverão igualmente contribuir para a redução da pegada de carbono no Atlântico.

Estão actualmente a decorrer negociações, sob os auspícios da Organização Marítima Internacional (OMI), para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes marítimos internacionais. A adopção do índice de eficiência energética de projecto deverá reduzir as emissões dos navios construídos após 2013. Para além de favorecerem navios mais eficientes em termos de consumo de combustível, os objectivos em matéria de emissões podem influenciar os itinerários utilizados no transporte marítimo do Atlântico. A estratégia atlântica deve reflectir o modo como a navegação no Atlântico poderia funcionar numa situação de aumento do volume do transporte marítimo e de redução das emissões de dióxido de carbono.

A transferência do transporte de mercadorias por estrada para o mar significa igualmente a redução das emissões. Em conformidade com o recente Livro Branco dos transportes da UE, estão a decorrer acções destinadas a integrar os transportes marítimos e fluviais na rede europeia de transportes. O Atlântico não abriga nenhum dos portos europeus de maiores dimensões mas, em

¹¹ COM (2008)768 de 13.11.2008.

¹² Conselho dos Assuntos Gerais de 16 de Novembro de 2009.

contrapartida, acolhe uma série de portos importantes de menor dimensão. Os projectos de «auto-estradas do mar» da UE já contribuem para esta situação, através das rotas existentes entre Bilbao e Zeebrugge, entre Sines e La Spezia e de uma nova via entre Gijón e Saint-Nazaire que em breve será melhorada para poder garantir uma frequência mais elevada. Está prevista uma rota entre Nantes-Saint-Nazaire e Vigo, que deverá, numa fase ulterior, incluir Le Havre e Algeciras. Em 2014 deverá entrar em funcionamento uma linha entre Brest e Leixões. As autoridades regionais do Atlântico estão a considerar prosseguir o desenvolvimento de corredores de transportes multimodais como parte da rede transeuropeia de transportes (RTE-T). Outras acções da UE que têm como objectivo aumentar a eficiência do transporte marítimo de curta distância no Atlântico incluem a criação de «um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras»¹³ e o projecto-piloto «cintura azul» com vista a reduzir os encargos administrativos como as formalidades aduaneiras para o tráfego de carga intracomunitário. A Comissão avaliará os progressos alcançados até 2012. No quadro do diálogo sobre transporte marítimo com a administração marítima dos Estados Unidos, foi assinado em 2011 um memorando de cooperação sobre transporte marítimo de curta distância. Os resultados das reflexões das autoridades regionais, o relatório de progresso da Comissão e os ensinamentos retirados da cooperação com outras autoridades marítimas contribuirão para os esforços da estratégia atlântica para aumentar o volume do transporte marítimo de curta distância.

2.3. Exploração sustentável dos recursos naturais dos fundos marinhos do Atlântico

É conveniente que a presente estratégia se centre nos seguintes aspectos a fim de desenvolver a exploração sustentável dos recursos naturais dos fundos marinhos do Atlântico:

- A recente comunicação da Comissão denominada «Fazer face aos desafios nos mercados dos produtos de base e das matérias-primas»¹⁴ destaca a necessidade de aumentar os investimentos no património natural europeu, assegurando, simultaneamente, que os minerais são extraídos em condições seguras que respeitem o ambiente e a mão-de-obra. Em 2010, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos adoptou regulamentação sobre a prospecção e exploração de nódulos polimetálicos¹⁵ e, em Julho de 2011, emitiu uma licença de prospecção numa área situada na parte norte da dorsal médio-atlântica. Os trabalhos que as autoridades encomendaram aos contratantes, actualmente em curso, orientam-se principalmente para os estudos geológicos e ambientais a longo prazo e são financiados com fundos públicos, não sendo objecto de exploração comercial. A parceria europeia sobre matérias-primas prevista pela Comissão no âmbito da iniciativa emblemática no quadro da estratégia «Europa 2020» «União da Inovação»¹⁶ incluirá a promoção da investigação e da inovação para o acesso sustentável às matérias-primas marinhas.

¹³ COM(2009) 10 final, Janeiro de 2009.

¹⁴ COM(2011) 25 de 2 de Fevereiro de 2011.

¹⁵ ISBA/6/A/18, anexo.

¹⁶ COM(2010) 546 final.

- Os institutos de investigação marítima de ambos os lados do Atlântico estão em boas condições para aprofundar o conhecimento sobre o que a riqueza da biodiversidade dos oceanos pode ainda oferecer em termos de alimentos, combustíveis e produtos farmacêuticos, preservando, simultaneamente, as suas funções ecossistémicas. A sua cooperação é cada vez maior. Os cinco Estados-Membros atlânticos da UE e outros os Estados-Membros da UE, assim como a Noruega e a Islândia, já estão a cooperar no âmbito do Sétimo Programa-Quadro¹⁷ e da acção de coordenação SEAS-era¹⁸ e estão actualmente a preparar a nova iniciativa de programação conjunta «Mares e Oceanos Sãos e Produtivos»¹⁹ com vista a partilhar o trabalho entre os programas nacionais de investigação marinha. Embora tenha sido difícil construir parcerias transatlânticas devido à necessidade de ajustar o calendário das possibilidades de financiamento, a Comissão procurará definir modalidades que permitam aos organismos de ambos os lados do Atlântico contribuir para projectos conjuntos.
- O acesso aos dados produzidos por institutos de investigação e outras autoridades públicas nem sempre foi fácil no passado. A iniciativa da UE «Conhecimento do meio marinho 2020»²⁰ irá apoiar as empresas e as autoridades de conservação, através da criação de um ponto de acesso único para os dados marinhos harmonizados sobre as bacias marítimas, reduzindo assim os custos de recolha dos dados necessários para a concepção, construção e funcionamento das infra-estruturas costeiras ou de alto mar. A difusão do património dos dados marinhos não só tornará os processos empresariais existentes mais competitivos, mas estimulará também a inovação ao permitir o seu acesso a investigadores e pequenas empresas anteriormente excluídos do mesmo. Pretende-se que os esforços da UE contribuam também para iniciativas globais sobre a abertura do acesso a dados como GEBCO²¹ e OneGeology²². A estratégia deverá reflectir sobre as oportunidades que estes desenvolvimentos criam para a Região Atlântica.

2.4. Responder a ameaças e a situações de emergência

A União Europeia tem de estar preparada para ameaças e situações de emergência no Atlântico, quer as mesmas se devam a acidentes, catástrofes naturais ou actividades criminosas. Os seguintes aspectos constituem prioridades na Região Atlântica:

- A adopção de importantes medidas legislativas em matéria de segurança marítima, das quais a última é o terceiro pacote sobre segurança marítima de 2009²³, reduziu o risco de acidentes marítimos. Os acordos de Bona e de

¹⁷ Principal instrumento da UE para o financiamento da investigação e desenvolvimento de tecnologia.

¹⁸ SEAS-era: Para uma estratégia e programas integrados de investigação marinha, <http://www.seas-era.eu>.

¹⁹ <http://www.jpi-oceans.eu>

²⁰ Comunicação da Comissão «Conhecimento do meio marinho 2020 - Dados e observações sobre o meio marinho com vista a um crescimento sustentável e inteligente» (COM (2010) 461 de 8.9.2010).

²¹ Carta batimétrica Geral dos Oceanos.

²² Uma iniciativa internacional dos levantamentos geológicos do mundo lançada em 2007 a título da contribuição para o «Ano Internacional do Planeta Terra».

²³ Regulamentos de 23 de Abril de 2009 (JO L 131 de 28.5.2009) e subsequentes directivas conexas.

Lisboa²⁴ reforçaram a coordenação entre os Estados-Membros em matéria de preparação e resposta a situações de desastres marítimos. O Memorando de Entendimento de Paris traduziu-se em mais de 24 000 inspeções de navios por ano. No entanto, podem sempre ocorrer acidentes e a orla marítima atlântica continua a ser vulnerável aos fenómenos naturais, como, por exemplo, as tempestades que atingiram a Vendée em 2010. Tendo em conta as alterações climáticas, que se juntam a outros impactos das actividades humanas no mar, não é possível tomar como exemplo o passado para estabelecer orientações para o futuro. Vai ser necessário prever sempre o imprevisível.

As primeiras horas de uma crise são cruciais e os eventos com um impacto local exigem a ajuda entre vizinhos. É necessário assegurar a presença de determinados mecanismos antes da ocorrência de tempestades, sismos, acidentes nucleares, invasões de espécies exógenas ou derrames de hidrocarbonetos. Os alertas precoces exigem a monitorização contínua do mar, a transmissão rápida de informações, a coordenação das equipas de intervenção e a mobilização dos pareceres de peritos. A Comissão lidera os trabalhos em matéria de prevenção e preparação, incluindo uma política de gestão dos riscos²⁵, que liga a avaliação da ameaça e dos riscos à tomada de decisões e ao desenvolvimento de uma planificação dos cenários para as catástrofes transfronteiriças. Em caso de emergência grave, o mecanismo de protecção civil da UE facilita a coordenação e o transporte da assistência dos Estados-Membros e da Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM). Um contributo importante é a exactidão das previsões marítimas baseadas no «Marine Core Service» (serviços de base no meio marinho) do programa Monitorização Global do Ambiente e Segurança (GMES). Este serviço fornece previsões específicas para a plataforma noroeste e para a zona ibérica e da Biscaia. As autoridades nacionais e regionais responsáveis pela protecção da costa atlântica e as populações que aí vivem devem prever projectos que testem o estado de preparação ao abrigo do programa de cooperação territorial da UE e participar activamente no mecanismo de protecção civil da UE.

- O Atlântico é vital para o comércio da Europa. A segurança do abastecimento da Europa deve ser totalmente garantida e é imperioso que o tráfico de armas, de pessoas e de drogas cesse. As economias da UE e dos EUA representam cerca de metade do PIB mundial e quase um terço do comércio mundial. Em Junho de 2011, estes dois parceiros acordaram o reconhecimento mútuo das normas a fim de reduzir os entraves ao comércio e, ao mesmo tempo, garantir a segurança da rota vital transatlântica. Em relação a outras rotas marítimas críticas, a estratégia visa reforçar as capacidades dos Estados costeiros. Está em curso uma avaliação das necessidades para determinar que medidas podem ser tomadas no âmbito do instrumento de estabilidade para reduzir a pirataria, os assaltos à mão armada no mar e a captura de reféns no golfo da Guiné.

A SafeSeaNet da Agência Europeia da Segurança Marítima já prevê a integração das declarações obrigatórias apresentadas pelos navios e um portal

²⁴ O Acordo de Lisboa estabelece a criação do Centro Internacional de Luta contra a Poluição do Atlântico Nordeste (CILPAN).

²⁵ Avaliações de risco e comportamento a adoptar no domínio da gestão de catástrofes, SEC (2010) 1626.

para os sinais dos seus sistemas de identificação automática (AIS) recebidos pelas estações costeiras. Os navios de pesca são localizados através do sistema de localização dos navios por satélite e o sistema de identificação e seguimento de longo alcance permite a vigilância dos navios de carga e de passageiros de mais de 300 toneladas que circulam dentro do limite das mil milhas marítimas das costas europeias. Foi igualmente demonstrado que, utilizando outras técnicas de seguimento de navios²⁶, é possível seguir os navios a uma distância ainda maior. No entanto, as entidades que lutam contra ameaças como o contrabando, a pesca ou o tráfego ilegais continuam a não ter acesso ao quadro completo, devido ao facto de os acordos de partilha de dados entre as diferentes autoridades não estarem ainda plenamente operacionais. As regiões do Atlântico beneficiarão, conseqüentemente, das medidas em curso a nível da UE para promover o desenvolvimento de um ambiente comum de partilha da informação que irá ligar entre si sistemas como o Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras (EUROSUR), concebido para efectuar o intercâmbio de informações sobre a migração clandestina e a criminalidade transfronteiriça, e o sistema SafeSeaNet. A partilha de informações não é uma preocupação que pertence exclusivamente ao âmbito da UE. Por exemplo, em Setembro de 2011, os Estados Unidos e a União Europeia acordaram em partilhar informações sobre a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada. O objectivo principal da estratégia do Atlântico deve ser maximizar os benefícios decorrentes da partilha de informações.

2.5. Crescimento inclusivo do ponto de vista social

Embora a situação varie consideravelmente ao longo da costa atlântica, várias comunidades precisarão de se adaptar a um declínio do emprego no sector das pescas e da construção naval, à deslocação do turismo de massas para zonas com climas mais soalheiros e à tendência das pessoas idosas para escolherem viver no litoral depois de se reformarem. O desafio consiste em assegurar a criação no litoral de novos postos de trabalho de elevado valor acrescentado, garantindo simultaneamente que os que pretendem trabalhar na nova economia possuem as qualificações adequadas para o fazer.

- É necessário alargar o reconhecimento mútuo da formação, incluindo da futura geração de cientistas marinhos²⁷, os programas de reconversão e as qualificações profissionais a fim de manter as competências no domínio marítimo e restabelecer o atractivo das profissões marítimas. É também necessário utilizar melhor a experiência dos profissionais marítimos já reformados e atrair jovens para as carreiras marítimas. Deve prosseguir-se o diálogo com os parceiros sociais sobre as condições de trabalho dos pescadores e dos marítimos. A Comissão iniciou os trabalhos de avaliação da Directiva «Qualificações Profissionais», de 2005, que irão culminar com a publicação em 2011 de um Livro Verde e uma revisão da directiva em 2012. A estratégia deve

²⁶ Por exemplo, utilizando satélites para captar os sinais dos sistemas de identificação automática dos navios.

²⁷ Seminário Dia Europeu do Mar 2010 «Towards a European Young Marine Scientists and Technologist Forum» (Rumo a um Fórum Europeu de Jovens Cientistas e Técnicos Marinhos): www.eurocean.org/euymast/

ter como objectivo integrar o contributo das indústrias marítimas atlânticas nestes esforços.

O agrupamento regional das indústrias marítimas e dos estabelecimentos de ensino pode assegurar uma mão-de-obra qualificada e promover a mobilidade laboral entre os vários sectores. Por exemplo, a indústria *offshore* de Brest beneficia da proximidade de instituições de ensino e investigação sobre o mar. Paralelamente, a iniciativa SmartOcean do Instituto Marinho Irlandês associa as sociedades multinacionais de informação e as pequenas empresas ao desenvolvimento de produtos de elevado valor para a indústria marinha. O advento das novas tecnologias de comunicação significa que uma massa crítica de indústrias e investigadores em locais geograficamente separados pode criar pólos virtuais. A estratégia deve centrar-se no desenvolvimento destes pólos através de projectos de cooperação territorial.

- Um turismo mais exigente²⁸ pode ajudar a regenerar algumas zonas costeiras do Atlântico; contudo, para desenvolver empregos de qualidade, é necessário atrair profissionais durante todo o ano e não unicamente durante o Verão. A beleza natural e selvagem do Atlântico, a riqueza da sua biodiversidade, a cozinha tradicional dos produtos do mar e a cultura céltica são trunfos que podem ser facilmente explorados. As actividades náuticas são uma importante fonte de receitas e geram empregos de qualidade; no entanto, a costa do Atlântico tem um défice importante de cais de acostagem, especialmente para os grandes navios de recreio. O crescimento espectacular do sector dos navios de cruzeiro noutras regiões não foi ainda reproduzido no Atlântico. A estratégia atlântica deve integrar as oportunidades de desenvolvimento neste domínio.

3. INSTRUMENTOS DA UE

Encontram-se em fase de preparação inicial alguns instrumentos legislativos da UE com repercussões importantes no mar e que proporcionam uma autonomia local considerável, estando igualmente a ser elaborados instrumentos financeiros para o período de programação 2014-2020 da UE. As decisões de programação já adoptadas e as futuras decisões terão um impacto ao longo de todo este período. É, por conseguinte, essencial que as partes interessadas do litoral atlântico estejam dispostas a utilizar os instrumentos para responder aos desafios identificados no presente documento. Os principais instrumentos são os seguintes:

- Um quadro estratégico comum para os financiamentos estruturais, que traduzirá as metas e os objectivos da estratégia Europa 2020 em acções-chave e dará a prioridade a domínios como a energia e o ambiente. Este quadro identificará as acções-chave relacionadas com os principais objectivos e as iniciativas emblemáticas. O quadro estratégico comum abrangerá as acções actualmente abrangidas pelo Fundo de Coesão, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu, o Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas e o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e identificará as conexões e os mecanismos de

²⁸ COM(2010) 352 de 30.6.2010.

coordenação com outros instrumentos da UE, nomeadamente os programas de investigação, a inovação, a aprendizagem ao longo da vida e as redes existentes.

- Horizonte 2020 - um quadro estratégico comum para a investigação, a inovação e o desenvolvimento tecnológico, que estabelecerá uma relação estreita com os programas de investigação nacionais para promover a excelência, fazer face aos desafios da sociedade e aumentar a competitividade. A investigação, o desenvolvimento tecnológico e a inovação podem gerar oportunidades de crescimento sustentável que compensem o relativo declínio das indústrias marítimas tradicionais. O projecto SEAS-ERA, actualmente em curso, definirá prioridades específicas para a bacia do Atlântico que podem repercutir-se nos programas de trabalho do novo quadro.
- Uma política comum das pescas reformada; a Comissão propôs²⁹ um programa ambicioso em termos de objectivos de regionalização e simplificação. Embora as decisões fundamentais relativas aos objectivos, metas, normas mínimas comuns, resultados e prazos de execução continuem a ser tomadas a nível da UE, os Estados-Membros devem poder decidir sobre outras medidas relativas à gestão das pescas, sob controlo da Comissão, no respeito total do disposto na legislação da UE. Os Estados-Membros do Atlântico congratularam-se com esta descentralização e esperam que a mesma resulte numa gestão das pescas capaz de reagir, de forma mais rápida e eficiente, à mudança das condições económicas ou ecológicas.
- A Directiva-Quadro Estratégia Marinha³⁰, que estabelece um quadro para obter ou manter um bom estado ambiental do meio marinho até 2020, o mais tardar. O bom estado ambiental é observado ao nível da região marinha³¹, pelo que é necessária uma cooperação entre Estados costeiros para a definição, monitorização e avaliação do bom estado ambiental.
- As iniciativas emblemáticas no domínio da política marítima sobre a vigilância marítima, o conhecimento do meio marinho e o ordenamento do espaço marítimo. Estas iniciativas fixarão normas a nível da UE, englobando igualmente medidas específicas para o Atlântico. Por exemplo, o processo escolhido para melhorar o conhecimento do meio marinho inclui vários pontos de controlo para determinar as lacunas, duplicações e prioridades nos programas de vigilância marinha do golfo da Biscaia, mares célticos, costa ibérica e Macaronésia.
- Instrumentos de política externa, tais como o Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED) e o programa da UE «Rotas marítimas críticas», para associar os países terceiros à protecção do transporte marítimo atlântico, mas

²⁹ COM(2011) 417.

³⁰ Directiva 2008/56/CE de 17 de Junho de 2008.

³¹ Em conformidade com o artigo 4.º, a região marinha do Atlântico Nordeste divide-se nas seguintes sub-regiões: i) o mar do Norte em sentido lato, incluindo o Kattegat e o canal da Mancha, ii) os mares célticos, iii) o golfo da Biscaia e a costa ibérica, iv) no Oceano Atlântico, a região biogeográfica Macaronésia, ou seja, as águas em torno dos Açores, da Madeira e das Ilhas Canárias.

também o diálogo internacional (através da OMI) e bilateral com os parceiros da Região Atlântica.

- A fim de obter o pacote de medidas mais eficaz possível em benefício do Atlântico, é necessário dar prioridade à investigação, aos projectos-piloto, ao diálogo, às parcerias e aos investimentos nas propostas estratégicas e programáticas neste âmbito.

4. EXECUÇÃO DA ESTRATÉGIA

A estratégia do Atlântico não irá funcionar unicamente graças à acção das instituições da União Europeia. A estratégia exige o empenhamento dos Estados-Membros, das regiões, das autoridades locais e do sector privado, bem como de laboratórios de ideias. O desenvolvimento da estratégia para a região do Atlântico baseia-se, por conseguinte, na seguinte metodologia:

- Tirar partido do empenhamento activo e da iniciativa dos Estados-Membros, das regiões e de outras partes interessadas do Atlântico para a concepção e a execução de acções, incluindo os contributos de grupos de acção local. Estes grupos são constituídos por parceiros públicos e privados que recebem apoio específico do Fundo Europeu das Pescas e do Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural, a fim de identificar os investimentos a realizar pela UE. Esta abordagem de auto-ajuda, numa perspectiva da base para o topo, permitiu às comunidades locais desenvolver novas actividades económicas nos sectores em que as oportunidades tradicionais estão em declínio, devendo prosseguir no quadro dos novos financiamentos estruturais após 2013.
- A promoção da cooperação internacional sobre questões como a observação, a partilha de dados, as avaliações marinhas, a investigação, a redução das emissões e da poluição por navios, a segurança da navegação, a segurança portuária, a luta contra a pirataria e a luta contra a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.
- A adopção de um plano de acção para a estratégia até ao final de 2013, indicando acções e projectos específicos recomendados para receber apoio.
- Uma «governança inteligente» para aplicar a estratégia, baseada nas estruturas actuais.

Os instrumentos utilizados para aplicar a estratégia são os seguintes:

- Cooperação reforçada – reuniões, conferências, grupos de trabalho, debates em linha e sítios de informação em linha.
- Acções específicas no âmbito de acordos e estruturas existentes, tais como a Convenção OSPAR, organizações regionais de pesca e a Organização Marítima Internacional.
- Combinação estratégica de instrumentos legislativos e de financiamento da UE definidos na secção 3, a fim de alcançar os objectivos para a região do Atlântico.

O primeiro passo consistirá na preparação de um Fórum Atlântico que permitirá aos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu, às autoridades regionais, à sociedade civil e aos representantes de indústrias existentes e emergentes apresentarem os seus contributos. Este fórum incluirá uma série de seminários consagrados aos desafios e oportunidades acima referidos, bem como um laboratório de ideias para propor opções para atingir os objectivos. O Fórum deverá iniciar os trabalhos em 2012 e ser dissolvido em 2013.