Comissão Eventual de Acompanhamento do Processo de Definição da «Estratégia Portugal 2030» no Âmbito do Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020

Audição Pública, 09 de outubro de 2018

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL – PAINEL I

Universidade de Évora

Quando hoje olhamos o mar segundo a abordagem tradicional, para além da atividade da pesca pouco mais poderemos ver do que a atividade portuária, em que o número de navios nos portos portugueses decresce lentamente, embora o seu deslocamento e capacidade de carga seja muito maior. Observaremos o crescimento meritório em particular do Porto de Sines como exemplo de desenvolvimento de um porto com *hinterland* para a Península Ibérica e, desejavelmente para o centro da Europa. Vemos, também, um elevado número de navios de cruzeiro a visitar as cidades costeiras como Lisboa, Porto e Funchal, vindo ao encontro do património cultural das cidades, atrativo para um turismo global cada vez mais ávido em associar experiências e conhecimento. Tanto para os primeiros, como para os segundos, é possível observar a resposta dos terminais portuários aos desafios de eficácia e eficiência que os atuais modelos de negócio daquelas atividades lhes colocam. Também é um facto que o País tem procurado, ainda que lentamente, dar inúmeras respostas a esta realidade, consciente da incontornável vantagem que representa o seu posicionamento geográfico como *hub* Atlântico. A isto, as Regiões do País – todas de natureza costeira - não são uma exceção.

Sublinharia que em todo o conjunto de infraestrutura e equipamentos portuários, existem oportunidades para investir na racionalização de algumas, na ampliação de outras e na criação de novas modalidades. Aqui residirá, certamente, um importante espaço para a inovação e o engenho dos portugueses e dos seus parcerios internacionais, alinhando as opções de resposta possíveis com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável e a Agenda 2030 das Nações Unidas. Esta oportunidade traduz-se, assim, na integração destas capacidades nas cidades portuárias inteligentes com um cluster do mar mobilizado para a ação, com conceito de mobilidade, com acesso à energia e à sua eficiência em termos quer de utilização, quer de descarbonização, com visão sobre a melhoria da qualidade do ar que respiramos, e com democratização do acesso dos seus cidadãos à zonas ribeirinhas e à água, e no usufruto, por estes, de um espaço de lazer coexistindo com renovadas actividades socio-económicas que vão do desporto escolar aos grandes eventos náuticos desportivos e culturais, ou dos roteiros náuticos de turísmo local ao turismo científico.

Quais os temas estratégicos do mar?

Segundo o estudo da OCDE - *The Ocean Economy in 2030*, por aquela altura, muitas das indústrias baseadas no mar terão potencial para registar os maiores valores de crescimento na economia global no seu todo, quer em termos de VAB, quer em termos de emprego. As projeções mais conservadoras apontam para valores da ordem dos 3 triliões de dólares, com um forte crescimento esperado nos setores da aquicultura/biotecnologia, da energia no offshore, do processamento de pescado, e da construção, manutenção e reparação naval. As indústrias baseadas no mar apresentam, ainda, um importante potencial de contribuição para a criação de emprego. Neste sentido, o estudo aponta

para a possibilidade de serem mantidos 40 milhões de postos de trabalho, num cenário que é apontado como conservador.

Entretanto, ao longo das próximas décadas são esperados avanços científicos e tecnológicos que irão desempenhar um papel crucial, tanto para enfrentar muitos dos desafios ambientais relacionados com o Oceano, como para promover o desenvolvimento de atividades económicas que nele possam ter lugar.

Com a inovação nos materiais de ponta, na engenharia e tecnologia para aplicação na coluna de água, no leito e no subsolo marinhos, nomeadamente, de sensores in-situ e remotos incluindo a imagem satélite, das telecomunicações de banda larga incluindo os novos cabos submarinos, das tecnologias de informação e análise de dados em massa, dos sistemas autónomos submarinos, da biotecnologia e nanotecnologia, todos os setores da economia do mar tenderão a ser afetados por avanços tecnológicos.

Neste contexto de mudança acelerada, a governação, e em particular a regulamentação, terá dificuldades acrescidas para responder às exigências criadas, gerando necessidades de redimensionamento e restruturação, mas também de reforma, de modo a poder proporcionar uma resposta eficaz. A este respeito, importa assinalar que a regulamentação das atividades marítimas nos dias de hoje está ainda orientada segundo as lógicas de setor e tradição, para não dizer dos interesses já instalados. É neles que se tem procurado integrar as indústrias emergentes, segundo uma visão de continuidade dos enquadramentos em vigência, quase sempre fragmentados. Também aqui se deve invocar a necessidade em aplicar o mais difícil princípio da transformação, ao evidenciar que ela não trata de "fazer melhor as coisas" incorporando o futuro no passado, mas trata sim de "fazer coisas melhores", as quais, reconhecendo o passado, poderão integrar melhor o presente com o futuro.

Contributo para os temas estratégicos do mar

No essencial, os sub-temas estratégicos relacionados com o mar e referidos nas Estratégias Nacional e Regionais de Especialização Inteligente (RIS3) mantêm-se válidos. Porém sugere-se o seu aperfeiçoamento segundo duas grandes linhas orientadores e que são:

- Promoção da economia do mar através do cluster do mar com aderência aos territórios
- Promoção das Cidades Portuárias Verdes e Inteligentes como centros da ação

Contributo para os objetivos

As plataformas possíveis de criar e promover nas cidades portuárias devem expandir-se nas dimensões regional, nacional e global, estimulando e promovendo a economia do mar para o futuro, nomedamente, tendo em vista os seguintes objetivos:

- Orientar em grande escala o esforço de aquisição de conhecimento e inovação para o mar, como o grande espaço de oportunidade e esperança para o bem-estar e o crescimento;
- Descriminar positivamente as atividades marítimas emergentes, orientando o financiamento e abrindo caminho para a sua necessária afirmação;
- Capacitar as pessoas para as atividades do mar;
- Alinhar o modelo de desenvolvimento no mar com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável;

- Afirmar o papel do setor privado na implementação da Agenda 2030 das Nações Unidas alinhada com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável;
- Fortalecer a capacidade para uma gestão integrada do Oceano, desenvolvendo mecanismos de análise económica e ferramentas de gestão, e intensificando os esforços para avaliar a eficácia do investimento público e privado. Tal deverá implicar a promoção da inovação nas estruturas e nos processos de governação, e no envolvimento do cluster do mar dos respetivos territórios, de modo a que seja possível exercer-se uma gestão mais integrada, eficaz, eficiente e inclusiva.
- E promover a cooperação internacional em todas as ações acima referidas, como um meio para estimular a inovação e fortalecer o desenvolvimento sustentado da economia do mar

Estes objetivos visam, essencialmente, orientar os esforços de cooperação para a transferência de tecnologia e de conhecimento, em prol do desenvolvimento sustentável do País, visto hoje como um desafio universal, onde o sentido de responsabilidade coletiva constitui um elemento motor. É, por isso, de admitir uma maior promoção de redes, à medida que o setor privado vai ganhando consciência do seu papel incontornável na prossecução dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas. Convirá salientar que o papel da economia do mar neste contexto extravasa o objetivo especificamente criado para os oceanos (i.e. o ODS 14) e pode situar-se, também, nos planos da irradicação da pobreza e da fome, do trabalho digno e do crescimento económico, da produção e do consumo sustentáveis, ou da ação climática, para citar apenas alguns e relevar a enorme importância da economia Azul num contexto global e abrangente.

Mais ainda, a investigação científica e a monitorização do meio marinho tornar-se-á aberta, mais acessível em termos financeiros a múltiplos agentes e democratizada pela maior intervenção da própria sociedade civil nos seus processos.

Como de atingir os objetivos?

(I) Através do cluster do mar e envolvendo as seguintes ações:

Para que o cluster do mar da Regiões possa evoluir, será importante sair do espaço de conforto e vencer a dificuldade percecionada em estender o desenvolvimento social e económico ao imenso espaço marítimo nacional e em alinhar o "saber" com o "fazer". Outras janelas precisam de ser abertas para que seja possível, por exemplo, ver a oportunidade que os serviços do *offshore* pode representar para o País, e, dele, para o mundo. O *know-how*, adquirido e a adquirir, possibilita a criação de um espaço de ação económica que vai desde as tecnologias da robótica, às telecomunicações dos cabos submarinos que são aliás um problema crítico que urge solucionar no País; dos sensores *in-situ* à deteção remota a partir do espaço; e das energias renováveis e não-renováveis à mineração e a biotecnologia. Naturalmente, serão estes serviços e indústrias, ditas emergentes, e a sua disponibilidade em Portugal que poderão determinar o caminho a seguir, por exemplo, para o setor da construção naval que os poderá apoiar.

- **Actividades**

  Como foi referido, antecipa-se o crescimento nos setores da aquicultura/biotecnologia, da energia no offshore, do processamento de pescado, e da construção, manutenção e reparação naval. Mas, para além disso, Portugal tem de ser capaz de aceder aos seus

recursos naturais no mar profundo, por imperativo da obtenção do seu conhecimento, da sua exploração e da sua preservação. Mapear o leito e subsolo marinho de um País com a dimensão de Portugal no mar é também poder vir a dispor da capacidade de influenciar o seu próprio posicionamento futuro no contexto do desenvolvimento sustentável no mar. É ser capaz de se afirmar na moldura e na agenda internacional, e, deste modo, poder ser um actor ativo capaz não só de "pensar", como de "fazer", contribuindo para influênciar e ser parte nas ações mais importantes que defendam e promovam os seus interesses.

- **Enquadramento jurídico e investimento**

  A legislação de suporte ao ordenamento e gestão do espaço marítimo e à monitorização ambiental, constituem instrumentos que devem assegurar a ação do Estado e a segurança jurídica necessária aos grandes investimentos orientados para o seu desenvolvimento social e económico. Nesse domínio, impõe-se a promoção de consistência e credibilidade, se tivermos em mente captar o investmento estrangeiro para projetos de grande envergadura. Mas existe uma dimensão internacional mais vasta do que aquela que se pode circunscrever aos limites definidos na Lei do Mar do Estado Português, a qual deverá ser ajustada aos futuros limites proporcionados pela sua Plataforma Continental estendida. A harmonização dos instrumentos legais disponíveis ao País com as promovidas no contexto internacional das Nações Unidas, em particular no que respeita a CNUDM e à IMO e ILO, e da União Europeia relativamente às Políticas Comum de Pescas e Integrada dos restantes domínios e setores, é fundamental. Tal tem implicações críticas, por exemplo, nos serviços marítimos dos registos de navios que hoje promovem a existência da frota mercante que arvora a bandeira Nacional em todo o mundo. Para esta, torna-se essencial a promulgação de um diploma que legisle acerca da utilização de segurança armada nos navios a navegar em áreas sob risco de pirataria e que constitui hoje o principal constrangimento ao crescimento da frota, por exemplo, bem como aos investimentos internacionais na cadeia de valor dos serviços marítimos.

- **Ensino e formação**

  Torna-se necessário que os portugueses, e os parceiros dos portugueses, se capacitem em maior escala para poder responder a um tal desígnio. Por essa razão, o ensino e formação profissional para o mar deve ser considerado prioridade estratégica. Sem a massa crítica necessária para poder seguir em frente e agarrar as oportunidades que se podem oferecer a Portugal no mar, e materializáveis através da nossa capacidade de realização, não será possível alcançá-las e permitir que o País possa crescer a partir do mar. Constitucionalmente, impõe-se uma abordagem claramente descentralizada e que possa responder às diversas necessidades das Regiões, envolvendo as realidades e as oportunidades locais que para ele podem contribuir, como aliás acontece em múltiplos outros domínios das atividades económicas e do ensino e formação no País. Esta será, aliás, a única forma de poder criar e fixar a riqueza e o emprego. Porém, e simultaneamente, há que promover a flexibilidade e a mobilidade para os nossos cidadãos no mercado internacional de trabalho ligado à economia do mar, preparando-os e preparando-nos para o nosso mercado - o mundo.

(II) Cidades Portuárias Verdes e Inteligentes e envolvendo as seguintes ações:

As cidades portuárias de Portugal constituem um importante *hub* da bacia atlântica, devendo identificar a forma singular como concentrar os seus múltiplos recursos humanos especializados e em quantidade, como integrar os seus centros de investigação tecnológica e científica, e como implementar a infraestrutura e o equipamento nas áreas da IDI, do transporte e da energia, entre outras.

Como referi, constituem a *interface* geográfica, económica e social entre a terra e o mar. Como tal, devem constituir-se em plataformas que no seu conjunto sejam capazes de promover a Plataforma Atlântica de Portugal, orientando deste modo o planeamento e o investimento para a promoção da economia mar e a sua progressiva descarbonização (do transporte marítimo e em outras frotas e atividades), incluindo o desenvolvimento do transporte multi-modal.

Importa ter presente a forte pressão antropogénica a que estas cidades se encontram sujeitas, representando, também, um ecossistema vulnerável, nomeadamente, no que respeita às suas águas marinhas e à qualidade do ar, a qual é cada vez mais deteriorada pelas emissões poluentes do transporte marítimo que cruza a ZEE portuguesa. Note-se que a este respeito as emissões poluentes de NOx, SOx, e matérias orgânicas voláteis maioritariamente originadas pelo transporte marítimo irão ultrapassar a emitidas em terra a partir de 2020, o que coloca todo o País num risco evidente em termos de vulnerabilidade no que respeita à qualidade do ar, e que deverá requerer o estabelecimento em toda a ZEE portuguesa de uma Área de Emissões Controlada (ECA) que possa contribuir decididamente para a promoção da qualidade do ar, no espaço marítimo das águas nacionais e zonas costeiras do País.

Neste contexto, a Plataforma Atlântica de Portugal, deve poder contribuir para que os territórios costeiros sejam áreas metropolitanas-portuárias verdes e inteligentes capazes de promover o comércio interno e internacional; criar valor acrescentado através dos seus serviços e indústrias locais; criar emprego especializado; ser utilizadoras privilegiadas da investigação e inovação local; serem lideres na mitigação e adaptação às alterações climáticas; e ser garantes da qualidade do ar local, do ordenamento dos territórios costeiros e da preservação do seu ecossistema.

Em suma, os esforços das políticas públicas, da inovação e da competitividade deverão promover:

- Estratégias de baixa emissão de carbono, incluindo a adaptação do setor energético ao modelo de mobilidade sustentável que inclua o transportes terrestre e marítimo;
- Estratégias de adaptação às alterações climáticas e de gestão de risco para proteção das infraestruturas e equipamentos portuários;
- Desenvolvimento do cluster do mar alinhado com os objetivos do Desenvolvimento Sustentável do Oceano e das Zonas Costeiras;
- Estratégias de proteção do meio marinho da sua zona costeira vizinha.

Em termos de planeamento sugere-se o seguinte:

- Garantir eficiência na ação de planeamento, através de processos de decisão céleres que promovam, tão cedo quanto possível, o arranque e o acompanhamento da implementação de projetos, assegurando uma fase intermédia da qual possa decorrer uma eventual reprogramação que ainda assegure tempo útil para a sua execução. Para o efeito, há que evitar o arranque tardio dos programas operacionais e a

execução lenta das respetivas ações processuais, incluindo a cabimentação em sede do OE;

- Para a execução financeira é importante assegurar, em sede de OE, a componente de cofinanciamento Nacional necessária adicionar aos FEEI, a fim de garantir a sua operacionalização. Caso contrário, o acesso aos mesmos, ainda que eventuais negociações possam maximizar o seu volume financeiro em benefício do País, pode gorar-se pelo facto de não ser garantido, na correspondente dimensão, um montante necessário de cofinanciamento Nacional e a prever em OE.
- O atual quadro contempla a possibilidade dos diversos setores da área do mar poderem aceder a 15 programas operacionais do Acordo Portugal 2020, estando integrados num volume de oportunidades de acesso que totalizam aproximadamente 3,2 mil milhões de euros. Para a sustentabilidade deste modelo, importa que a abordagem futura tenha em consideração a importância do Instrumento Territorial Integrado para o Mar (ITI-MAR) estabelecido no âmbito do atual quadro e com o objetivo articular a implementação de projetos relacionados com o mar neste leque alargado de programas. Caso necessário, o ITI-MAR deverá ser mesmo aperfeiçoado com vista à melhoria da performance de execução dos programas.