

Foia de Parcur
privind dezvoltarea durabilă și incluzivă a zonei Dunării fluviale,
Portului Constanța și a zonei maritime Constanța
~ sumar executiv - draft concept ~

Începând din anul 2012, la nivel UE a avut loc o dramatică regândire a modului în care trebuie abordate chestiuni-cheie legate de creșterea economică din cadrul diverselor sectoare ale industriei maritime - "**Creșterea Albastră**", precum și problemele referitoare la coordonarea mai eficientă a diverselor sectoare și actori, de exemplu, prin așa-numita "*cunoaștere marină*". După adoptarea **Agendei Marine și Maritime pentru Creștere și Locuri de Muncă** (Declarația de la Limassol, 2012) de către toate Statele Membre și Comisia Europeană, precum și a **Inițiativei asupra Creșterii Albastre pentru Cercetare și Inovare la Marea Neagră** (Burgas, 2018), a fost dinamizat, în mod practic, fluxul de "*afaceri maritime*", simultan cu o mai mare protecție acordată sănătății mărilor, oceanelor și zonelor adiacente, prin cinci politici publice și anume: creștere albastră, gestionarea datelor și cunoaștere în domeniu, planificare spațială maritimă, monitorizare integrată, dezvoltarea strategiilor bazinului mărilor europene. Aceste politici nu se substituie în vreun fel sectoarelor specifice maritime, ci le completează.

Este important să reliefăm că, începând cu anul 2014, UE a pus la dispoziție o mulțime de oportunități de finanțare noi și au loc apeluri pentru prezentarea de proiecte în valoare de 71 milioane euro. La acestea se adaugă și alte surse complementare accesabile: Fondurile Europene de Investiții (EFSI) și Fondurile Structurale orientate regiune cu regiune, Orizont 2020, Life+ și Cosme.

Așa cum se evoca și cu prilejul precedentei Zile Maritime Europene, desfășurate de Comisia Europeană în portul bulgar Burgas, avantajul special al aplicării politicilor comune maritime rezidă în reducerea birocrăției, stimularea creșterii durabile care să fie aptă să genereze cât mai multe investiții și să conducă la ceea ce promițător se evoca acum un an "un *boom* economic al Regiunii Mării Negre".

Puncte tari și puncte slabe ale contextului actual

Dacă există aceste premise atât de favorabile, de ce oare nu este posibil să se reflecte și în practicile și realitățile din România, unde persistă, în mod evident, de mulți ani probleme care se agravează continuu și cărora nu li se oferă soluții și stimulente clare pentru remediere, de-a lungul întregului curs al **Dunării** în România și în zona **Mării Negre - Deltei Dunării**:

- cursul fluviului devine **tot mai puțin navigabil**, ca număr de luni pe an, mai ales datorită situației acumulate pe afluenții Dunării, apar forme noi de deșertificare sau, alternativ, fenomene de inundare a unor zone și chiar localități întregi (vezi, de pildă, cazul Galați sau Tulcea);
- deși s-au făcut anumite progrese în combaterea poluării, a efectelor nocive ale schimbărilor climatice și pentru conservarea biodiversității la Marea Neagră și în Delta Dunării, lipsesc atât viziunea unei veritabile dezvoltări sustenabile **în mod integrativ**, cât și atragerea de investiții majore pentru ameliorarea de ansamblu a stării de lucruri, precum și a potențialului de competitivitate din aceste zone;
- deși starea unor porturi și șantiere navale a continuat să se degradeze, nu există soluții sau planuri de regenerare, reconstrucție sau valorificare cel puțin prin **turismul de tip post-industrial** sau prin oferirea șanselor de dezvoltare a velo-turismului, mai ales;

- continuă să existe foarte puține poduri sau modalități de **traversare a Dunării**, comparativ cu celelalte state riverane, și nu este prevăzută alocarea de fonduri pentru construirea unor noi poduri sau traversări peste fluviu;
- deși i se prevedea inițial un viitor glorios, **Canalul Dunăre-Marea Neagră** nu este deocamdată îndeajuns de fructificat pentru transportul de marfă și anumite zone potențiale de promenadă sau valorizabile turistic sunt blocate din cauza curențelor de reglementare legislativă / procedurală și a barierelor birocratice;
- **turismul costier și de croazieră**, în număr destul de impresionant, nu este interesat de oferta porturilor românești pentru escale și nu este valorificat turistic, în mod real, de majoritatea comunităților locale și a operatorilor autohtoni în domeniu;
- atât cursul Dunării, cât și zona litoralului nu se bucură de o **interconectare adecvată** cu alte zone atractive investițional sau turistic din regiunile limitrofe sau apropiate, în special datorită absenței procedurilor standardizate din punct de vedere urbanistic pe ambele maluri ale Dunării, cât și datorită problemelor sau **absenței infrastructurii rutiere** adecvate;
- la nivelul promovării imaginii și a turismului, în special cultural și vini-viticol, este mult întârziată o veritabilă inter-conectare și certificare a obiectivelor vizitabile din cadrul traseelor din România în raport cu cele șapte "**Rute Culturale Europene și ale Vinurilor**", gestionate de Consiliul Europei și la care România este parte integrantă, inclusiv datorită întârzierii constituirii și funcționării rețelei organizațiilor de management al destinației (OMD);
- deși **sectorul IT&C** este extrem de dezvoltat în România, la nivel general vorbind, aplicațiile în sensul **digitalizării transformative** și ale promovării atractivității obiectivelor dunărene și marine sunt, în genere, incipiente și anemic intercorelate, mai ales din perspectiva deschisă prin **Programul UE Transnațional Dunărea**;
- deși principalii deținători de interese din zona Portului Constanța au conștientizat de principiu posibilitățile de sporire a rolului și fluxului comercial-economic, în absența unui **Plan Strategic** care să aibă în vedere întregul **Bazin Dunăre - Marea Neagră - Delta Dunării**, este dificil de prevăzut că va beneficia de stimulentele și investițiile financiare pe care le merită, dar aceasta, nu din cauza unui "*blocaj conspirațional*", evocat de unele surse, ci din cauza unei guvernante improvizate sau precare, a unei cooperări și intercomunicări regionale fragile, cât și a unei fragmentări dăunătoare a intereselor de grup;
- în pofida funcționării unui număr semnificativ de **universități și centre de cercetare** în întreaga regiune și în centrele mari din țară, potențialul de inovare este într-o redusă măsură preluat și făcut profitabil de către mediul de afaceri și de către decidenții județeni sau locali, astfel că riscul depopulării și adâncirii decalajelor social-economice zonale rămâne ridicat.

Șapte solicitări și recomandări către decidenții UE, mai ales din cadrul noului Parlament European și a noi Comisii Europene, precum și cei din autoritățile centrale din România

Luând în considerare cele de mai sus, în special prin evenimentul dedicat Zilei Maritime Europene, pe care **Catedra Internațională Onorifică "Jean Bart" în sprijinul Strategiei UE pentru Regiunea Dunării** (CIO-SUERD), împreună cu partenerii săi instituționali l-au organizat la sediul Senatului României din cadrul Palatului Parlamentului (31 mai 2019), credem cu toată convingerea că stabilirea unei **Foi de Parcurs** adoptată prin consens de către reprezentanții relevanți ai societății civile și a mediului academic și de afaceri trebuie să conțină următorul **set de componente** imperios necesare în vederea atingerii unor rezultate clare care să îmbunătățească situația actuală pe termen scurt și mediu, până în anul 2030:

1. completarea și îmbunătățirea **cadrelui legislativ și administrativ** pentru reintegrarea în fluxul economic și turistic a cât mai multor zone și obiective în mod coerent, coordonat și unitar;
2. conștientizarea că majoritatea problemelor sunt legate de zone și afluenți ai Dunării, inclusiv de problemele din amonte, **recentrarea abordării** pe aceste zone și trecerea la **măsuri inteligente** privind: navigabilitatea, turismul, conservarea biodiversității, promovarea brandurilor, digitalizarea, etc.;
3. ținând cont că **Strategia UE pentru Regiunea Dunării** (SUERD) urmărește îndeosebi **dezvoltarea durabilă**, dar și **inovarea urbană incluzivă**, conform conceptelor UE, trecerea la un proces de **planificare teritorială și standardizare urbană** în ritm mult mai accelerat, în tandem cu partenerii transfrontalieri relevanți;
4. racordându-ne la dinamica proiectelor și rezultatelor deja obținute prin aplicarea **Programului Transnațional Dunărea** (DTP), promovarea unui nou **sistem de guvernare multi-nivel**, a "coordonării deschise", a altor forme inovative de *leadership colaborativ*, deja testate cu succes în alte State Dunărene și din Bazinul Mării Negre;
5. declanșarea și extinderea unor **consultări structurate** la nivel național și european, în mod periodic, în special pentru o reintegrare a Portului și Municipiului Constanța, ca zonă fanion-simbolic, în favoarea schimbărilor necesare și recuperarea locului dorit de Constanța și întreaga regiune a Dobrogei istorice și Deltei Dunării la nivelul politicilor și industriilor maritime și în corelare cu actualul context economic globalizant;
6. accentuarea unei **abordări incluzive** din punct de vedere al reducerii decalajelor sociale, aplicând în mod mai îndrăzneț vectorii inovării sociale, ai transparenței decizionale și ai combaterii corupției în toate sectoarele importante;
7. regândirea cât mai pragmatică a **planificării și cooperării teritoriale**, în special prin proiecte transnaționale, care să conducă la mai multă stabilitate și prosperitate pentru cât mai mulți cetățeni.

În concluzie, considerăm că se impune ca instituțiile europene, în colaborare cu reprezentanții la nivel înalt ai statelor și regiunilor din România, să acționeze, de acum înainte, într-un mod mult mai energic și mai coerent privind atingerea unui ritm mult mai înalt în scopul îndeplinirii obiectivelor îndrăznețe prevăzute în proiectul transformativ al SUERD și în documentele recent adoptate de către Statele de la Marea Neagră. Aceasta se poate realiza în principal prin:

- elaborarea și transpunerea în practică cât mai curând posibil a recomandărilor și componentelor mai sus menționate;
- transformarea în mod revoluționar și vizionar a abordării privind viitoarea evoluție economico-socială a României în contextul sub-regional și global viitor pentru evitarea unei defazări și decuplări de la ritmul de dezvoltare UE, ca și al statelor vecine României;
- stabilirea și susținerea practică a proiectelor prioritare și fanion ale României și principalilor săi parteneri prin implementarea proiectelor transnaționale soft deja finanțate până în prezent, ce merită și trebuie susținute prin finanțări de tip ITI în viitorul exercițiu financiar al Uniunii Europene

Pentru conformitate,
din partea Consorțiului Organizatoric -
Catedra Internațională Onorifică "Jean Bart" (CIO-SUERD) – c/o EUROLINK-Casa Europei