

Sugestii, propuneri și recomandări referitoare la Foaia de Parcurș privind dezvoltarea durabilă și incluzivă prin interconectarea între Rin, Dunăre și Portul Constanța

*”E un moment excepțional ca în următoarele două decenii Lumea să se uite la Marea Neagră,
pântecele moale care trebuie întărit de sistemul occidental.”*

Cristian GROSU

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 ar fi cazul să se substituie în vreun fel sectoarelor specifice maritime, ci doar le completează pe acestea.

Este important să reliefăm că, încă din anul 2014, UE a pus la dispoziție o mulțime de oportunități de finanțare noi și au avut și continuă să aibă loc apeluri pentru prezentarea de proiecte în valoare de 71 milioane euro. La acestea s-au adăugat treptat și alte surse complementare accesabile: Fondurile Europene de Investiții (EFSD), Sustainable Blue Economy Partnership, Fondurile Structurale orientate regiune cu regiune, Horizon Europe, LIFE+ și COSME.

Izbucnirea războiului îndeosebi pe teritoriul Ucrainei, dar cu repercusiuni și asupra altor state din regiune, mai ales Republica Moldova, apele maritime ale Turciei, și, evident cel puțin indirect și asupra României, a bulversat extrem de virulent și de brusc întreaga situație de securitate și economică din zonă, generând și mai profunde incertitudini, vulnerabilități, amenințări cu potențial de extindere chiar și spre stabilitatea/securitatea Uniunii Europene, și cu reverberații potențiale până în arii geo-economice mult mai îndepărtate precum Statele Unite, Canada și chiar China sau India. Paradoxal sau nu, după cum se știe, mai vechea **Inițiativă a celor Trei Mări** a revenit masiv și palpabil pe agenda internațională, îndeosebi în contextul acțiunilor periculoase și șantajului geo-strategic instituit de regimul de la Moscova, în special referitoare la crizele provocate deliberat și artificial în domeniul aprovizionării energetice, cu cereale, a transportului maritim și fluvial, al poluării, al fragmentării lanțurilor valorice, dezvoltării turismului sau chiar presiunii cu amenințarea nucleară care privește, în mod vădit, întreaga emisferă nordică a globului. Așa numitul *boom economic* inițial preconizat a rămas, din nefericire, mai mult o amintire pentru această etapă critică în care ne aflăm, introducând pe plan global noi conflicte și forme de destabilizare în cascadă nu doar în vecinătatea Bazinului Mării Negre și al Dunării, dar și în alte arii strâns interconectate și inevitabil cu Rusia – de la Ungaria și Belarus până în Taiwan, Japonia, Coreea de Sud sau chiar în unele zone de pe continentul african sau ale BRICS.

Mai recent, merită subliniat cu satisfacție că în cadrul Zilei Maritime Europene desfășurată la nivel central la Brest (Franța), au fost, totuși, în paralel, lansate mai multe promițătoare inițiative și proiecte, precum: **Blue-Cloud 2026, Technopôle Brest-Iroise, European Marine Observation and Data Network (EMODnet), VesselAI, The European Ocean Observing System Framework (EOOS)**. Rezultă și din aceste recente desfășurări vizând în mod preponderent componente relative la reunirea conectării și colectării, observației și procesării cunoștințelor acumulate, că este posibil și oportun ca stakeholderii-cheie în aceste domenii să poată beneficia de acestea și să răspundă dinamicii transporturilor maritime și a ambientului oceanic îndeosebi în raport cu virulența schimbărilor climatice în curs și cu implicațiile acestora pentru întreaga Europa. Acestea ar trebui să corespundă, în oglindă, cu cerința crescândă de acces la Open Space și la practicile FAIR ce se preconizează a fi implementate în comunitățile maritime de pretutindeni. Toate aceste deziderate pot deveni palpabile și profitabile doar în strictă concordanță cu obiectivele și angajamentele asumate prin *Charter for the Mission “Restore our Ocean and Waters by 2030”* din cadrul Programului ”Horizon Europe”. La această inițiativă a Comisiei Europene sunt invitați, pe această cale, toți participanții motivați din cadrul Forumului dedicat **Zilei Maritime Europene în România 2023**, la București, spre a bucura de beneficiile conexe posibile prin parteneriatele strategice în favoarea inovării declanșate din 2022 prin noul program ”Horizon Europe”.

Neajunsuri persistente, dar tot atâtea oportunități privind implementarea procesului transformativ al interconectării vizate

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**:

1. întreaga macro-regiune a continuat să se confrunte în mod nociv cu diversele consecințe dramatice ale războiului declanșat, inclusiv cu blocajele și sporirea surselor de criză geo-economică și umanitară survenite nu doar din motivele anterior menționate, dar și cu noi și noi provocări rezultate din extinderea amenințărilor și teatrului de război extins la scară globală, inclusiv prin marile deplasări de populație (provenite în special dinspre Ucraina, dar și dinspre Belarus, Rusia, Republica Moldova, Transnistria și alte state din proximitate);
2. 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);
3. 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 de tip integrativ-holistic a unei veritabile dezvoltări sustenabile, cât și atragerea de investiții majore pentru ameliorarea de ansamblu a stării de lucruri, precum și a potențialului de competitivitate din aceste zone;
4. 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;
 5. 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;
 6. 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;
 7. **turismul costier și de croazieră**, aflat în plină extensie la nivel global, 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;
 8. 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;
 9. 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 Programul **”Rutelor Culturale Europene și ale Vinurilor”**, gestionat de Consiliul Europei și la care România este parte integrantă, inclusiv datorită întârzierii constituirii și funcționării rețelei organizațiilor de management al destinației (**OMD**);
 10. 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** și, mai recent, prin PNRR;
 11. 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 din cauza unei guvernante care nu se manifestă încă participativ la nivel teritorial;
 12. 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.

Luând în considerare cele de mai sus, în special prin evenimentul dedicat Zilei Maritime Europene 2019, organizat de **Catedra Internațională Onorifică "Jean Bart" în sprijinul Strategiei UE pentru Regiunea Dunării (CIO-SUERD)**, reiterăm în acest nou context geo-politic și economic că stabilirea unei **Foi de Parcurs (Road-Map)**, care să fie 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:

1. completarea și îmbunătățirea **cadrlui legislativ și administrativ**, în special la nivelul României, 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, **recenterarea 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 reală și efectivă a **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, 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;
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 este vital necesar ca instituțiile europene, în mod deosebit Comisia Europeană – DG MARE, în colaborare cu reprezentanții la nivel înalt ai statelor din regiunea de cooperare vizată, să acționeze, de acum înainte, într-un mod mult mai energic și mai coerent privind atingerea unui ritm sporit în scopul îndeplinirii obiectivelor îndrăznețe prevăzute în proiectul transformativ al SUERD și potrivit noilor orientări reieșite din necesitatea urgente adoptării a Strategiei Mării Negre, la care să adere toate statele membre ale Organizației de Cooperare Economică la Marea Neagră (BSEC), în consultare cu stakeholderii regiunii Rinului.

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 evoluția economico-socială a României în contextul sub-regional și global viitor pentru evitarea persistenței 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 printr-o abordare pragmatică, corectă și realistă a finanțărilor aferente UE, în special ITI Delta Dunării.

Pentru conformitate,

Prof. Asoc. Sever AVRAM

din partea Consorțiului Organizatoric al Forumului "Ziua Maritimă Europeană în România 2023" -
Catedra Internațională Onorifică "Jean Bart" (CIO-SUERD) – c/o EUROLINK-Casa Europei