

■ “O sector público deve manter o papel de facilitador, mas terá que haver capacidade de empreendedorismo e associação do sector privado” é indispensável antes de mais, o reconhecimento, prospecção e identificação dos respectivos recursos naturais.

JOÃO FONSECA RIBEIRO

Exploração do mar profundo é o futuro para Portugal

giar a coordenação. O Plano de Acção e a forma como está a ser implementado beneficiará, com certeza, com aperfeiçoamentos futuros. Este período foi de adaptação estrutural e de negociação europeia e nacional, permitindo a instituição de instrumentos financeiros que resultam em maiores oportunidades para o mar, que têm de ser concretizadas agora pela sociedade, em particular pelo sector privado, mais do que pelo público. O sector público deve manter o papel de facilitador, mas terá que haver grande capacidade de empreendedorismo e associação do sector privado. O que implica que, ao longo do próximo período, o desafio seja exactamente o de sabermos usar devidamente todos os recursos estratégicos de que possamos dispor.

■ Dispondo de cerca de 3 mil milhões e meio de euros em fundos estruturais até 2020, João Fonseca Ribeiro, director-geral de Política do Mar, considera que Portugal deve, sem esquecer os sectores tradicionais, investir, acima de tudo, na exploração futura do mar profundo

Sendo a DGPM tutelada pelo Ministério da Agricultura e do Mar, através da Secretaria de Estado do Mar, havendo políticas com implicações directas na consecução da Estratégia Nacional para o Mar, tuteladas por outros ministérios, isso não pode constituir uma dificuldade?

Que balanço faz dos últimos anos à frente da Direcção-Geral de Política do Mar (DGPM)?

O balanço que temos obrigação de fazer respeito essencialmente à implantação da Estratégia Nacional para o Mar, que envolve também a acção do Executivo. Quando se faz um Plano Estratégico, o Executivo tem duas grandes intervenções: capacidade de promulgação das respectivas políticas públicas e, por outro,

programação e priorização do que elencámos no correspondente Plano de Acção, com uma estratégia para vários anos e que vai para além dos respectivos mandatos.

Mas ao fim deste tempo está satisfeito com os resultados e o respectivo modelo?

Sim. Para o que é a Política Marítima Integrada (PIM), que é um modelo que tem de privile-

Não se me afigura. Criada a Direcção, foi operacionalizada a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), com o enquadramento da PIM, onde se integram as tutelas com responsabilidade no mar. A perspectiva transversal foi reafirmada com este Executivo e todas as Comissões Interministeriais que se realizaram tiveram, inclusive, a presença do primeiro-ministro. Pode dizer-se: três reuniões com o primeiro-ministro é pouco. Eu atrevo-me a dizer: CIAM com o primeiro-ministro, antes, provavelmente



não houve. Atrevo-me também a dizer que a participação dos elementos neste trabalho foi para além das próprias reuniões, sendo exemplo disso mesmo todo o trabalho de preparação do acordo de parceria e o desenho dos respectivos programas operacionais. Mas importa entender também tratar-se de uma permanente situação negocial entre diversos actores onde, havendo múltiplos objectivos a perseguir, se trata sempre de um trabalho de compromisso e não de submissão, em prol de um bem superior.

Mas não facilitaria se a Política do Mar estivesse colocada num plano superior, ligada directamente ao primeiro-ministro, para aglutinar todas essas políticas?

A DGPM, no quadro da Comissão Interministerial, é um organismo técnico que apoia e faz o secretariado a essa mesma comissão. É do Conselho de Ministros que, por delegação do primeiro-ministro, o Ministério da Agricultura e do Mar tem a tutela da DGPM e faz voz sobre a visão transversal das políticas pú-

“Não há razão para excluir nenhum dos sectores tradicionais”

blicas do Governo sobre o mar. Foi uma opção deste Executivo, moldada nesta estrutura.

E funciona bem?

Sim. O que é importante para a DGPM é que seja garantida a possibilidade de apoiar a CIAM numa perspectiva transversal e possa aceder, através dos canais instituídos no Estado, aos diversos organismos e exercer a capacidade de monitorização e acompanhamento da respectiva execução. Mas, uma vez mais, o

caminho faz-se caminhando e quando se apoia uma Comissão Interministerial, os modelos podem ser múltiplos, com vantagens uns e desvantagens outros. Mais importante é a capacidade de garantir e manter uma visão integrada em que se privilegia a consulta e a coordenação em detrimento de uma direcção única sobre o todo. Parece-me isso o fundamental e a Comissão Interministerial, não prescindindo de uma orientação sobre o todo, deixa, no entanto, a implementação das correspondentes políticas às respectivas tutelas. Sendo a Comissão presidida pelo primeiro-ministro, a integração, o mais importante, está, por definição, de certo modo, garantida. Simpatizo, naturalmente, com melhorias futuras mas, por agora, o essencial, afigura-se-me, está garantido.

Estamos no fim de uma legislatura e em início de plena execução do Horizonte 2015-2020. Quais os grandes desafios que vê termos pela frente?

Um dos grandes desafios onde vejo poder haver um nicho, a que não demos ainda tanta atenção e prioridade, é nos serviços marítimos



ID: 60924945

01-09-2015

do offshore. Porque é indispensável, antes de mais, o reconhecimento, prospecção e identificação dos respectivos recursos naturais e, consequentemente, o desenvolvimento da correspondente capacidade de pesquisa, numa primeira fase, e eventual exploração, numa segunda. Cá como em qualquer parte do mundo. É uma área onde se deverá trabalhar e procurar estabelecer parcerias porque, caminhar para o offshore, para o acesso ao mar profundo, é caminhar para um nicho em que temos de saber estar porque é aí também que a nossa presença no mar, a presença de Portugal, se pode afirmar de forma diferente.

Mas isso também é um mundo, implicando desde o desenvolvimento de novas plataformas, equipamentos, tecnologias, robótica... Por onde começar?

Pela formação dos quadros, pelo conhecimento científico, por descobirmos novas formas de saber fazer e de nos associarmos aos processos económicos. Provavelmente um caminho que, se não o fizermos, nunca iremos ter também a capacidade de retirar o devido benefício da bacia do Atlântico e da própria extensão dos limites da Plataforma Continental. Por isso, onde entendo ser prioritário fazer algo e diferente é nesta área. Além da actividade tradicional que estamos habituados a interpretar, este é, sem dúvida, um caminho a materializar.

Quando refere «novas formas de saber fazer», pode-se depreender das suas palavras também a proposta, de certo modo, de um novo modelo de gestão?

Sim, um modelo de gestão das plataformas de desenvolvimento para o mar. Porque o desafio é tal que temos de encontrar visões transformacionais. É que dificilmente poderá haver um actor isolado que resolva o problema como um todo e garanta a solução para os problemas a longo prazo.

E a solução poderia ser, se assim podemos dizer, novas formas de propriedade das respectivas plataformas?

Eventualmente, sim, como propriedade de um consórcio, onde possam estar as universidades, as empresas... Outro desafio grande destas plataformas é que temos uma especialização inteligente, mas depois temos geralmente omissa uma questão: quando alteramos mais rapidamente a tecnologia e a forma de fazer, temos que ensinar mais rapidamente os profis-

sionais que vão executar. A distância que vai entre o conhecimento, a tecnologia e fazer passa pela qualificação das pessoas. Por isso, estas plataformas não devem ser só empresas e universidades, devem ter a formação profissional mais próxima da inovação. Eu tenho dado esta recomendação aos programas operacionais regionais, porque é onde poderemos ganhar vantagens. Isto só é possível se aproximarmos a formação profissional das universidades. Não podemos ver a formação de adultos como algo afastado das universidades. E acho que a formação de adultos vai dignificar a acção, porque será possível transmitir aos adultos o conhecimento novo daquilo que eles já fazem.

Isso está relacionado ao seu projecto para o Programa Operacional de Lisboa e Vale do Tejo?

Sim. Mas serve para qualquer programa operacional. Eu diria que se queremos trabalhar a biotecnologia, as energias renováveis do mar, entre outras vertentes, temos que nos capacitar para os serviços do offshore. Mas claro que poderá haver estrangulamentos. No mar, a questão tem que ser vista do ponto de vista estratégico como uma maratona. O que pode mudar é a maior ou menor velocidade com que avançamos para o mar, porque, hoje em dia, certos investimentos são mais rentáveis em terra.

E qual o papel que atribui aos sectores tradicionais no quadro da implementação da PIM?

São os sectores tradicionais que na maior parte dos casos nos asseguram a capacidade de fazer mais qualquer coisa que venha a viabilizar as actividades emergentes no futuro. Não se pode olhar para actividades no mar profundo e na biotecnologia e pensar que daí decorre melhor desempenho para a economia do mar, sem olhar com cuidado para os sectores tradicionais. Tem que haver um todo coerente e harmonizado. Há sectores que não podemos esquecer ou negar porque são fundamentais no desempenho da economia. Não pode ser pelo esquecimento que se faz política marítima integrada. Não há razão para excluir nenhum dos sectores tradicionais, até porque nenhum está em declínio. Precisam é de ser aperfeiçoados ou acrescidos. Os sectores tradicionais continuam a ter valor para Portugal. Quanto mais não seja, porque são eles que garantem quase 3% da economia nacional, de contributo para o VAB. Pesca, aquacultura, transformação de

pescado, turismo, portos, construção naval, transporte marítimo, offshore.

O transporte parece estar em declínio...

As questões do transporte estão a ser dimensionadas para uma realidade que tende a ser diferente. Provavelmente com menos navios mas com mais capacidade de transporte. Mas eu coloco a questão no empreendedorismo, que pode levar, por exemplo, a que alguns in-

Nas renováveis estão identificados dois projectos que mantêm algum desenvolvimento: o Windfloat e o WaveRoller



teresses económicos portugueses possam ter vantagem em ser parceiros numa lógica de armamento de navios. Não é necessário ser-se armador, pode ser-se parte de um consórcio internacional que seja armador e aí os interesses económicos do país poderão começar ou não a ser representados ou representativos. O problema é saber até que ponto é que este negócio será atractivo para o empreendedorismo. Numa lógica de estratégia nacional para o mar, devemos encorajar as tentativas das empresas portuguesas de se lançarem em parcerias no transporte marítimo. Não temos necessariamente de construir tudo de raiz. Poderemos posicionar-nos com outros players.

No caso da energia renovável marinha, há quem defenda a eventual superior competitividade da energia das ondas face à eólica, mas acuse uma preferência pelas segundas, pelo mais adiantado estado tecnológico e de comercialização. Qual o seu comentário?

“Devemos encorajar as tentativas das empresas portuguesas de se lançarem em parcerias no transporte marítimo”



Nas renováveis estão identificados dois projectos que mantêm algum desenvolvimento, que é o Windfloat, e não está posta de lado a hipótese de evolução do Waveroller. Agora, o tempo das decisões, os financiamentos, são diferentes. Mas o que está em causa é que quando as empresas investem em certas tecnologias, as que provam são as que se tentarão colocar numa perspectiva comercial. Temos que perceber para que é que a investigação serve. A econo-

dem é não ser todos objecto da mesma decisão e ao mesmo tempo.

Entretanto, estamos em 2015 e já em plena execução do Quadro Comunitário de Apoio 2015-2020. Como é que perspectiva a sua execução?

Aqui é importante falar do trabalho para o acordo de parceria. Este fez com que o mar entrasse num diálogo mais estreito com o Ministério da Educação e Ciência, em particular com

for ao encontro de certas áreas consideradas prioritárias na estratégia nacional de especialização inteligente. E quando vemos esse anexo, chegamos à conclusão de que o mar tem mais opções. Ou seja, a estratégia nacional de especialização inteligente permitiu ao mar entrar em 15 programas. Olhando especificamente para os programas operacionais, o mar, provavelmente, neste modelo, poderá ter acesso a um montante de 3.500 milhões de euros dos fundos estruturais, envolvendo os programas operacionais. São os que estão previstos na lógica do acordo de parceria. Há 15 programas operacionais no país, quer temáticos, quer regionais, onde estes valores podem estar colocados. Por exemplo, fala-se nos portos e nas acessibilidades dos portos. Posso apontar-lhe um número da ordem dos 1.500 milhões de euros que estão identificados como contribuindo, através do PETI + 3, para o aperfeiçoamento de infra-estruturas e equipamentos para a gestão portuária. Hoje, a base deste modelo assenta na gestão da PMI e o modelo de negociação possível neste momento passa por este pressuposto, que é a capacidade ou não de negociar o mar nos múltiplos programas operacionais nas múltiplas autoridades de gestão. Isto ajuda-nos a definir o nível de ambição. E com o acesso de 3.500 a 4.000 milhões de euros até 2020, temos cinco anos para executar esta ambição financeira.



mia deve tirar resultados desse investimento tecnológico. Mas houve uma opção, com um conjunto de actores, de evoluir pelo eólico, que está mais clara na parte pré-comercial, está mais acessível ao financiamento. Uma coisa é dizermos que o potencial energético é maior ou menor, outra é a consistência da solução tecnológica. Os resultados do Windfloat têm demonstrado que as condições ambientais em que o sistema opera são ultrapassáveis pela tecnologia utilizada. Já não estamos tão próximos de provar que as tecnologias das ondas serão tão sustentáveis. Seja como for, as características do parque de energia das ondas, utilizado numa experiência piloto, podem não ser consistentes com as características da costa portuguesa como um todo. A plataforma do Windfloat tem provado que funcionará em diferentes pontos em que se possa fundear. No entanto, não fica livre de constrangimentos. Mas à partida, estes projectos continuam identificados como elegíveis na continuidade. Po-



■ Pela formação de quadros, pelo conhecimento científico "Temos uma oportunidade de investir em cinco anos o mesmo que geramos num ano. Ou seja, estamos a investir 20% ao ano" e ter também a capacidade de retirar o devido benefício da própria extensão da Plataforma Continental

a FCT, posicionando o mar na estratégia nacional da especialização inteligente. Isso teve bons resultados, não na forma como se pode ler, mas na forma como se pode fazer. Isto permitiu que os programas operacionais, quando lançam a abertura de concursos, tenham um anexo que deriva da estratégia nacional da especialização inteligente, em que a candidatura terá determinado tipo de discriminações positivas, se

E é viável fazê-lo em cinco anos?

Se lhe disser que o contributo da economia do mar para o VAB/ano de Portugal ronda os 3 mil a 4 mil milhões de euros, estamos a dizer que temos uma oportunidade de investir em cinco anos o mesmo que geramos ao ano. Ou seja, estamos a investir 20% ao ano. É um imenso desafio. Não é de uma evolução que estamos a tratar, é de uma transformação. O que digo é

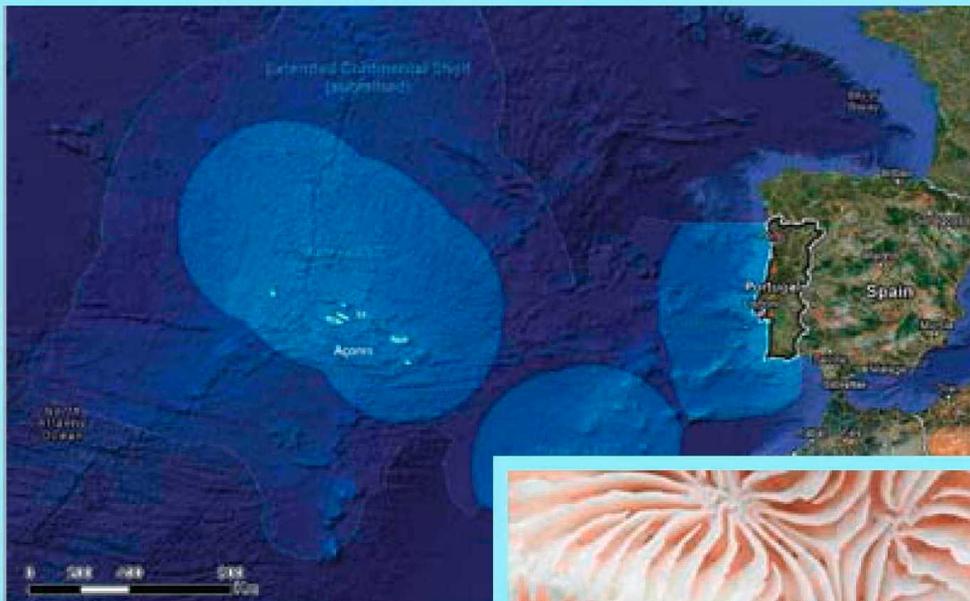


que há oportunidade de acesso a investimento, claro que com as regras todas que estão instituídas, da ordem de 20% do valor que geramos ao ano. Cinco anos para transformação, digamos que estamos nos limites de tempo útil para executar. Isso leva a que seja natural que se venha a pensar, mais tarde, numa visão estratégica. É provável que vá ser necessário estabelecer uma visão para 2040 ou 2050, porque quando trabalhamos transformação, estamos a alterar a forma da sociedade. Por isso, a estratégia nacional

de manobra em termos de empreendedorismo que um fundo estrutural não tem. O fundo estrutural tem obrigações de gestão de projecto bastante pesadas. Essa forma de financiar poderá ser mais atractiva para o empreendedor, porque está mais relacionada com a gestão de risco económico. Os fundos estruturais não estão adaptados à gestão do risco do empreendedorismo. Devem ser mais orientados para a alavancagem da capacitação e não tanto para o empreendedorismo.

E em todo este enquadramento, qual deverá ser o papel da iniciativa privada?

No plano internacional, entendo dever-se procurar estabelecer, acima de tudo, parcerias que facilitem a operacionalização de tudo quanto ficou atrás referido. As relações bilaterais no plano científico e tecnológico com a Noruega nesta área são, por exemplo, um passo. As plataformas de apoio ao desenvolvimento no mar devem cativar empresas nacionais e estrangeiras e deverão internacionalizar-se à cabeça. Um objectivo deste tipo não se deve circunscrever aos limites do país, porque uma capacidade deste género é válida em qualquer bacia oceânica ou outra zona do mundo. Este tipo de plataformas de desenvolvimento deve facilitar a eficiência local, o que significa compromissos locais de determinado tipo de infra-estruturas que podem ser facilitadoras de integração (vários utilizadores acedem às mesmas infra-estruturas porque todos têm a consciência de que isto implica recursos financeiros e quadros de tal maneira elevados que é difícil sustentar). E o modelo de sustentabilidade para Portugal deve residir nas plataformas colaborativas em que todos possam ser representados e beneficiar o máximo possível.



para o mar, o tempo que tem previsto neste momento é aquele que está enquadrado com os instrumentos que estão operacionalizados.

Os fundos irão servir para esse processo de transformação e criar também um novo ímpeto empreendedor no mar?

Atrevo-me a dizer que nem sempre os fundos são a melhor solução para o empreendedorismo. Bem sei que depois existirão outras dificuldades que se prendem com as taxas de juro praticadas, mesmo que sejam objecto de tratamento diferenciado. Mas ainda assim podem ser pouco atractivas. Tem a ver com uma área do plano Junker que é menos referida. Fala-se muito do investimento estratégico na Europa, como se só incluísse grandes projectos de interesse estratégico dos vários Estados-membros, mas há outra parte do plano Junker que tem a ver com pequenas e médias empresas numa base territorial e que pode permitir que o fundo estrutural sirva como garantia bancária para um financiamento do Banco Europeu de Investimento. E se pensarmos que uma garantia bancária pode ser menos de 10% do valor do investimento, isto permite desmultiplicar disponibilidade financeira. Por outro lado, esta disponibilidade financeira terá uma margem



“Eu diria que se queremos trabalhar a biotecnologia, as energias renováveis do mar, entre outras vertentes, temos que nos capacitar para os serviços do offshore.”

“Os fundos estruturais nem sempre são a melhor solução para o empreendedorismo”

Entretanto, regressando à Política Marítima Integrada, outro aspecto importante respeita à articulação com a União Europeia...

Em termos de Política Marítima Integrada, há quatro grupos de especialistas, sendo que um supervisiona os outros três, que é o grupo de especialistas da PMI, em que, no caso português, sou eu o representante. O grupo, embora não tenha sido activado durante a discussão do acordo de parceria, retomou este ano o trabalho com renovada dinâmica. É importante estarmos presentes pela capacidade que temos de influenciar as respectivas políticas, como foi exemplo o nosso alerta para a necessidade de estabelecimento de uma estratégia para



■ No plano internacional, deve-se procurar estabelecer parcerias "A estratégia nacional de especialização inteligente permitiu ao mar entrar em 15 programas operacionais" as relações bilaterais no plano científico e tecnológico com a Noruega são um exemplo

a bacia atlântica, bem como a necessidade de trabalhar uma directiva para o ordenamento do espaço marítimo, o Maritime Special Plan (MSP), onde foi possível fazermos prevalecer o princípio da subsidiariedade. Ou seja, ao mesmo tempo que desenvolvíamos a nossa Lei de Bases de Ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo, fomos dando contributos e o que se verifica hoje é a perfeita harmonização da nossa legislação com a respectiva directiva. Isso está feito. Por outro lado, na questão da Vigilância Marítima Integrada, onde desenvolve

um modelo de dados comum em ambiente de partilha de informação dos vários sistemas de vigilância e fiscalização da pesca, busca e salvamento, administração marítima, VTS, Portugal tem dado passos enormes, tendo-se conseguido, inclusive, colocar já financiamento no PO MAR 2020 para o seu desenvolvimento e interligação.

E isso tem vantagem para nós?

Temos que desmistificar. Uma coisa é um sistema de informação e, outra, uma autoridade

responsável pela sua gestão. É uma tarefa desafiante para as organizações e não é materializável no curto prazo, mas defendo que há condições para que, de forma organizada e estruturada, se desenvolva a integração, tanto mais que a Vigilância Marítima Integrada oferece uma solução gerida e individualiza em termos nacionais, com vantagem acrescida para a preservação dos respectivos recursos, uma vez haver partilha de informação, esta sim, devidamente regulamentada de forma a atingir um grau máximo de eficiência. Esta opção é muito mais segura para o próprio Estado. Mais do que de tecnologias, estamos a falar de cultura. Se entretanto se entender haver necessidade de mais estudos legais, façam-se esses estudos.

Falava ainda de um terceiro grupo de especialistas...

O terceiro grupo prende-se com a perspectiva socioeconómica da Directiva Quadro da Estratégia Marinha (DQEM). Ou seja, na Política Marítima Integrada, a Vigilância Marítima Integrada e Ordenamento do Espaço Marítimo estão dentro de um modelo da própria DGMAR e este terceiro grupo o que faz é trabalhar a perspectiva socioeconómica para apoio à implementação da Directiva Quadro da Estratégia Marinha. O que nos ajudou também a trabalhar



os princípios da conta-satélite, porque tínhamos que dar uma resposta, ficando com uma tripla perspectiva sobre a situação socioeconómica, a gestão e ordenamento do espaço marítimo e o próprio desempenho da economia do mar.

Então, com a Europa está tudo bem...

Está tudo bem. Mas a forma de implementar é que ainda não referi. Irá ser através da Estratégia Europeia para a Área do Atlântico. Estamos numa tentativa de inclusão de projectos bandeira de bacía, onde reconhecidamente entendemos que um Estado costeiro não resolverá nunca o problema sozinho, como são exemplo várias acções que estamos a estudar, entre as quais a transformação do sector dos transportes para a utilização do Gás Natural Liquefeito (LNG) mas, se não houver, em termos de bacía, uma rede de distribuição e abastecimento consentânea com o objectivo, de nada vale, ou o caso do cluster da náutica atlântica...

Promovido pelos franceses?

Sim, mas não só. Espanha também e Portugal pode também beneficiar com isso...

Mas o que vê, segundo dizem, são os iates a passarem ao largo, sem que alguém saiba explicar exactamente por que isso sucede...

Julgo que não há um único motivo, como não haverá uma única solução. Tem que haver uma lógica de convergência de factores. Tal como hoje deve haver uma convergência de factores que afastam, teremos que criar uma convergência de factores que aproximem. Acho que a publicitação e dinamização de actividades de nome e de visibilidade ligados à náutica podem criar alguma atractividade. Mas não chega. Não chega fazer só provas da Volvo. Interessa capacitar a prevalência e a sustentabilidade do modelo, criar permanência e talvez tentar pôr aqui um centro de treino para a náutica oceânica. Se é importante para a Volvo, é importante para a Europa, é importante para Portugal. Ou podemos inverter o processo. É importante para Portugal, para a Europa e para a Volvo. É óbvio que depois a qualidade vai requerer que a oferta seja evidente.

Falando da conta-satélite, qual é o ponto da situação? Já está fechado o projecto?

Contamos que esteja fechado até ao final deste ano. E não será inconflência dizer que estamos a falar de cerca de 58 mil unidades económicas, das quais 2500 a 2800 são públicas e algumas empresas unipessoais. Estamos também a incentivar as entidades a terem melhor noção do que é o contributo para a economia do mar em áreas das contas nacionais que hoje têm mais expressão, como rendimentos que normalmente não eram analisados, como, por exemplo, a opção pela compra de casa junto à

■ "Na conta-satélite, há cerca de 58 mil unidades económicas, das quais 2500 a 2800 são públicas e algumas empresas unipessoais" a publicitação e dinamização de actividades de nome e de visibilidade ligados à náutica podem criar alguma atractividade



praia e não junto à fronteira, bem como outros factores económicos que não eram tradicionalmente assinalados, incluindo, no mesmo plano, a compra de casa junto à praia por estrangeiros e que era uma dimensão que não sabíamos nem medir. Ou seja, começamos a estar em condições para podermos fazer uma melhor avaliação da expressão da economia do mar e do seu desempenho. Admito que, quando viemos da Estrutura de Missão para os assuntos do mar, tínhamos a preocupação de como é que podíamos dimensionar estas coisas. Hoje, em cooperação com o INE, o trabalho foi-se efectuando e está quase concluído.

E como está a decorrer o actual programa em fase de conclusão dos EEA Grants?

O programa está a decorrer dentro dos tempos estabelecidos. Tem três grandes peças. Dois projectos pré-definidos, que é o navio de investigação e o projecto de infra-estrutura tecnológica do sistema de gestão e informação geográfica para a plataforma de base da informação do mar, o SNIMAR. Entretanto, houve já seis avisos para apresentação de propostas para um universo global de 28 projectos.

Quanto representa, em termos financeiros?

No caso do navio, estamos a falar de 11 milhões, mais dois milhões para o SNIMAR e seis milhões para o universo dos 28 projectos referidos. Há ainda uma parte remanescente de 1,5% do valor total, para reforço das relações bilaterais com o EEA Grants, do qual a Noruega é um parceiro.

Qual o ponto de situação da respectiva execução?

No caso do navio, foi feito com concurso internacional, foi seleccionado um vencedor e o contrato está agora no Tribunal de Contas para obtenção do respectivo visto. O SNIMAR está também a decorrer a bom ritmo, verificando-se agora vantagem em criar novos projectos sobre o próprio projecto, ao mesmo tempo que já há abertura para que a execução e finalização do programa se possa estender por mais um ano, tanto mais quanto só agora é que está a ser ultimado o novo quadro negociado entre a EFTA e a União Europeia. Para além disso, incluímos também recentemente mais uma área de regimes de pequena subvenção de financiamentos até 15 mil euros, de sensibilização, num total de mais oito projectos, totalizando nessa área 15 projectos a somar aos 28 referidos anteriormente, num processo que poderá decorrer até Abril de 2016. ■

"Começamos a estar em condições para podermos fazer uma melhor avaliação da expressão da economia do mar"



João Fonseca Ribeiro

“O negócio está no mar profundo”



Para o director-geral da Política do Mar, o futuro da economia do mar está no mar profundo, um nicho ainda em início de exploração e a exigir também uma mudança de paradigma de gestão. Por isso fala em necessidade de «trabalho transformacional», quando as bases da Estratégia do Mar estão estabelecidas e é necessário começar a concretizar. **■ Pág.16**