



Assembleia Geral da Comissão Arco Atlântico

14-15 de junho de 2018 - Comillas (Cantábria-ES)

Ata da reunião

ACOLHIMENTO E INTRODUÇÃO

Juan José Sota acolheu os participantes e deu-lhes as boas-vindas a Comillas. **Javier León Serrano**, Vice-Reitor para a investigação e a transferência de conhecimento na Universidade de Cantábria, agradeceu, por sua vez, aos participantes a sua vinda à Cantábria.

Eleni Merianou, Secretária-Geral da CRPM, recordou aos membros da Comissão Arco Atlântico o conjunto das ferramentas de que dispunham para que tudo evolua nos territórios a favor do bem-estar dos cidadãos.

Sébastien Pilard agradeceu à Cantábria e pediu desculpa pela ausência da presidente do Pays de la Loire, impedida de estar presente por uma visita ministerial de última hora. Recordou o compromisso da sua Região nos trabalhos da Comissão Arco Atlântico e reiterou o seu agradecimento à Mesa Política pela confiança depositada para o próximo mandato. Igualmente, mencionou os anos de transição em perspetiva: uma nova Comissão Europeia, um novo Parlamento e o Brexit. Apelou, pois, ao diálogo e ao reforço de ações por meio dos grupos de trabalho e dos projetos da Comissão Arco Atlântico.

Pauline Caumont recordou alguns pontos estatutários. Foi aprovada a ordem do dia e as [conclusões da reunião plenária da Comissão Arco Atlântico de Helsínquia](#) (outubro de 2017).

Apresentou o [relatório de atividades](#) desde a celebração da Assembleia Geral de Les Sables d'Olonne (março de 2017) e o programa de trabalho para o período de 2018/2019. Insistiu nos pontos principais das ações da Comissão Arco Atlântico: uma mobilização política, graças ao compromisso da presidência, o Brexit ([Nota técnica sobre as consequências do Brexit para as Regiões do Arco Atlântico](#)) e a pesca ([Declaração da Comissão Arco Atlântico sobre a obrigação de desembarque no âmbito da PCP](#)).

Pauline Caumont recordou os três projetos de cooperação em que a Comissão Arco Atlântico estava envolvida: BBMBC (<https://www.bbmbc.eu/>), com o apoio especial da Região Nouvelle-Aquitaine, mediante o grupo de trabalho «Inovação», o projeto SAFER e o projeto CleanAtlantic (<http://www.cleanatlantic.eu/es/>). Concluiu com a visibilidade dos trabalhos da Comissão Arco Atlântico no [Twitter](#), a Newsletter da CRPM ou o sítio web da [Comissão Arco Atlântico](#).

Finalmente, **Pauline Caumont** fez o balanço das perspetivas orçamentais da Comissão Arco Atlântico com base nos documentos enviados aos membros. Importava reter três grandes pontos: favorecer o envolvimento das Regiões com dificuldades de deslocação, prosseguir a dinâmica nos diferentes projetos e continuar a estudar todas as possibilidades para aumentar o número de membros.

GURPOS DE TRABALHO DA COMISSÃO ARCO ATLÂNTICO - BALANÇO DAS ATIVIDADES E ELEIÇÃO DAS NOVAS REGIÕES COORDENADORAS DOS GRUPOS

Ludovic Lareynie recordou os trabalhos do grupo **Inovação** (ver [apresentação](#)), concretamente, pelo desenvolvimento do projeto BBMBC. Em relação ao futuro, cabia recordar três orientações: a continuidade do mestrado [BBMBC](#), a divulgação das boas práticas em matéria de inovação na fachada atlântica e o desenvolvimento de um novo projeto sobre temas de inovação; por exemplo, um «Pack Oceano» para criar um módulo e realizar um inventário das profissões do crescimento azul. A Região Nouvelle-Aquitaine coordenaria novamente este grupo de trabalho.

Christos Economou, da DG MARE, afirmou estar orgulhoso do desenvolvimento e da continuação do projeto. Alegrou-se por ver que este projeto se transformava concretamente e se multiplicava à escala europeia.

Eloísa Susaeta Azcoitia, do Governo Basco, apresentou o balanço da atividade do grupo de trabalho **Energias Marinhas Renováveis**. Recordou as diferentes reuniões do grupo e a visita técnica organizada juntamente com a Comissão Mar do Norte, em Amsterdão, em novembro de 2017. Recordou o papel das Energias Marinhas Renováveis na economia das Regiões Atlânticas e as possíveis sinergias. O Governo Basco coordenaria novamente este grupo de trabalho.

Pauline Caumont fez o balanço do grupo de trabalho **Turismo e cultura atlânticos**. Na ausência de candidaturas para coordenar este grupo, propôs que a questão ficasse pendente até nova ordem.

Vanessa Charbonneau apresentou o grupo de trabalho **Pesca e aquicultura** e recordou as suas atividades e a [Declaração da Comissão Arco Atlântico sobre a obrigação de desembarque no âmbito da PCP](#). Além disso, expôs as prioridades para o futuro: a defesa de um quadro comunitário favorável e de uma política comunitária da pesca adaptada à realidade das Regiões Atlânticas. A Região Pays de la Loire coordenaria novamente este grupo de trabalho.

José Manuel San Emeterio, Chefe do Projeto SAFER, fez uma [apresentação](#) deste projeto relacionado com duas prioridades da Comissão Arco Atlântico: a pesca e a inovação. **José Manuel San Emeterio** mencionou os parceiros e disse contar com o compromisso das Regiões da Comissão Arco Atlântico.

Foram apresentadas duas candidaturas ao grupo de trabalho **Transportes** (País Basco e Cantábria). A Cantábria prosseguiria os trabalhos durante o período de 2018-2019 e o País Basco fá-lo-ia durante o período de 2019-2020. **Montserrat García**, da Cantábria, precisou que as orientações da Região para este grupo de trabalho saíam da sessão 4 sobre os transportes. **Eloísa Susaeta Azcoitia**, do Governo Basco, apresentou as linhas gerais da proposta do Governo Basco: desenvolver ações para reforçar o Arco Atlântico na rede europeia de transportes, procurar a atualidade comunitária dos transportes (transportes aéreos...), preparar respostas para as consultas europeias sobre os transportes, apresentar projetos de interesse para as Regiões e realizar trabalhos técnicos sobre o Arco Atlântico. Recordou que o Governo Basco contava com pessoal especializado em transportes que poderia contribuir com toda a sua experiência na matéria.

Jesús Gamallo apresentou os trabalhos da Task Force **Brexit** e recordou o compromisso da sua Região com este tema. **Ángel L. Sánchez Muñoz**, Secretário Regional para a Ação Exterior da Junta de Andaluzia, alegrou-se pelos trabalhos sobre o Brexit e a pesca, dois temas com elevado valor para a sua Região. A Galiza coordenaria novamente esta Task Force.

Sébastien Pilard concluiu com uma síntese das orientações dos grupos de trabalho registando com satisfação o seu dinamismo.

INTERVENÇÃO DO PRESIDENTE DA REGIÃO DA CANTÁBRIA

Miguel Ángel Revilla, Presidente do Governo da Cantábria, saudou os participantes e congratulou-se com a sua presença na Região. Recordou o compromisso da Cantábria na defesa do Mar Cantábrico e insistiu na importância de proteger o ambiente como resposta aos reptos climáticos. Relativamente ao Marquês de Comillas e à sua influência nesta pequena cidade cantábrica, precisou que a sua Região, e Comillas em particular, foi o primeiro lugar de Espanha a fornecer energia elétrica aos cidadãos. Daí a importância para a Cantábria das temáticas relacionadas com a energia. Embora a Região conte com importantes pontos fortes – aeroporto internacional, grande porto marítimo, universidades, indústrias dinâmicas, etc. – a ligação a Madrid por via ferroviária continuava a ser deficiente. Igualmente, sublinhou a importância de lutar contra a desertificação dos espaços rurais. Por fim, **Miguel Ángel Revilla** concluiu com a adesão e o empenho da sua Região no projeto europeu.

FUTUROS PROGRAMAS INTERREG AO SERVIÇO DA ESTRATÉGIA ATLÂNTICA

Introdução de **Juan José Sota Verdiñón**, Ministro Regional de Economia, Finanças e Emprego do Governo da Cantábria. Instou a Comissão Arco Atlântico a contribuir para a Comunicação da Comissão Europeia de 29 de maio sobre a Cooperação Territorial Europeia (CTE) e sublinhou, em especial, a necessidade de reforçar a cooperação marítima. A Estratégia Atlântica não respondia a todas as expectativas dado que o seu problema principal residia em não receber nenhum tipo de financiamento direto. As Estratégias Macrorregionais eram instrumentos políticos com objetivos mais amplos do que os da CTE.

Pauline Caumont moderou a sessão e apresentou os intervenientes abrindo o debate sobre os seguintes três temas:

- 1) Como melhorar a relação entre a Estratégia Atlântica e os programas Interreg neste espaço?
- 2) Que mecanismos de cooperação com o Reino Unido podiam ser implantados?
- 3) Como simplificar os programas Interreg?

Sandra Tavares da Silva, Vogal Executiva da Autoridade de Gestão do Programa Espaço Atlântico (Região Norte-PT), expôs o seu objetivo recordando os elementos essenciais do programa Interreg Espaço Atlântico: promover a coesão económica e social e apoiar as Regiões Costeiras Atlânticas. Sublinhou a longa tradição de cooperação entre as Regiões desde o projeto piloto ATLANTIS, que abriu o caminho ao programa Interreg Espaço Atlântico. Desde então, o programa tinha obtido grandes resultados apesar de receber um orçamento modesto (140 milhões de euros de FEDER). Em relação ao futuro, sublinhou certas ideias importantes: uma melhor ligação com o público, um reforço da governação do programa e mais relações com a Estratégia Marítima Atlântica.

Juan Llanes, Vogal Executivo da Autoridade de Gestão do Programa SUDOE (Governo da Cantábria-ES), na sua [apresentação](#), agradeceu à Comissão Arco Atlântico pelo convite e apresentou rapidamente o programa SUDOE. Sublinhou a estabilidade das estruturas de gestão, que fora um fator de peso, e a boa dinâmica de cooperação. O programa lançaria uma 4ª convocatória de projetos antes de terminar o período de programação para os projetos de capitalização.

Fernando de la Peña López, do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Espanha, apresentou o ponto de vista do «*Atlantic Strategy Group*» (ASG). Agradeceu o apoio da Comissão Arco Atlântico, bem como a sua ativa participação no grupo ASG. O plano de ação da Estratégia Atlântica, implantado em 2013, estava em processo de revisão. Quanto à questão do financiamento, indicou que um financiamento mais direto teria tido maior impacto. Agradeceu à DG MARE e à DG REGIO o apoio à Estratégia. Solicitou a criação de um fundo exclusivo para financiar a Estratégia Atlântica ou a introdução de bonificações nos programas já existentes. Exortou a Comissão a encontrar soluções.

Pauline Caumont agradeceu aos intervenientes e abriu o primeiro debate:

Claire Le Tertre, da Região de Bretagne, manifestou o seu apoio à intervenção de Fernando de la Peña a favor de um orçamento mais elevado. Ao Interreg Espaço Atlântico faltava, claramente, financiamento: foram apresentadas 426 candidaturas na 1ª convocatória do programa, só tendo sido possível financiar um número reduzido. Faziam falta mais recursos para apoiar esta Estratégia. Além disso, propôs a preparação de um guia que recolhesse o conjunto dos financiamentos que os atores tinham à sua disposição no âmbito da Estratégia.

Mikel Anton, do País Basco, apoiou igualmente a intervenção da Região de Bretagne e do representante do governo espanhol: seria muito útil contar com um fundo para a Estratégia Atlântica. Outra opção seria introduzir rubricas especificamente dedicadas ao financiamento nos programas europeus. Todas as Regiões da Comissão Arco Atlântico partilhavam esta visão.

Eleni Marianou, Secretária-Geral da CRPM, declarou, no entanto, que a implantação de um fundo dedicado se afigurava difícil posto que os novos regulamentos já estavam publicados. Sublinhou a possibilidade de criar medidas instigadoras como bonificações de financiamento. Uma iniciativa positiva seria permitir que os projetos financiassem infraestruturas ou criar uma plataforma de investimento consentânea com a Estratégia. Era necessário melhorar a ligação entre os programas e a Estratégia para que esta última fosse realmente útil.

Elina Hakonen-Meddings, Chefe de Unidade Adjunta na DG REGIO da Comissão Europeia, expressou a sua alegria por se encontrar entre os grandes defensores da Política de Coesão, da cooperação territorial europeia e, em particular, do programa Espaço Atlântico. Face a enormes desafios, a cooperação devia ser a resposta. Quanto ao próximo período de programação, previa-se um ligeiro aumento do orçamento geral da UE com particular importância para a investigação e o desenvolvimento, bem como para a juventude.

☞ Quanto à [Política de Coesão](#), a proposta orçamental ascendia a 330 000 milhões de euros, o que representava uma diminuição de cerca de 10 % em comparação com o período atual. Estes valores continuavam a destinar-se a todas as Regiões, prestando especial atenção às Regiões mais pobres.

- ↻ Quanto à simplificação, foram avançadas propostas radicais. Os regulamentos eram mais curtos e 7 fundos tinham legislação comum. Seria simplificada, além disso, a designação das autoridades de gestão. Desaparecia a obrigação de relatórios anuais nos programas anuais com o fim de acelerar os procedimentos administrativos. Em termos de pagamento, a Comissão aconselhou a adoção do pagamento simplificado em função dos resultados dos projetos. Foram reduzidos os objetivos temáticos de 11 para 5.
- ↻ Quanto à política de cooperação: o orçamento seria exatamente o mesmo, 9 500 milhões de euros a preços correntes. Os programas transfronteiriços estariam concentrados nas fronteiras terrestres. A maior parte do orçamento seria destinada. A Comissão propôs-se reforçar a cooperação marítima concentrando-a nas bacias marítimas: 6 bacias contariam com programas próprios: Ártica, Atlântica, Mar do Norte, Báltica, Mediterrânea, Adriática e Líonica. Sublinhou que a cooperação marítima seria reforçada no próximo período. O objetivo consistia em evitar a fragmentação e a sobreposição dos programas. Os programas transnacionais seriam adequados às estratégias macrorregionais e às estratégias marítimas. Haveria, naturalmente, uma componente especial dedicada às Regiões Ultraperiféricas, bem como à *Smart Specialisation* para facilitar a cooperação inter-regional baseando-se nos S3.
- ↻ Estas propostas estavam em fase de debate entre os Estados-Membros no Conselho e no Parlamento Europeu. A Comissão previa a sua aprovação antes das eleições de maio de 2019.

Christos Economou, Chefe da Unidade “Estratégias para as bacias marítimas, a cooperação marítima regional e a segurança marítima” na DG MARE da Comissão Europeia, exprimiu a alegria de encontrar-se entre os membros da Comissão Arco Atlântico, uma comunidade de Regiões muito ativa que propunha ideias enriquecedoras. Por parte da DG MARE, o plano de ação da Estratégia Atlântica estava a ser revisto. O objetivo era «pensar melhor» e «atuar melhor» com a Estratégia. Insistiu na necessidade de reconhecer o interesse da Estratégia em unir as partes envolvidas, o que dera lugar a vários projetos. A título de exemplo, nas «Blue Calls» lançadas pela DG MARE, dos 13 projetos selecionados, 8 envolviam parceiros atlânticos. Eis um sinal positivo!

- ↻ Quanto à revisão intercalar, a DG MARE cria que o conteúdo do plano de ação era demasiado geral e devia ser precisado. As Regiões deviam ajudar a identificar onde estavam as necessidades, em que setores, para poder orientar melhor as verbas dos diferentes programas. Estavam a ser preparados seminários nacionais, em cuja organização a CRPM colaborava ativamente. Finalmente, sublinhou a impossibilidade regulamentar de criar um novo fundo para a Estratégia, existindo, porém, a possibilidade de intervir nos próximos fundos.
- ↻ Quanto à governança, existia uma diferença entre macrorregiões e estratégia marítima. A Comissão satisfaz as exigências dos Estados e os Estados exigiram uma estratégia marítima. Tal poderia mudar se os Estados assim o desejassem.
- ↻ Quanto ao mecanismo de assistência da Estratégia, seria implantada uma 3ª fase em julho. Era uma boa ideia introduzir uma caderneta que registasse as diferentes verbas disponíveis para todas as partes envolvidas; a DG MARE podia solicitá-la ao mecanismo de assistência.
- ↻ Concluiu indicando que a DG MARE estava muito empenhada em aumentar os orçamentos disponíveis para a Estratégia Atlântica. O seu desejo era que houvesse um melhor plano de ação e Christos Economou partilhava os nossos esforços neste sentido.

Pauline Caumont agradeceu aos intervenientes pelas suas participações completas e de grande valor informativo. Sublinhou o mencionado quanto à Comissão Arco Atlântico. Com efeito, era um fórum de Regiões muito ativas que permitia transmitir informações a nível europeu sobre o que realmente esperava cada Região, com o fim de adequar as verbas às necessidades dos territórios. Abriu uma segunda fase de debate.

Ludovic Lareynie, da Região Nouvelle Aquitaine, solicitou que se precisasse o mecanismo transfronteiriço europeu. Parecia um importante progresso, mas perguntou que aplicações concretas poderia ter. Seria possível financiar infraestruturas?

Elna Hakonen-Meddings respondeu que a cooperação marítima transfronteiriça poderia ser um subprograma separado com um Secretariado Técnico Conjunto, dentro de um programa transnacional.

Eleni Marianou questionou o que tinha levado a transladar a cooperação transfronteiriça marítima para os programas transnacionais. Como se podia garantir que as cooperações atuais perdurassem?

Elina Hakonen-Meddings precisou que se tratava das conclusões resultantes dos estudos e das avaliações dos programas. Alguns programas tinham prioridades muito similares e a Comissão Europeia desejava evitar que os delegados de projetos tivessem a possibilidade de enviar um mesmo projeto a programas diferentes. Dadas as reduções orçamentais ditadas pelo Brexit, a DG Regio pensou como se poderia reforçar o impacto da CTE. Com base em diferentes estudos, afigurou-se lógico reforçar a cooperação marítima nas bacias marítimas europeias. O regulamento previa a possibilidade de implantar «subprogramas» com comités de gestão distintos. A intenção da Comissão não era travar a cooperação marítima transfronteiriça, mas antes conferir-lhe uma dimensão mais estratégica.

Ángel L. Sánchez Muñoz, Secretário Regional para a Ação Exterior da Junta de Andaluzia, apoiou a cooperação territorial marítima interna e externa. A cooperação marítima era mais complicada porque dependia de operadores privados. A Andaluzia cooperava com Marrocos, com excelentes resultados para Espanha e para a Europa. Esta cooperação era necessária e devia prosseguir.

Elina Hakonen-Meddings indicou que, para o próximo período, se previa reforçar o caráter externo da cooperação com os países vizinhos e os países candidatos à UE.

A concluir, **Sébastien Pilard** agradeceu vivamente a todos os intervenientes estes debates de fundo tão enriquecedores. As Regiões tinham interesse nas várias alterações apresentadas e a Comissão Arco Atlântico acompanharia muito de perto a sua evolução.

PARA UMA MELHOR ACESSIBILIDADE DAS REGIÕES ATLÂNTICAS NO PERÍODO PÓS-2020

Introdução e apresentação do balanço do grupo de trabalho «Transportes» da Comissão Arco Atlântico:

Juan José Sota Verdión, Ministro Regional de Economia, Finanças e Emprego do Governo da Cantábria, recordou o importante peso representado pelo porto de Santander para o PIB da Cantábria e para o desenvolvimento da Região. A sua ligação por rede ferroviária com o sul e o leste era fundamental.

Francisco Martín Gallego, Ministro Regional da Inovação, Indústria, Turismo e Comércio do Governo da Cantábria, recordou que o Mecanismo Interligar a Europa (MIE) se tinha comprometido até então a financiar os corredores em 95 % do seu orçamento. Na CRPM, a Cantábria lutou por uma melhor repartição geográfica do financiamento europeu.

▪ [Cf. Documentos de trabalho da CRPM e da Comissão Arco Atlântico](#)

Alegrou-se pela ampliação do corredor atlântico e mediterrâneo em benefício das Regiões Atlânticas, bem como pela nova possibilidade de financiar uma série de projetos de transportes transfronteiriços. Desejou que a Comissão Arco Atlântico continuasse a defender a extensão da rede ferroviária cantábrica às três principais cidades bascas.

Apresentou as próximas etapas do grupo, que não eram mais do que uma síntese das propostas da Região do País Basco e da Cantábria que copresidiam ao grupo:

- **Realçar o valor das autoestradas do mar**, não só como forma de ligar a Irlanda ao continente no contexto do Brexit, mas também como ferramenta para levar a cabo a transição energética (projeto de GNL, MedAtlantic Ecobonus). O transporte marítimo não fazia concorrência ao transporte terrestre mas completava-o;
- **Desenvolver um mapa alternativo dos corredores**;
- **Chegar a um discurso comum** entre as Regiões do Atlântico pertencentes à rede central e as da rede global;
- **Defender o princípio da coesão territorial** (Art. 4º do MIE);
- **Trabalhar numa declaração política** da RTE-T e do MIE II;
- **Planificar um encontro entre os responsáveis dos transportes** das Regiões Atlânticas em Bruxelas ou na Cantábria, um «fórum das Regiões Atlânticas para o futuro da política de transportes europeus» com o objetivo de assinar um declaração comum;
- **Organizar reuniões políticas** para apresentar esta declaração às instituições.

O debate seguinte foi moderado por **Patrick Anvroin**, Diretor da CRPM encarregado dos transportes, que realizou uma [apresentação](#) sobre os reptos da proposta de regulamento da Comissão Europeia, o MIE e as próximas fases de *lobbying* na CRPM.

Isabelle Maës, Assessora do Coordenador do Corredor Atlântico na DG MOVE da Comissão Europeia (*intervenção à distância*), apresentou os elementos essenciais do futuro da política europeia de transportes:

- 👉 **Sobre o orçamento:** a verba para a mobilidade militar pertencia plenamente ao MIE II. Tendo em conta o fundo de coesão e o aumento do orçamento do MIE II em 14 %, isto era muito positivo no contexto do Brexit. A verba para a mobilidade militar contribuiria para o desenvolvimento de infraestruturas e o aumento do rendimento técnico da rede em benefício da população militar e civil.
- 👉 **Sobre o regulamento do MIE:** existia um orçamento geral e outro de coesão que funcionaria de modo diferente. 70 % do orçamento de coesão seria despendido até 2023, no respeito das verbas nacionais. Depois dessa data, a parte do orçamento que não tivesse sido despendida e os 30 % restantes seria licitada entre os países elegíveis para o fundo de coesão. O fundo de coesão permitiria um cofinanciamento de 85 % para os projetos transfronteiriços e de 70 % para o remanescente. Relativamente ao orçamento geral, os projetos que incluíssem uma ligação transfronteiriça e/ou com uma região ultraperiférica receberiam 50 % de cofinanciamento; os restantes 30 %. Far-se-ia o mesmo com a verba de mobilidade militar. As autoestradas do mar não eram consideradas elementos transfronteiriços.
- 👉 **Sobre o anexo 1 do MIE:** os corredores foram ampliados incluindo certas alterações propostas pela CRPM. A rejeição de outras alterações devia-se a questões jurídicas, já que incluíam partes não elegíveis da rede global. Igualmente, por questões orçamentais, a Comissão Europeia limitou-se a aumentar em, apenas, 15 % o tamanho (em quilómetros) da rede de corredores.

Ben Breen, Economista - IMDO (*Irish Maritime Development Office*), fez uma [apresentação](#) sobre o contexto irlandês em matéria de transportes. Aos portos irlandeses era aplicada uma política específica a nível nacional (2013). Os investimentos estavam concentrados em três portos: Dublin, Cork e Shannon. Atualmente, os portos irlandeses enfrentavam vários desafios:

- A dependência das importações irlandesas do transporte marítimo;
- O Brexit e a desaceleração dos procedimentos aduaneiros com o Reino Unido;
- O Brexit e as alterações das rotas das mercadorias.

Nos últimos anos, os portos irlandeses conseguiram adaptar-se, criando novas ligações com Zeebrugge, Roterdão ou Santander. Estas medidas prosseguiriam com vista a integrar os portos irlandeses e europeus.

Felipe Piña, Diretor-Geral de Transportes e Comunicações do Governo da Cantábria, descreveu, na sua [apresentação](#), os cinco eixos da estratégia regional em matéria de transportes: a aproximação social dos cidadãos e a sua abertura à Europa, o desenvolvimento da sociedade de informação ao serviço da qualidade do serviço de transportes, uma mobilidade sustentável, o desenvolvimento do transporte público (terrestre, aéreo e marítimo) e o desenvolvimento da intermodalidade. A questão da acessibilidade era importante para a Cantábria, com mais população nas zonas costeiras, enquanto as zonas rurais se despovoavam. Importava também assinalar que, durante o período estival, a população nas costas quadruplicava.

👉 Debate com os participantes

Pauline Caumont perguntou a Isabelle Maës quais os detalhes da implantação do MIE II. Em resposta, **Isabelle Maës** precisou que a DG MOVE desconhecia os detalhes, mas gostaria que o processo estivesse finalizado a meio de 2019, antes das eleições do Parlamento Europeu. A primeira convocatória de projetos no âmbito do MIE II teria lugar em 2021. O MIE II não teria qualquer impacto no período de programação atual.

Pauline Caumont perguntou a Ben Breen quais eram os motivos para abrir uma rota Cork-Santander. **Ben Breen** respondeu que o Brexit não era a única razão. Recordou que uma nova rota podia criar novas oportunidades para as empresas e, assim, consolidar a sua viabilidade a longo prazo. Frisou a importância das ligações entre os portos e o *hinterland*, como era o caso, precisamente, da sustentabilidade da rota Cork-Santander.

Michel Caniaux, Delegado do Projeto Via Atlântica, recordou o trabalho da sua associação para ligar a fachada atlântica com a linha Lião-Turim. Propôs às Regiões da Comissão Arco Atlântico que apoiassem este projeto no âmbito da revisão da RTE-T. **Sébastien Pilard** e **Pauline Cuamont** recordaram que a primeira fase tinha consistido em rever o MIE e a conexão de cada Região Atlântica com os corredores. A longo prazo, a linha Lião-Turim poderia receber o apoio necessário se as Regiões da Comissão Arco Atlântico o solicitassem ao Secretariado.

Pauline Caumont procedeu à apresentação da [Declaração Política de 2018](#) e recordou o papel deste documento nos debates com as instituições comunitárias. Apresentou as alterações por discutir depois dos debates na reunião da Mesa Política da véspera.

Concluiu recordando as próximas datas importantes para a Comissão Arco Atlântico:

- 18 de outubro de 2018: reunião da Comissão Arco Atlântico no âmbito da Assembleia Geral da CRPM (Madeira-Portugal)
- Primavera de 2019: Assembleia Geral da Comissão Arco Atlântico (Data e lugar ainda por confirmar)

Sébastien Pilard declarou a reunião encerrada agradecendo aos participantes a sua presença em Comillas. Agradeceu ainda à Região da Cantábria por ter organizado esta Assembleia Geral num local particularmente impressionante e agradável. Além disso, agradeceu às equipas da Comissão Arco Atlântico e da Região da Cantábria o esforço desenvolvido na organização deste evento.