

# COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(90) 544 final

Bruxelas, 27 de Novembro de 1990

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

**"EUROPA 2000: PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO  
TERRITÓRIO DA COMUNIDADE"**

**Uma abordagem preliminar**



## EUROPA 2000: PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO DA COMUNIDADE

### Uma abordagem preliminar

#### I. Introdução

O presente trabalho resume os principais elementos de um documento actualmente em preparação destinado a chamar a atenção para as tendências e pressões com que provavelmente se debaterão a utilização e o ordenamento das terras na Comunidade no início do próximo século. Pretende-se que o documento estabeleça um quadro de referência para as autoridades públicas nacionais, regionais e locais e para as empresas, de forma a apoiá-las na planificação e tomadas de decisão a longo prazo.

A finalidade da presente abordagem preliminar é estimular o debate sobre alguns dos factores importantes que actualmente afectam a utilização e o ordenamento das terras, com vista a ter o documento "Europa 2000" terminado em finais de 1991. Servirá, em especial, como base de discussão sobre assuntos de ordenamento do território numa reunião de ministros dos Assuntos Regionais e Ordenamento Territorial em 23 e 24 de Novembro, em Turim.

#### Perspectivas para o desenvolvimento do território da Comunidade: necessidade de uma abordagem comunitária coerente

Com a crescente globalização da actividade económica e a liberalização das economias planificadas, os países da Europa estão envolvidos num processo de integração económica cada vez maior. Na Comunidade Europeia, este processo de integração foi antecipado e acelerado pelo compromisso de criação de um vasto mercado único sem fronteiras.

Tanto neste vasto mercado como para o seu exterior, os fluxos de comércio, capitais e pessoas através das fronteiras nacionais tradicionais estão, actualmente, a aumentar consideravelmente e a sua estrutura em cada país está a adaptar-se ao crescimento das ligações internacionais.

Esta integração acelerada terá, inevitavelmente, um impacto substancial na utilização e ordenamento das terras na Comunidade. O aumento do tráfego de transportes e telecomunicações e a evolução tecnológica nestes domínios e no da energia criarão problemas suplementares às redes de infra-estruturas a nível regional, nacional e europeu. Tanto a migração

de pessoas entre regiões e entre países como o envelhecimento da população da Comunidade afectarão zonas urbanas e rurais e terão implicações no parque habitacional e na prestação de serviços públicos. As decisões sobre os investimentos e a localização das empresas não só terão um impacto directo na utilização da terra, como terão consequências na criação de infra-estruturas materiais, tais como aeroportos, estradas e escolas.

As políticas definidas e decididas a nível comunitário estão também a ter um impacto crescente na utilização e ordenamento das terras nos territórios dos Estados-membros:

- as políticas comuns agrícola e da pesca, por exemplo, têm uma influência determinante no carácter e estrutura das zonas rurais e costeiras,
- as políticas comercial e industrial, ao mesmo tempo que têm um impacto directo na actividade económica e no emprego nas regiões, conduzem inevitavelmente à necessidade de criação de novas zonas industriais ou de abandono e/ou reactivação de antigas,
- a política externa da Comunidade através de acordos comerciais, cooperação económica e para o desenvolvimento com países terceiros têm impacto nas próprias regiões da Comunidade tanto em termos industriais como de migração,
- as políticas de ambiente da Comunidade relativas à poluição do solo, da água e do ar têm igualmente consequências importantes para o ordenamento e utilização do território comunitário. A relação da protecção do ambiente com o desenvolvimento económico é especialmente sensível, designadamente porque a qualidade de vida se está a tornar um factor importante na capacidade das regiões e cidades para atraírem novos investimentos. Torna-se cada vez mais evidente que o equilíbrio certo entre a protecção de um ambiente frágil e o crescimento económico será difícil de atingir se não houver uma visão clara da forma como deverá evoluir o ambiente físico na Comunidade,
- a política comunitária de desenvolvimento dos recursos humanos, e especialmente a que diz respeito à formação profissional, influencia a localização da actividade económica e, dessa forma, tem impacto na utilização da terra,
- a política regional da Comunidade, tal como foi recentemente reforçada pelo Acto Único Europeu, está directamente envolvida em decisões sobre o ordenamento do território em toda a Comunidade, dado o objectivo do Tratado de promoção do "desenvolvimento harmonioso do conjunto da Comunidade".

Está, obviamente, mais directamente envolvida através do combate aos problemas estruturais das regiões mais fracas e desfavorecidas, com mais de metade do território comunitário abrangido por programas de desenvolvimento regional. Nas regiões menos desenvolvidas, em especial, estes programas dizem predominantemente respeito ao desenvolvimento de infra-estruturas materiais.

A ajuda comunitária ao desenvolvimento regional incide necessariamente nas regiões com os mais graves problemas estruturais de subdesenvolvimento ou de reestruturação. Contudo, muitas regiões em toda a Comunidade dependem, frequentemente de forma decisiva, de importantes projectos de investimentos infra-estruturais ou industriais situados em outras zonas da Comunidade. No âmbito do vasto mercado de 1992, as regiões periféricas, por exemplo, estarão directamente interessadas na realização de projectos em regiões mais centrais, que ligarão todas as regiões através de redes de transportes à escala europeia.

A política regional da Comunidade não se deverá limitar ao papel de conceder ajuda financeira a um número restrito de regiões, mas deverá também levantar questões que reflectam a utilização e desenvolvimento do conjunto do território da Comunidade.

O desenvolvimento do território da Comunidade no âmbito do vasto mercado também precisa de ser visto na perspectiva de uma maior integração económica, social e cultural com os países vizinhos.

Por exemplo, o estreitamento de relações entre a Comunidade e os países da AECL num "Espaço Económico Europeu" levanta questões relacionadas com o desenvolvimento de redes de infra-estruturas, que envolvem ligações através das regiões alpinas para o Sul, e com a Escandinávia para o Norte. Ao mesmo tempo, os laços com os países da Europa Central e de Leste e com os da bacia mediterrânica terão, sem dúvida, efeitos no desenvolvimento das estruturas materiais na Comunidade.

Todas as dificuldades e transformações acima descritas tanto podem representar riscos como oportunidades para o desenvolvimento equilibrado do território da Comunidade. Entre os riscos estão a possível marginalização de determinadas zonas ou o maior isolamento das zonas periféricas com os consequentes movimentos da população, a degradação do ambiente e o congestionamento do tráfego e, ainda, a competição inútil sobre onde seria mais adequada a complementaridade. Por outro lado, a realização do mercado único e a introdução de novas tecnologias oferecem oportunidades para uma melhor utilização do território da Comunidade.

O solo comunitário é limitado. As suas potenciais utilizações são restringidas pela geografia e pelas diferenças sociais e culturais: sete dos doze Estados-membros situam-se em ilhas ou penínsulas; há grandes variações na densidade da população, com uma média de 139 hab/km<sup>2</sup>, em comparação com 26 hab/km<sup>2</sup> nos E.U.A., havendo zonas em que ultrapassa a densidade de 700 hab/km<sup>2</sup>.

As decisões sobre investimentos estratégicos têm consequências duradouras e muitas vezes irreversíveis na paisagem, sendo, por isso, essencial que sejam tomadas na posse das melhores informações disponíveis. O envolvimento da Comunidade na utilização e ordenamento das terras provém deste facto.

Os Estados-membros, conjuntamente com as respectivas autoridades regionais e locais, têm a responsabilidade pelas decisões sobre a utilização da terra. Estas autoridades públicas estão a estabelecer planos para a próxima década: para infra-estruturas de base nos transportes, energia, água e telecomunicações; para investimentos em escolas, hospitais e serviços sociais. Tais decisões têm vindo a ser cada vez mais descentralizadas, o que constitui um bom exemplo da aplicação do princípio da subsidiariedade. As autoridades públicas, contudo, enfrentam crescentes dificuldades em avaliar os prováveis problemas provenientes de influências externas aos seus territórios que possam afectar o solo e outros recursos. A própria dimensão comunitária desempenha um papel cada vez maior nos seus processos de tomada de decisão. Aquelas autoridades precisam de estar informadas sobre a evolução da situação no que diz respeito ao conjunto do território comunitário, a fim de que possam tomar as melhores decisões sobre os seus próprios investimentos.

O mesmo acontece no sector privado, onde os gestores, ao elaborarem estratégias empresariais, necessitam, da parte das autoridades públicas, de um quadro de referência mais claro, que esboce as tendências e pressões de longo prazo que afectarão os mercados europeus.

Nos casos em que uma evolução especial afecte mais do que um Estado-membro, existem relativamente poucos meios de consulta entre os Estados-membros de forma a evitar duplicações ou incompatibilidades de investimentos. Se houvesse uma abordagem mais coerente da utilização do território comunitário através das fronteiras, seria também possível maximizar os potenciais benefícios do mercado único.

A Comunidade pode ajudar a atenuar os problemas de quem toma decisões no sector público e privado, proporcionando informações sobre a evolução da situação na Comunidade - é esse o objecto do documento EUROPA 2000, em preparação para o final do próximo ano.

Destina-se a fornecer um quadro de referência para as autoridades públicas e empresas, nas suas planificações e tomadas de decisão a longo prazo. Não deve ser entendido como uma espécie de plano-mestre da evolução da Comunidade.

A necessidade de um enquadramento comunitário coerente fora já prevista nos regulamentos sobre os fundos estruturais da Comunidade, adoptados em 1988. (Cf. artigo 10º do Regulamento FEDER). Na sequência disso, numa primeira reunião dos ministros dos Assuntos Regionais e do Ordenamento Territorial em Nantes, em Novembro de 1989, foi acordado dar-se início ao processo de discussão mais sistemática e colectiva sobre o ordenamento do território a nível comunitário.

Numa resolução adoptada na sessão de Outubro de 1990, o Parlamento Europeu defendeu, também, especificamente uma abordagem concertada do ordenamento territorial numa base comunitária.

Além disso, o trabalho sobre redes transeuropeias, actualmente a ser levado a cabo pela Comissão para o Conselho Mercado Interno, sublinha a necessidade de desenvolvimento de infra-estruturas materiais à escala comunitária, e de facto numa base europeia. A Comissão publicará em breve um relatório provisório sobre este assunto<sup>(1)</sup>.

Dos vários factores capazes de influenciar a utilização do território comunitário na próxima década e para além dela, uns são mais susceptíveis de ser analisados quantitativamente do que outros. O presente documento debate factores de especial significado - tendências da população, novos factores de localização para a indústria e serviços, evolução nas zonas urbanas, rurais e fronteiriças, transportes, energia, telecomunicações, investigação e desenvolvimento, e ambiente - , identificando os sectores que necessitam da maior atenção, mas servindo como base de discussão entre os ministros dos Assuntos Regionais e do Ordenamento Territorial na sua reunião em Turim, em 23 e 24 de Novembro.

## II. Tendências principais

### 1. População e migração

População: O crescimento da população comunitária será variável - alguns dos Estados-membros do Norte (Alemanha, Luxemburgo, Bélgica, Dinamarca) vão provavelmente ter um crescimento negativo, enquanto as regiões periféricas (sul de Espanha, sul de Itália, Irlanda, Irlanda do Norte) terão um aumento. A população total do actual território da Comunidade manter-se-á, provavelmente, estável, em cerca de 340 milhões. Neste total estável, haverá um envelhecimento progressivo, resultado do declínio da taxa de natalidade nas décadas

---

(1) Ver, também, os documentos COM(89)643, COM(90)310, conclusões da Presidência do Conselho Europeu de 9 de Dezembro de 1989 e a Resolução do Conselho de 22 de Janeiro de 1990 (JO nº C 27, p. 8).

do 60 e 70. O nivelamento no declínio das taxas de natalidade no norte da Comunidade, conjugado com a tendência decrescente das taxas de natalidade no sul, significa que é provável que este efeito de envelhecimento se alastre a todas as regiões da Comunidade. O quadro nº 1 dá uma imagem global da Comunidade relativamente à evolução da estrutura de idades até ao ano de 2015 e o mapa nº 1 mostra a repartição regional da população idosa em 2010. Tal como se pode ver no mapa, existe uma considerável diversidade regional da proporção de idosos por região.

A oferta de mão-de-obra acompanha as tendências populacionais com um desfasamento temporal de cerca de 15 anos, o tempo necessário para que as crianças nascidas atinjam a idade de trabalhar. No conjunto da Comunidade, prevê-se um crescimento modesto da oferta de mão-de-obra de cerca de 1,5 milhões de pessoas (ver quadro nº 2). O declínio do número de jovens, associado ao envelhecimento da força de trabalho, requer meios para a formação contínua durante a vida adulta, tal como oportunidades mais dirigidas de reciclagem.

**Migração:** As tendências migratórias correspondem muitas vezes a diferenças internacionais e inter-regionais em oportunidades de emprego e níveis salariais. Contudo, outros factores como diferenças linguísticas e culturais, bem como a política oficial para com a migração, impedem uma resposta directa a impulsos económicos.

Existem essencialmente dois tipos de migração que é necessário ter em consideração a nível da Comunidade: a migração interna na Comunidade (no interior dos Estados-membros e entre eles) e trocas migratórias com países terceiros. Os fluxos migratórios internos na Comunidade abrandaram nos últimos anos, em resultado de oportunidades de emprego menos favoráveis nas regiões nucleares da Comunidade e dos Estados-membros. A manutenção ou inversão desta relativa falta de mobilidade geográfica da força de trabalho dependem, em grande medida, dos resultados económicos relativos das regiões periféricas por comparação com as nucleares.

A migração de países terceiros é menos fácil de prever, mas continuará quase certamente a ter uma influência importante nos mercados de trabalho da Comunidade, em especial nas grandes conurbações. O Mercado Único, que em princípio vai proporcionar uma maior mobilidade através das fronteiras nacionais, poderá aumentar essa influência, embora as políticas de cooperação e desenvolvimento com os países em causa, bem como as políticas nacionais de imigração, possam mitigar a questão.

A continuarem estas tendências relativas à população e migração, levantam-se várias questões, entre as quais: de que forma é o ordenamento nos Estados-membros actualmente influenciados por estas tendências para o envelhecimento da população indígena e para uma imigração potencialmente significativa ?; até que ponto estas tendências são tidas em consideração, por exemplo, na criação de infra-estruturas de educação e serviços sociais (menos escolas, diferentes necessidades habitacionais, mais hospitais, lares para a terceira idade, instalações para reciclagem, etc.) ?; será já possível detectar evoluções específicas resultantes das transformações do perfil etário da população, p. ex., migração de reformados para determinadas zonas ?; quais as implicações para as principais conurbações de uma maior concentração de comunidades imigrantes nessas zonas?

## 2. Mobilidade da actividade económica: novos factores de localização

A abordagem que a Comunidade faz dos aspectos industriais em geral foi clarificada no seu documento "Política Industrial num Ambiente Aberto e Competitivo". Quanto aos factores de localização, o declínio de algumas das indústrias mais antigas reduziu a importância de factores tradicionais de localização como a proximidade de matérias-primas e de fontes de energia. Ao mesmo tempo, os progressos na tecnologia de transportes e de comunicações, bem como a emergência de novos métodos de organização da produção aumentaram enormemente a mobilidade de grande parte dos sectores industrial e de serviços. Esta tendência será reforçada com a realização do mercado interno. Isto levou alguns estudos a sugerir que a proporção do emprego total na Comunidade, que pode ser considerado em potência "geograficamente móvel", aumentou de cerca de 30%, nos anos 50, para mais de 50%.

No conjunto da Comunidade, estes factores não mostraram até agora uma tendência constante para a redução das disparidades regionais, embora tenha vindo a haver algum nivelamento, muito especialmente em Espanha.

A Comissão tem procurado instigar o diálogo com a comunidade empresarial sobre os factores que influenciam as decisões relativas à ocupação do solo. Foi levado a cabo um estudo aprofundado junto de cerca de 9000 empresas em regiões de toda a Comunidade\*. A Comissão

---

\* "An Empirical Assessment of Factors Shaping Regional Competitiveness in Problem Regions" - Ifo - Institut für Wirtschaftsforschung, 1990.

organizou também uma conferência em Dublin Castle em Junho de 1988, em que participaram mais de cem importantes empresários. As conclusões de ambas as iniciativas sugerem que, à parte outros elementos que afectam directamente a rentabilidade, como o custo do capital, por entre os factores mais importantes que influenciam as decisões de localização, estão:

- sistemas de transportes e comunicações rápidos e eficazes,
- a disponibilidade de força de trabalho qualificada,
- acesso a instituições de formação e organismos de investigação locais,
- a presença de empresas de serviços de grande qualidade, na medida em que as empresas contratam cada vez mais serviços anteriormente efectuados por elas próprias,
- a qualidade do ambiente social e cultural, incluindo instalações desportivas e de recreio.

Agora que as empresas industriais e do sector dos serviços se tornaram espacialmente muito mais móveis, é provável que os responsáveis pela política económica regional deparem com uma maior concorrência inter-regional e intercidades para reter ou atrair investimentos. Por esse motivo, a política comunitária deve incluir tanto uma estratégia global de promoção de competitividade e capacidade de atracção internacional da Comunidade como local para investimento interno, como medidas para melhorar a competitividade regional, medidas de conjunto essas que incluam a educação e a formação, a melhoria do ambiente, a inserção das empresas regionais nas redes IDT comunitárias e a modernização de sistemas de transportes e comunicações. A Comissão lançou várias iniciativas com esse objectivo, como PRISMA, TELEMATIQUE e EUROFORM, envolvidas na criação de serviços para PME, redes de transmissão de dados e novas competências e qualificações.

Em vista destas tendências, está a tornar-se cada vez mais necessário que as regiões criem um "bloco" mais vasto de vantagens de localização, que incluam instalações para educação e recreio, serviços especializados às empresas e um ambiente de alta qualidade, bem como as condições fundamentais constituídas por infra-estruturas materiais e uma força de trabalho qualificada. Até que ponto deverá a política regional ser mais orientada para o apoio deste tipo de investimentos ?

### 3. Problemas urbanos

Desde o final da Segunda Guerra Mundial, a população da Europa comunitária tem vindo a urbanizar-se cada vez mais. Estatísticas do início da década de 80 mostram que a Comunidade\* tinha na altura cerca de 229 grandes áreas metropolitanas, com uma população superior a 330 000. Destas, 122 tinham uma população nuclear superior a 200 000. A distribuição das 122 zonas urbanas nucleares pode ver-se no quadro nº 3.

A sociedade europeia tornou-se, portanto, em grande medida uma sociedade urbana (quadro nº 4 e mapa nº 2).

Há vários tipos de zonas urbanas: desde cidades capitais, grandes mesmo a nível mundial, com vastas zonas suburbanas, até cidades mais pequenas que conservam o carácter de cidades de província. Os problemas das zonas urbanas diferem, não apenas em relação à sua dimensão e geografia, não obstante a importância destes factores. Zonas há que se debatem com problemas de crescimento, outras com problemas de declínio e decadência, outras ainda com ambos.

O crescimento tem os seus próprios problemas. A zona urbana torna-se um pólo de atracção do crescimento na região. A população aumenta, os preços do sector imobiliário sobem, crescem os problemas de tráfego e a qualidade de vida, muitas vezes um catalisador para o crescimento da cidade, deteriora-se. Os problemas do declínio urbano são caracterizados por uma queda na população e consistem, frequentemente, na concentração de problemas que resultam na decadência física de certos bairros, bem como na segregação social e pobreza. Podem encontrar-se zonas localizadas de decadência em virtualmente todas as cidades, mesmo as prósperas e em crescimento. Os problemas das partes antigas das cidades são característicos das velhas cidades britânicas. Em França, problemas comparáveis existem principalmente na periferia das cidades ou em comunidades industriais satélites mais antigas e pequenas. Por último, as zonas suburbanas das grandes conurbações têm problemas especiais, designadamente com transportes.

---

\* não incluindo a antiga Alemanha de Leste

Do ponto de vista da utilização da terra, é evidente que as crescentes restrições ao desenvolvimento urbano e à protecção das zonas verdes terão implicações nas próximas décadas para as zonas urbanas existentes. Contudo, é provável que o despovoamento rural continue, apesar da introdução de políticas que procuram sustê-lo. Preocupações sobre problemas de qualidade de vida como o ruído, os incómodos decorrentes das longas deslocações diárias para os locais de trabalho, tratamento de resíduos, etc., podem reduzir a atracção exercida pela vida urbana, mas é improvável que levem a uma inversão da tendência para a urbanização. Há, no entanto, alguns indícios de que estes factores provocarão taxas de crescimento mais rápidas em cidades de dimensão intermédia por comparação com as maiores conurbações.

Deve sublinhar-se que a Comunidade não é responsável pela política urbana como tal. Não consta do Tratado. Mas as responsabilidades ambientais da Comunidade e a acção que promove através dos fundos estruturais para a coesão económica e social leva-a a desempenhar um papel importante no desenvolvimento das cidades. A Comunidade pode desempenhar um papel restrito na renovação urbana, embora o alcance das suas intervenções esteja actualmente limitado a determinados tipos de investimento e muitas áreas, p. ex. habitação, estejam excluídas.

A Comissão publicou recentemente um "Livro Verde sobre o Ambiente Urbano", actualmente em discussão nos Estados-membros.

Tal como as regiões estão a criar a sua respectiva identidade no âmbito do Mercado Único, as cidades procuram também definir o seu papel e identidade. O novo contexto económico assistirá a alteração na função das cidades e aumentará, frequentemente, a concorrência entre elas. Ao mesmo tempo, as cidades estão a criar laços complementares a fim de valorizarem as suas respectivas especializações. Isto manifesta-se na criação de redes e agrupamentos com que as cidades procuram estabelecer laços respeitantes a problemas comuns, reunir recursos que permitam realizar economias de escala e incentivar a cooperação tecnológica. Por exemplo, a rede Polis foi criada por 32 cidades, co-financiada pela Comunidade, com o objectivo de procurar novas soluções para a gestão do tráfego e tentar uma convergência na exploração de novas tecnologias. As redes urbanas oferecem às cidades europeias a oportunidade de competirem de forma mais eficaz nos mercados mundiais.

Estas tendências exigem que se preste uma maior atenção a nível comunitário tanto ao problema do desenvolvimento das zonas urbanas como aos potenciais benefícios a extrair do contacto e cooperação entre cidades na Comunidade. Em especial, os Estados-membros podem querer debater a evolução das acções de renovação urbana e a maior cooperação entre cidades.

#### 4. Desenvolvimento rural

Embora a produção agrícola comunitária tenha continuado a aumentar, a sua contribuição para o PIB total diminuiu. Cerca de 7,7% da população activa da Comunidade trabalha no sector agrícola (incluindo silvicultura e pesca), mas este número continua a diminuir. Essa contribuição poderá diminuir para cerca de metade em 2010 no conjunto da Comunidade.

No entanto, a agricultura continuará a desempenhar um papel significativo no futuro desenvolvimento das zonas rurais, não apenas em termos económicos, mas também sócio-políticos. Esta última questão aplica-se em especial, entre outras coisas, às regiões mediterrânicas, onde se calcula que, por volta do ano 2000, se situe 75% da população agrícola comunitária.

As diferenças regionais são também evidentes nos tipos de problemas enfrentados pelas zonas rurais tal como foram definidos na Comunicação da Comissão sobre "O Futuro do Mundo Rural" em 1988:

- nas zonas rurais em regiões de grande densidade populacional, como o norte da Alemanha e os países do Benelux, a redução da actividade agrícola pode, frequentemente, ser contrabalançada pela criação de postos de trabalho na indústria ou em serviços, mudando, por consequência, a estrutura de utilização da terra,
- em zonas rurais onde a agricultura se encontra em declínio mas onde ainda seja importante para a maior parte da população activa, como o norte de Espanha, o envelhecimento da comunidade agrícola e a falta de trabalho alternativo conduzem ao despovoamento e à existência de perspectivas de desenvolvimento limitadas no futuro,
- em zonas rurais onde a população esteja já em declínio, por exemplo, as zonas montanhosas de França, partes da Irlanda e a Escócia Ocidental, a densidade populacional tende para níveis extremamente baixos (menos de 25 hab/km<sup>2</sup>) e o potencial de diversificação da actividade económica tende a restringir-se.

O declínio da população agrícola na Comunidade não é, evidentemente, um fenómeno novo, nem atingiu ainda o seu termo. Isto coloca uma série de problemas à utilização das terras na Comunidade. Mais de 80% do território comunitário é utilizado pela agricultura e silvicultura, mas apenas 10-20% da população comunitária está envolvida. A capacidade das zonas rurais resolverem os seus próprios problemas é dificultada pelo facto de o rendimento per capita ser

Inferior ao das zonas industriais vizinhas e de a população activa na agricultura ser relativamente velha, tendo mais de 50% de agricultores actualmente idades superiores a 55 anos (ver quadro nº 5). A proporção de agricultores com mais de 65 anos continuará provavelmente a crescer nos próximos dez anos.

O futuro desenvolvimento económico das zonas rurais tornar-se-á cada vez mais dependente de outros sectores para além da agricultura: turismo, silvicultura, indústria. Em algumas zonas, essas actividades rurais alternativas substituirão a agricultura, enquanto em outras a complementarão. Há já cerca de 37% de agricultores comunitários ocupados com actividades secundárias; as previsões apontam para 50%, no ano 2000.

Se as actuais negociações do GATT tiverem êxito no seu programado objectivo de reduzir os subsídios à agricultura, esse facto - conjuntamente com o ajustamento contínuo da PAC - implicará provavelmente alterações ainda maiores para a agricultura comunitária, com as correspondentes implicações para a economia rural. Esses ajustamentos darão, provavelmente, maior ênfase às medidas agrícolas susceptíveis de proteger o ambiente.

O conceito de desenvolvimento rural necessita, por consequência, de continuar a afastar-se de uma óptica exclusivamente agrícola e tender para uma abordagem mais global. As políticas agrícola, de ambiente e outras políticas de desenvolvimento económico devem ser integradas numa estratégia global orientada para a exploração as potencialidades de cada tipo de zona rural no conjunto da Comunidade. A existência de estruturas de educação e formação nas zonas rurais é uma condição para sustentar o despovoamento rural. Poder-se-ia tirar partido das potencialidades das tecnologias "multimedia", de ensino à distância e aberto.

A reforma dos fundos estruturais da Comunidade reflecte já esta nova abordagem. A maior parte do território comunitário abrangido pelo objectivo 1 é rural. As regiões do objectivo 5b são rurais por definição. Para além das ajudas atribuídas através dos quadros comunitários de apoio, a Comunidade lançou a iniciativa LEADER destinada a favorecer a integração das zonas rurais no sistema económico global (exploração das próprias potencialidades das regiões, utilização de tecnologias modernas), embora, presentemente, os meios à disposição da Comunidade para o desenvolvimento rural sejam ilimitados.

Estas tendências exigem a adaptação das políticas, tanto da Comunidade como dos Estados-membros, que afectem as zonas rurais. Como poderão as estratégias de diversificação superar os obstáculos da baixa densidade populacional e dos baixos rendimentos? Que papel poderão desempenhar as novas tecnologias de comunicação no incentivo da localização de novas actividades em zonas rurais, especialmente no desenvolvimento de cidades em zonas rurais?

## 5. Zonas fronteiriças

Conforme definidas para efeitos comunitários (ver mapa nº 3), as regiões fronteiriças abrangem cerca de 15% da totalidade do território, nelas residindo cerca de 10% da população da Comunidade. É provável que seja nessas zonas que o desaparecimento das fronteiras internas da Comunidade venha a ter, a nível do espaço, os seus efeitos mais marcados. Estas áreas, situadas na periferia dos Estados-membros e com uma herança de práticas administrativas nacionais e locais que inibe ainda a cooperação transfronteiriça, terão que se adaptar a novos papéis no âmbito do espaço europeu alargado. É nestas áreas que o ordenamento do território obriga a maior consulta e concertação. Quanto ao ordenamento do território e planeamento económico, as zonas fronteiriças apresentam limitações específicas directamente resultantes da sua localização:

- situadas nos extremos dos sistemas de transporte e comunicações que foram planeados tradicionalmente numa base nacional, têm frequentemente infra-estruturas relativamente pobres ainda que associadas a delegações transfronteiriças adequadas;
- enquanto centros comerciais, estão muitas vezes artificialmente separadas das suas correspondentes zonas circundantes naturais, provocando assim distorções nos padrões do comércio;
- são incapazes de justificar serviços públicos (saúde, educação, formação) num âmbito nacional ou estão sujeitos a duplicar serviços já existentes do outro lado da fronteira;
- enfrentam disparidades nos sistemas de tributação e de segurança social, língua e práticas de emprego, que podem dificultar a mobilidade dos trabalhadores através das fronteiras nacionais.

Porém, o desaparecimento de barreiras administrativas não garante só por si o estabelecimento de relações económicas normais transfronteiriças. Para conseguir a realização de acções de cooperação transfronteiriça é necessário um esforço contínuo e orientado. A adopção da iniciativa comunitária INTERREG constitui um passo importante nessa direcção. A Comissão efectuará, consultando frequentemente os Estados-membros, um estudo das disposições legislativas e administrativas que regem a actividade transfronteiriça e avaliará, à luz deste estudo, qual a necessidade de adoptar medidas suplementares para reforçar o planeamento e a cooperação.

Que opiniões têm os Estados-membros sobre medidas que possam contribuir para estabelecer um planeamento concertado em zonas fronteiriças ?

#### 6. Redes de transportes

Espera-se que o crescimento contínuo do tráfego ultrapasse a extensão e melhoria do sistema de transportes, com agravamento do congestionamento, particularmente nas regiões centrais e nos principais centros populacionais das outras regiões. O desenvolvimento de redes de alta velocidade apenas terá um impacto positivo em determinadas regiões da Comunidade. Melhores ligações entre o centro e a periferia podem ajudar a reduzir o congestionamento, bem como contribuir para um desenvolvimento mais equilibrado.

Para o tráfego rodoviário, espera-se um rápido crescimento contínuo no transporte de passageiros, prevendo-se um elevado aumento do número e utilização de veículos particulares. O mapa nº 4 indica os fluxos de tráfego nas principais estradas da Comunidade. O crescimento do tráfego rodoviário levou a um aumento do congestionamento em áreas de elevada densidade como o Benelux e em algumas estradas norte-sul de intensa utilização, tais como as do vale do Reno, alguns vales dos Alpes e o corredor Londres-Dover. Se o crescimento anual do tráfego rodoviário não for inferior a 1,3%, os engarrafamentos nas infra-estruturas de transporte terrestre aumentarão inevitavelmente. A resolução destes problemas de congestionamento pode colidir com a necessidade de proteger o ambiente, em particular onde a disponibilidade de terras é limitada pelas características do terreno.

Quanto ao transporte aéreo, as taxas de crescimento anual deverão provavelmente manter-se acima de 6% durante vários anos. A principal componente do crescimento geral tem sido o aumento do tráfego em aeroportos regionais (com alguns aumentos extremamente elevados em 1989, como, por exemplo, 19,3% em Birmingham, 19,5% no Porto e 20,4% em Montpellier). Porém, o tráfego e o congestionamento aumentaram também nos principais aeroportos internacionais. Os atrasos registados nos vãos realizados em períodos de ponta triplicaram entre 1986 e 1987 e quase triplicaram novamente em 1987 e 1988. O mapa nº 5 apresenta o quadro geral do movimento de passageiros e carga nos principais aeroportos da Comunidade em 1989.

Os problemas do transporte ferroviário não são tanto os de crescimento mas os decorrentes da sua capacidade de ajustamento à evolução da procura. Após, em décadas recentes, ter perdido terreno relativamente a outros sectores, o tráfego ferroviário deverá aumentar desde o presente até ao virar do século em resultado do desenvolvimento das redes de comboios de alta velocidade e das técnicas de transporte multimodais.

As vias fluviais para grandes navios comerciais apenas são significativas na Alemanha, nos países do Benelux e no leste de França. Houve um aumento dos navios de carga internacionais, que representam actualmente 60% do total, e embora o comprimento de fora a fora da frota esteja a diminuir, a sua eficácia está a aumentar devido a um determinado número de inovações técnicas.

Embora haja claras indicações de que a rede europeia de transporte caminha para a saturação, a construção de novas infra-estruturas é restringida por um certo número de razões:

- financeiras: o investimento no sector dos transportes baixou de 1,5% do PIB da Comunidade em 1975 para 0,09% em 1985;
- ambientais: a existência de novas infra-estruturas cria um aumento de tráfego, o que provoca um aumento de poluição e leva a uma maior resistência a tais desenvolvimentos em comunidades locais;
- utilização do espaço aéreo: as terras disponíveis escasseiam, principalmente para a construção de aeroportos perto de grandes conurbações.

O aumento contínuo da procura de transporte coloca à Europa problemas com uma componente espacial vital. Os benefícios plenos do grande mercado só podem ser alcançados se existirem as infra-estruturas necessárias. Este é o fulcro da política comunitária de transportes. A negociação do espaço económico único com a AECL e a abertura da Europa de Leste (com a cooperação da Suíça, Áustria e Jugoslávia, vital para a passagem do tráfego) acentuam a dimensão europeia mais ampla desta questão. O estudo destas questões está a ser efectuado pelo grupo "Transporte 2000".

Actualmente, as iniciativas de política regional a nível das infra-estruturas de transporte incidem na abertura das regiões periféricas (o FEDER destinou cerca de 8400 milhões de ecus ao financiamento de infra-estruturas de transportes em 1975-88, dos quais cerca de 5900 milhões serão gastos em 1989-93). Esta abordagem poder-se-ia tornar mais eficaz no âmbito de uma abordagem concertada do ordenamento do território na Europa.

Sem uma abordagem global, existe o risco de se virem a adicionar novas desigualdades regionais às já existentes. O desenvolvimento de redes de transporte ferroviário de alta velocidade, de estradas e aéreas constitui uma melhoria fundamental. Poderia, porém, dividir a Comunidade em zonas desiguais. Continuarão provavelmente a existir hiatos entre as principais ligações do sistema, podendo algumas áreas periféricas permanecer intocadas se nenhuma outras medidas forem tomadas.

A previsão precisa das tendências do tráfego e do seu impacto constitui um auxílio para o estabelecimento de um equilíbrio adequado entre diferentes formas de transporte que possa tomar em consideração as necessidades ambientais. A criação de redes de transporte multimodais (já introduzidas na Suíça e a serem consideradas em França) combinadas com a tecnologia telemática moderna poderia levar a uma utilização mais eficaz das terras e a uma melhoria da protecção ambiental.

A produtividade das infra-estruturas de transporte poderia ser melhorada pelo estabelecimento optimizado de ligações entre redes de transporte de alta velocidade. Boas ligações combóios de alta velocidade/aeroportos, por exemplo, são essenciais para a existência de comunicações eficazes entre os centros mais desenvolvidos da Comunidade, onde os serviços de combóios de alta velocidade são competitivos, e as regiões periféricas e peninsulares, onde é provável que o transporte aéreo continue a ser mais importante.

A produtividade das redes de transporte pode ser negativamente afectada por más ligações com outras infra-estruturas. Os aeroportos ou as estações de combóios de alta velocidade são frequentemente servidos por sistemas de transportes urbanos antigos ou pouco fiáveis, que diminuem o impacto económico da rede de alta velocidade. O investimento em redes locais deveria desenrolar-se em paralelo com a construção de novos sistemas de alta velocidade.

O desenvolvimento das redes de comunicações tem, como parte da política regional comunitária, sublinhado os benefícios da ligação da periferia com o centro; embora esta prioridade se deva manter, não deveria agora ser dada também importância aos meios de ligação das áreas periféricas entre si? De que outra forma podem as novas disparidades causadas pelas redes de alta velocidade ser evitadas?

#### 7. Infra-estruturas energéticas

O crescimento contínuo da procura de energia aponta para a necessidade de, a nível da Europa, reforçar a cooperação no investimento e no planeamento e gestão de infra-estruturas.

Em 1995, o excesso de capacidade de produção de electricidade da Comunidade no seu conjunto terá desaparecido. A prioridade comunitária será a melhor integração de sistemas de transmissão de energia, de forma a reduzir a necessidade de novas centrais eléctricas e o seu potencial impacto ambiental. Além disso, serão também consideradas prioridades o desenvolvimento de tecnologias que permitam a utilização limpa e económica de carvão e a utilização segura de energia nuclear. Os aumentos dos actuais preços da energia sublinham a necessidade de mais acções comunitárias que promovam o uso eficaz de todas as fontes de energia.

As fontes de energia têm, ainda, um impacto considerável na mobilidade de determinados sectores da indústria. Uma rede energética incompleta pode levar a um aumento das disparidades do desenvolvimento regional. Uma perspectiva coerente da utilização do território da Comunidade, juntamente com esforços adequados para reforçar o funcionamento de redes, poderia fornecer a base para investimentos mais eficazes na infra-estrutura energética. O estabelecimento de redes a nível europeu (para as quais a iniciativa REGEN constituirá uma importante contribuição, especialmente para o gás) será especialmente significativa nas regiões periféricas.

Fontes renováveis de energia, como a hídrica e a da biomassa, poderiam ser especialmente adequadas na satisfação das necessidades energéticas de zonas rurais. A contribuição destas fontes para o fornecimento de energia primária total poderia ser substancial em certas zonas se houvesse uma melhor coordenação inter-regional.

A escolha de locais adequados para instalação de centrais eléctricas e de redes de transporte de energia, bem como para a armazenagem de gás liquefeito, deverá tomar em consideração a protecção do ambiente. A localização de infra-estruturas energéticas pode criar problemas especiais entre os Estados-membros, especialmente em zonas de fronteira.

Em zonas urbanas, uma melhor coordenação entre o ordenamento do território e a programação energética teria algumas vantagens. Permitiria uma redução do consumo de energia, libertando recursos financeiros para outras actividades e ajudando a reduzir a poluição atmosférica.

Os Estados-membros poderiam estudar a forma de integrar mais completamente as redes energéticas europeias a fim de assegurar eficácia e segurança no abastecimento em todo o território comunitário, e também a melhor forma de ligar essas redes a outras fontes de abastecimento no resto da Europa e no Norte da África.

#### 8. Telecomunicações

As telecomunicações desempenham um papel fundamental no desenvolvimento e competitividade das economias da Comunidade Europeia. Estima-se que o valor total do mercado mundial de gestão e transporte de informação ultrapasse 500 bilhões de ecus e que, no final do século, mais de 60 milhões de empregos estejam fortemente dependentes dos serviços de informação e telecomunicações.

O movimento a nível das telecomunicações internacionais aumentou cerca de 20% por ano desde 1980 e atingiu 30 bilhões de minutos em 1990 (em parte devido ao rápido crescimento das transmissões por "fac-símile").

O elevado crescimento da produção, fornecimento e utilização de telecomunicações tem implicações a nível do espaço. A maior parte da actividade no domínio das telecomunicações está concentrada nas grandes conurbações, principalmente nas regiões mais avançadas da Comunidade. Em contraste, as regiões mais atrasadas da Comunidade caracterizam-se frequentemente por infra-estruturas inadequadas a nível das telecomunicações e por falta de conhecimento dos serviços e produtos avançados das telecomunicações.

Além disso, as regiões rurais experimentam, no seu conjunto, uma mais lenta introdução da nova tecnologia das telecomunicações, devida principalmente aos mais elevados custos do fornecimento e manutenção de serviços a estas regiões em comparação com os centros urbanos.

A realização do mercado interno será facilitada pelo livre fluxo de informação através das redes de telecomunicações da Comunidade. O comércio, os serviços financeiros e outros, os transportes, os serviços de saúde e os governos centrais e regionais estão cada vez mais dependentes das telecomunicações. A Comunidade está a lançar as fundações para a tecnologia e os padrões para uma rede alargada de intercomunicações rentável para o futuro. Está também a ajudar a criar redes para a troca de dados relativos ao comércio electrónico (TEDIS) e para permitir que as administrações públicas comuniquem (INSIS e CADDIA). A Comunidade está também a estudar a questão da regulamentação ambiental de modo a garantir o acesso eficaz e aberto a todos os utilizadores onde quer que estes estejam na Comunidade (Realização da Oferta de Rede Aberta - ORA/ONP).

Justifica-se claramente que se proceda à avaliação e ao planeamento da distribuição espacial dos serviços de telecomunicações a médio prazo, de modo a conseguir alcançar-se a convergência necessária entre as regiões da Comunidade. Esta convergência exige um desenvolvimento equilibrado:

- dos serviços existentes nas regiões menos favorecidas para os colocar a um nível comparável com o resto da Comunidade;
- da instalação de estruturas e serviços de comunicação novos e modernos em todas as áreas da Comunidade, incluindo áreas rurais e periféricas, com facilidade de acesso para PME's e outros utilizadores dessas áreas;
- do estabelecimento de quaisquer ligações que faltem nas principais redes de comunicação.

São estes os objectivos dos programas comunitários STAR e TELEMATIQUE.

Os Estados-membros poderiam comentar a forma como as suas próprias estratégias nacionais encaram estas questões de espaço e como podem continuar a ser desenvolvidas as acções comunitárias, e, em especial, quais os mecanismos que podem ajudar a ultrapassar as desvantagens a nível da rentabilidade de investimentos, das áreas mais remotas e menos densamente povoadas.

#### 9. Investigação e Inovação

Existe uma clara relação entre o investimento (público e privado) em investigação e desenvolvimento, novos produtos e processos e o crescimento económico regional. Não é por acaso que as regiões que têm níveis relativamente elevados de crescimento económico são também aquelas que têm elevados níveis de investimento na investigação e desenvolvimento e na inovação. O investimento nestas áreas é uma condição para um desenvolvimento económico regional continuado.

Mas, do mesmo modo que existem disparidades nos resultados do crescimento económico entre as várias regiões da Comunidade, existem disparidades entre as regiões a nível da capacidade de investigação e seu potencial. De facto, estudos realizados pela Comissão indicam que o grau das disparidades em IDT é muito superior ao das disparidades sócio-económicas entre as nossas regiões. De forma a poder ultrapassar as suas limitações, uma região precisa de um bom nível de infra-estruturas de investigação e desenvolvimento, pessoal qualificado e capacidade de transferência de tecnologia.

Na Comunidade, três quartos da despesa total (i.e., pública e privada) em IDT concentram-se na Alemanha, França e Reino Unido. Constatam-se, nos Estados-membros, distribuições extremamente desiguais, sendo as disparidades tecnológicas internas superiores às existentes entre Estados.

As empresas dos sectores da informática e da electrónica estão frequentemente situadas lado a lado num determinado local. Isto pode por vezes ser explicado pela presença de centros de alto nível ou departamentos universitários de investigação de muito boa reputação. O papel desempenhado pelas instituições de ensino superior, tanto na formação de pessoal qualificado para a investigação e inovação como na realização de projectos inovadores para a indústria, pode influenciar a localização do investimento. À medida que os bons resultados da investigação incentivam novos investimentos, o processo de concentração vai-se auto-reforçando.

Esta tendência para a concentração levanta importantes questões a nível das decisões políticas. Embora seja óbvio que nem todas as regiões podem ter níveis equivalentes de infra-estruturas de investigação, cada região deveria, pelo menos, ter estruturas de transferência de tecnologia que lhe permitissem utilizar, em seu benefício, os resultados da investigação realizada noutras zonas. A Comunidade Europeia tem um papel a desempenhar nas questões da ciência, investigação, desenvolvimento e transferência de tecnologia. Através dos projectos de investigação no âmbito do Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento e dos fundos estruturais, incluindo a iniciativa STRIDE, a Comissão está a promover um maior equilíbrio regional. O mesmo apoio é também dado pelo programa educacional comunitário COMETT que apóia a rápida divulgação dos resultados da investigação. A Comissão lançou também um programa chamado SPRINT, que visa fortalecer as infra-estruturas para serviços de inovação através do estabelecimento de redes intra-comunitárias e que inclui acções específicas para as regiões menos favorecidas.

Os Estados-membros poderiam sugerir qual a forma de incentivar uma mais ampla distribuição, a nível regional, das capacidades de investigação e qual a forma de levar a investigação realizada a nível regional a responder melhor às necessidades locais.

#### 10. Qualidade do Ambiente

Há um consenso crescente quanto à necessidade das decisões na área do desenvolvimento económico atribuírem maior importância aos custos, a longo prazo, a nível de recursos e ambiente.

É também necessária uma abordagem comunitária dos problemas ambientais que garanta condições comuns para o Mercado Único e uma acção conjunta para combater os problemas comuns de poluição (ver mapa nº 6). Entre os desafios que a Comunidade enfrenta a nível de ambiente encontram-se:

- os elevados níveis de poluição atmosférica nas conurbações industriais: concentrações de SO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> nas maiores aglomerações da Comunidade (ver mapa nº 7);
- os problemas do abastecimento e disponibilidade de água e também o da poluição da água. O primeiro problema afecta muitas áreas do sul da Europa. A poluição contínua das águas subterrâneas e a montante dos rios constitui exemplo do segundo;
- a erosão do solo, em especial nas regiões mediterrânicas, e a poluição do solo em zonas industriais em declínio;
- as ameaças ao património nacional, "habitats" em risco de desaparecimento e espécies em vias de extinção;

- os conflitos de interesses na utilização das terras em zonas costeiras onde a ausência de controlo está a ter como consequência danos ambientais significativos;
- a crescente importância que as condições ambientais têm nas decisões relacionadas com a ocupação do solo e na forma como se processa o desenvolvimento do turismo;
- os elevados custos da recuperação ambiental, por exemplo nos novos "Länder" da Alemanha.

O território comunitário é caracterizado por uma considerável diversidade do seu ambiente. O sul tende a ser ecologicamente mais rico do que o norte: existem, por exemplo, tantas espécies de plantas nos Alpes Marítimos quantas as que se encontram em toda a Grã-Bretanha; 60% das espécies de flores da Comunidade e 70% das suas espécies de mamíferos e animais anfíbios encontram-se em Itália.

Os tipos e níveis de poluição diferem também consideravelmente, dependendo das circunstâncias económicas e da força e aplicação da legislação.

A reforma dos fundos estruturais frisou a necessidade de integrar a dimensão ambiental nas políticas regionais da Comunidade. Os gastos nos programas ambientais estão a aumentar mais rapidamente, em termos reais, do que até aqui. A iniciativa comunitária ENVIREG contribuirá para uma mais próxima coordenação entre o desenvolvimento económico e a protecção do ambiente, em especial nas zonas costeiras mediterrânicas.

Os Estados-membros podem dar o seu parecer sobre a prioridade a dar ao investimento em ambiente no sector do desenvolvimento regional.

#### 11. Zonas costeiras dependentes da pesca

Para além dos 300 000 pescadores existentes, há outras actividades associadas aos domínios da pesca e agricultura (construção de barcos, indústria transformadora, actividades comerciais, etc.). Em 1986, estas actividades ocupavam 1,15% da população activa na Comunidade.

Considerando as zonas costeiras da Comunidade no seu conjunto, há uma clara concentração da actividade pesqueira em determinadas regiões, desempenhando essa actividade um papel particularmente importante na economia regional. Estas regiões são tanto continentais (Mediterrâneo, Galiza, Andaluzia, Bretanha, oeste da Escócia, Irlanda, Jutlândia) como insulares (Ilhas Canárias, Ilhas Gregas, Sicília, Ilhas escocesas, Bornholt).

A diminuição de recursos e a redução de determinadas actividades pesqueiras tradicionais levaram a um declínio de algumas regiões. A necessidade de reestruturar este sector, a fim de alcançar um melhor equilíbrio entre recursos e capacidade pesqueira, provocará um aumento das disparidades regionais.

A aquicultura é uma actividade simultaneamente tradicional e moderna, fortemente dependente do ambiente em que se desenvolve. O seu desenvolvimento e o seu potencial são condicionados tanto por factores exógenos (poluição, turismo, desenvolvimento industrial) como endógenos (disponibilidade de juvenis, concentração).

Pode proporcionar alternativas ao desenvolvimento de regiões fortemente dependentes da pesca, desde que esse desenvolvimento se faça num contexto mais alargado que tome em consideração outras actividades humanas.

A reestruturação e o desenvolvimento dos sectores da pesca e da aquicultura deveriam ser considerados no âmbito de um quadro que permitisse a cooperação, ao nível regional, dos principais sectores, públicos e privados, intervenientes no ordenamento do território, no desenvolvimento industrial, no turismo e na urbanização.

Não obstante as dificuldades da gestão das actividades da pesca que ultrapassam o contexto estritamente regional, não será necessário optar também por uma abordagem regional de forma a solucionar os problemas económicos e sociais enfrentados pela indústria da pesca? Embora a gestão dos recursos pesqueiros tenha uma dimensão comunitária, não será também necessário incentivar em maior grau a cooperação entre as autoridades locais afectadas por estes problemas?

### III. Próximos passos

Como anteriormente assinalado, este documento foi elaborado para ajudar a estimular um debate dos temas abordados. A Comissão apresentará, até final de 1991, o documento EUROPA 2000. Esse documento enunciará as tendências gerais actuais e previsíveis na Comunidade, fornecerá uma síntese da forma como vários factores afectam a utilização das terras e a subsequente evolução sócio-económica, examinará as interdependências entre regiões e estabelecerá os cenários possíveis. A Comissão está a desencadear a realização de uma série de estudos para este efeito.

O primeiro conjunto de estudos é uma abordagem a nível global, que analisa factores que modelarão a utilização das terras na próxima década, incluindo alguns dos atrás referidos: demografia e migração, novos factores para a localização da indústria e serviços, evolução do

transporte, energia, telecomunicações, sectores do turismo e lazer, urbanização e futuras funções das cidades, gestão dos recursos e poluição e impacto do desenvolvimento nas áreas vizinhas do sul e leste do Mediterrâneo, Europa do Leste e Central e Escandinávia.

O segundo conjunto de estudos examina a forma como regiões geograficamente próximas, independentemente das fronteiras nacionais, encaram as questões da utilização da terra e dos recursos. As regiões atlânticas, o oeste do Mediterrâneo, os Alpes, o Mediterrâneo central e as regiões do Mar do Norte estarão entre as áreas a estudar.

Será estabelecido um sistema de acompanhamento e actualização da informação proporcionada pelos estudos.

Ao elaborar este documento, que constituirá um quadro de referência, a Comissão será assistida pelos Estados-membros e consultará o Parlamento Europeu. A Comissão considera que as questões abordadas neste documento se encontram entre aquelas que, a longo prazo, justificam um maior envolvimento das autoridades regionais e locais em discussões a nível comunitário, na linha de orientação recentemente proposta no seu parecer sobre a união política de 21 de Outubro de 1990 (COM(90)600). Consultará, em primeira instância, as autoridades regionais e locais, tanto através do actual Conselho Consultivo como através de seminários e grupos de peritos.

MAPAS

- 1 Projeção da estrutura etária: Percentagem da população com mais de 65 anos em 2010.  
Fonte: CCE/Instituto Económico dos Países Baixos
- 2 Densidade populacional e centros urbanos  
Fonte: CCE/Base de dados Eurostat Regio, DG XI - base de dados CORINE
- 3 Regiões fronteiriças  
Fonte: CCE
- 4 Rede de estradas e fluxos de veículos, 1985  
Fonte: Nações Unidas, Census (Prof. IBF Kormoss)
- 5 Transporte aéreo: Principais aeroportos, movimentos de aviões, passageiros e carga transportada, 1989  
Fonte: ADP, Aéroports de Paris
- 6 Poluição transportada pela atmosfera: Deposições de enxofre por fonte  
Fonte: Environmental Resource Ltd.
- 7 Poluição do ar: Emissões de SO<sub>2</sub>  
Fonte: CCE, DG XI - base de dados Corinair

QUADROS

- 1 Envelhecimento da população europeia
- 2 Envelhecimento da força de trabalho 1990 - 2015
- 3 Distribuição das grandes áreas metropolitanas por Estado-membro
- 4 Urbanização e crescimento urbano nos Estados-membros
- 5 Agricultores na CE por grupos de idades

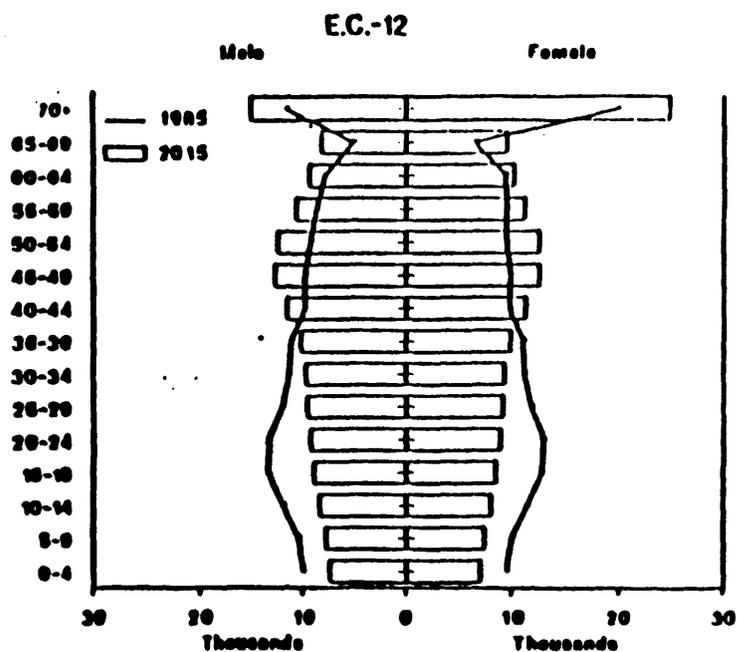
---

(\*) Investigação, tratamento de dados e cartografia por DG XI (base de dados CORINE) e Professor IBF Kormoss. A maior parte dos mapas e quadros não inclui os dados correspondentes aos novos "länder" alemães, e foram preparados antes da unificação.

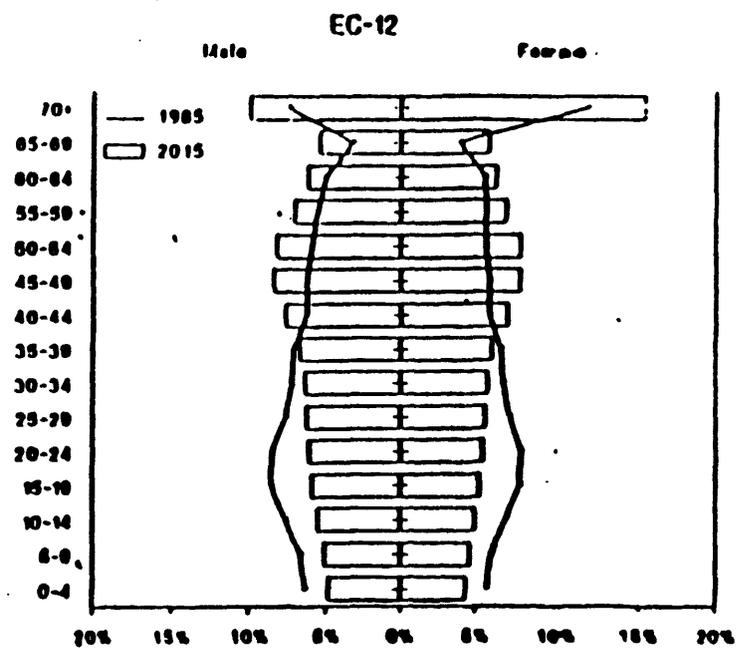
Table 1

Population pyramids, absolute (x 1000) and shares (%)  
(projected fertility)

absolute numbers



share (%)



Source : Demographic Evolution through time in European Regions,  
Netherlands Economic Institute, August 1990

**Table 2**

Ageing of the Labour force 1990-2015 (% in age group)  
(projected fertility and projected activity rates)

Country	age 15-24			age 50+		
	1990	2000	2015	1990	2000	2015
Belgium	14.6	12.2	11.0	14.1	14.3	19.2
Denmark	20.4	15.9	16.0	19.1	24.1	27.5
France	16.1	13.2	13.1	17.4	18.7	22.3
Germany	18.3	12.5	13.8	21.8	22.3	30.0
Greece	14.2	12.4	9.2	25.5	23.1	26.4
Ireland	21.7	22.4	15.3	18.3	18.0	20.3
Italy	18.7	13.9	12.5	19.6	19.4	24.2
Luxembourg	16.5	13.9	14.1	17.1	18.8	24.3
Netherlands	18.0	13.0	14.5	14.2	17.7	22.6
Portugal	22.3	18.8	13.5	21.0	19.5	25.2
Spain	21.4	18.0	13.8	18.7	16.5	21.7
United Kingdom	21.5	17.0	18.4	20.2	22.2	25.9
EC-12	18.9	14.7	14.3	19.5	20.0	24.9

Source : Demographic Evolution through time in European Regions.  
Netherlands Economic Institute, August 1990.

Table 3

Distribution of major metropolitan areas by Member State

Country	Number of major metropolitan Areas	% of National population living in major metropolitan areas (1981)
Belgium/Luxembourg	4	69
Denmark	2	46
France	22	48
Germany	28	63
Greece	2	45
Ireland	1	40
Italy	17	46
Netherlands	4	44
United Kingdom	24	54
Spain	16	57
Portugal	2	60
EEC 12	122	53

Source: "Urban Problems and Regional Policy in the European Community", CEC/Reading University, 1988, p10.

Table 4 Urbanisation degree and urban growth

Countries	Urban population as a percentage of total population		Average annual growth rate (in percent)	
	1965	1988	1965-80	1980-88
Belgium	93	97	0,4	0,2
Denmark	77	86	1,1	0,3
France	67	74	1,3	0,5
Germany (F.R.)	79	86	0,7	0,1
Germany (D.R.)	73	77	(no figures available)	
Greece	48	62	2,0	1,3
Ireland	49	58	2,1	1,1
Italy	62	68	1,0	0,5
Luxembourg	(no figures available)			
Netherlands	86	88	1,2	0,5
Portugal	24	32	1,7	1,9
Spain	61	77	2,2	1,3
United Kingdom	87	92	0,5	0,4
Austria	51	57	0,8	0,6
Switzerland	53	61	1,0	1,3

Notes: The Growth Rates are calculated from the World Bank's estimates. Because of different national definitions of what is urban, cross-country comparisons should be interpreted with caution.

Source: World Development Report 1990, pp. 238-239 and 244-245

Table 5

## FARMERS IN THE EC BY AGE GROUP IN PERCENTAGE

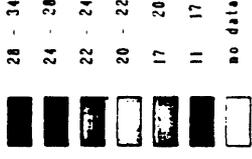
Age	Belgium	Denmark	Germany	Greece	Spain	France	Ireland	Italy	Lux.	Nl.	Portugal	UK	EC12
under 45	33,4	29,4	33,4	21,0	20,6	25,3	24,7	18,9	28,4	31,7	25,0	26,5	22,7
45 - 55	30,6	24,4	35,0	25,7	27,7	26,3	24,7	25,4	26,7	28,2	25,6	25,0	26,9
55 - 65	27,2	26,4	25,6	26,6	28,1	33,1	28,3	30,3	25,6	27,7	24,8	27,4	28,7
over 65	8,8	19,7	6,2	26,6	23,5	15,2	22,3	25,4	19,3	12,4	24,6	21,0	21,7

Source : Eurostat and 1989, Agricultural Report of the Federal Government, Bonn.

# DOCUMENT EUROPE 2000

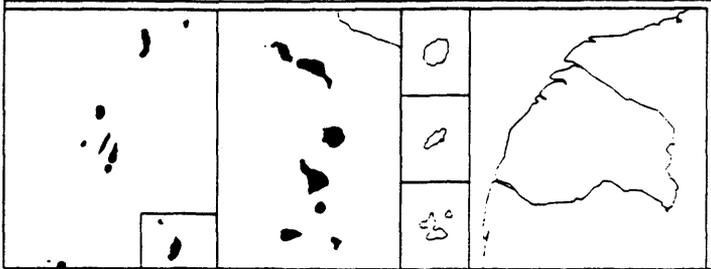
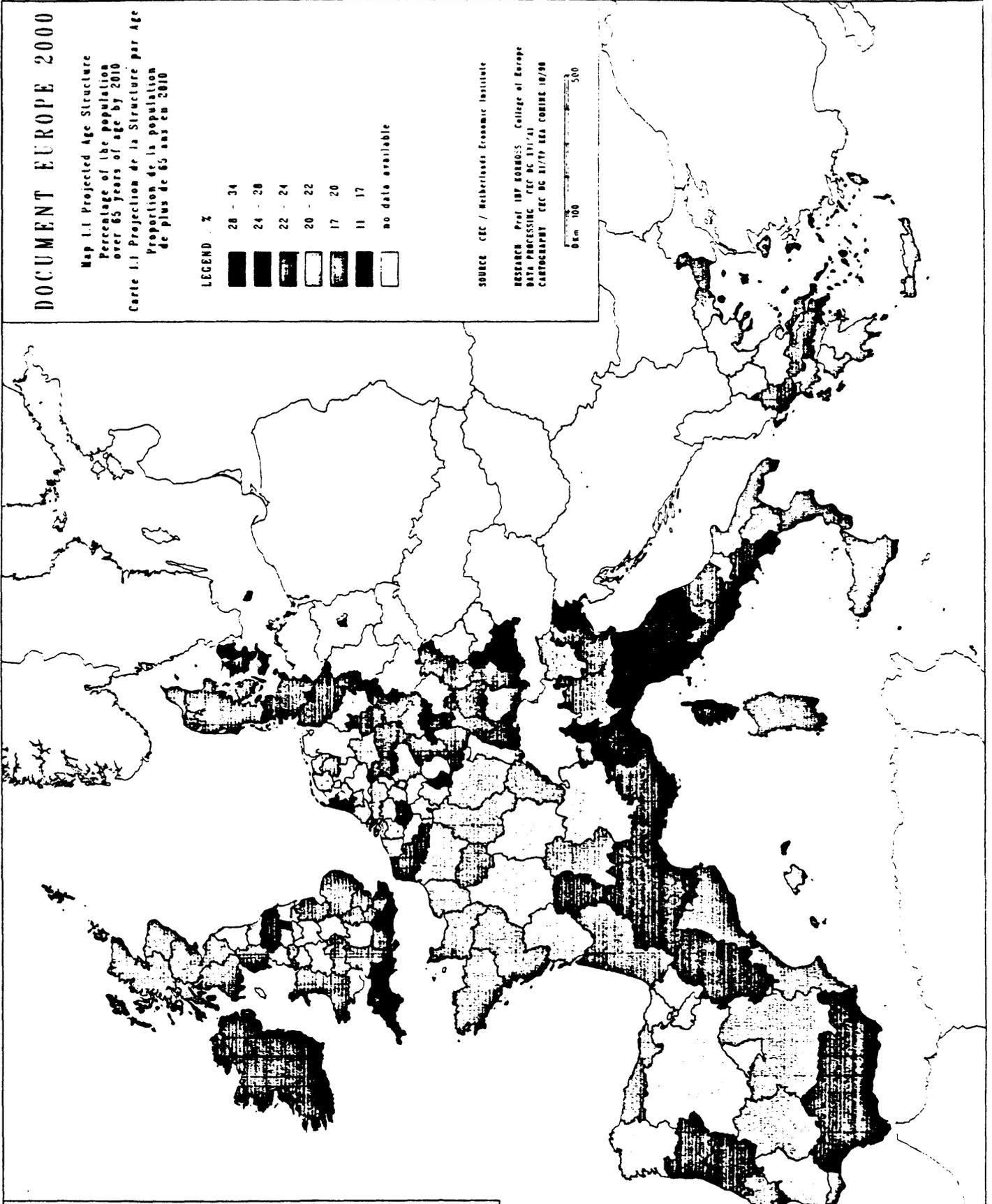
Map 1.1. Projected Age Structure  
Percentage of the population  
over 65 years of age by 2010  
Carte 1.1. Projection de la Structure par Age  
de plus de 65 ans en 2010

LEGEND : %



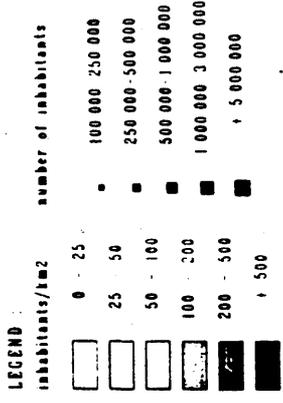
SOURCE : CEE / Netherlands Economic Institute

RESEARCH : Prof. IOP KORROSS, College of Europe  
DATA PROCESSING : CEE DG XVI/21  
CARTOGRAPHY : CEE DG XVI/79 SEA COMINE 10/90



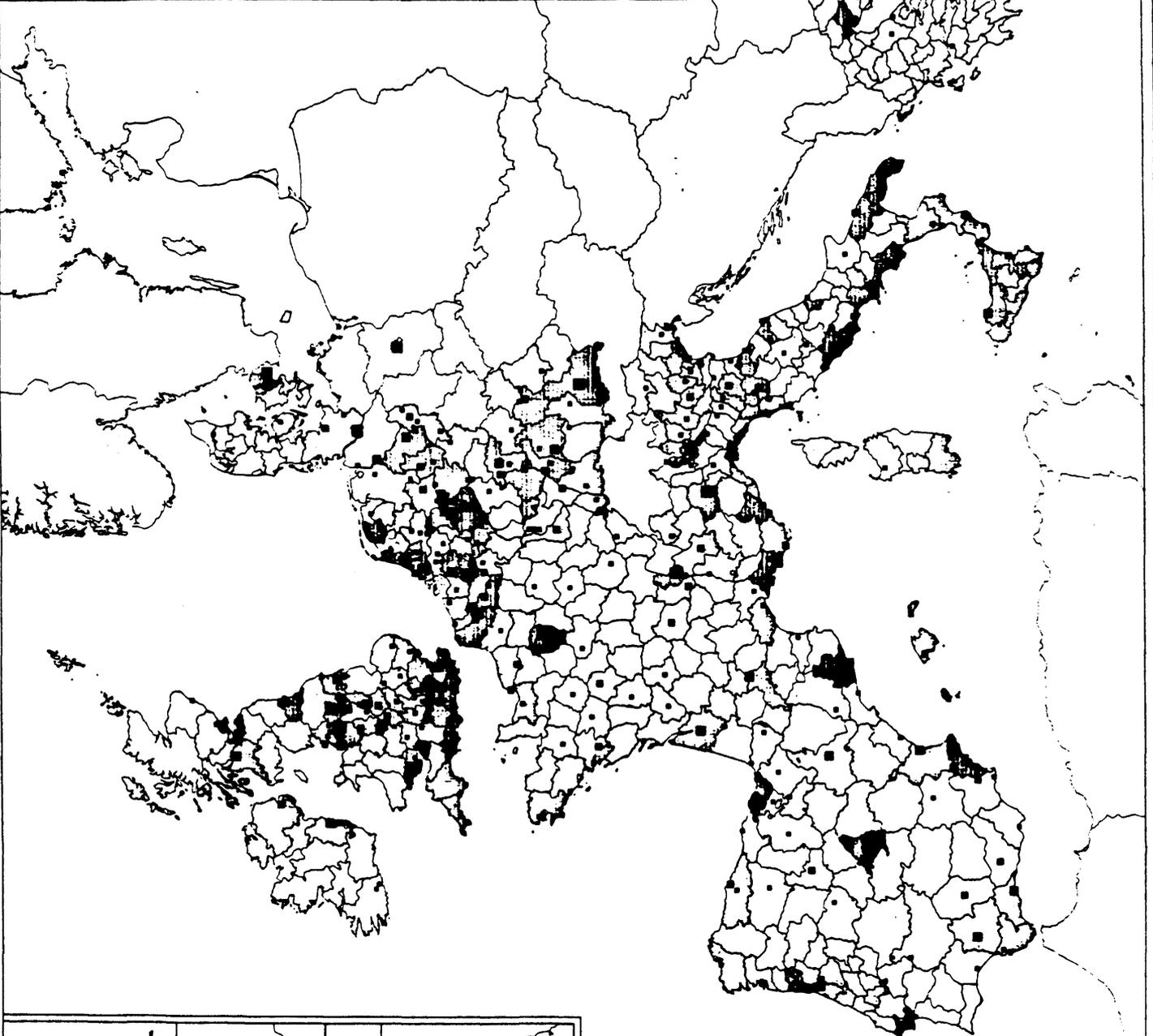
# DOCUMENT EUROPE 2000

Map 2.1 Population Density  
and Urban Centres  
Carte 2.1 Densité de Population  
et Centres Urbains



SOURCES EUROSTAT REGIO data base  
CORINE SETTLEMENTS data base

DATA PROCESSING CEC DG XI/CORINE  
CARTOGRAPHY CEC DG XI/PP BSA-CORINE 10/90



# DOCUMENT EUROPE 2000

Border regions as defined in  
Com C(90)1562/3 INTERREG

Les régions frontalières définies  
dans COM C(90)1562/3 INTERREG

## LEGEND :



Objective 1 areas



Objective 2 areas



Objective 5b areas

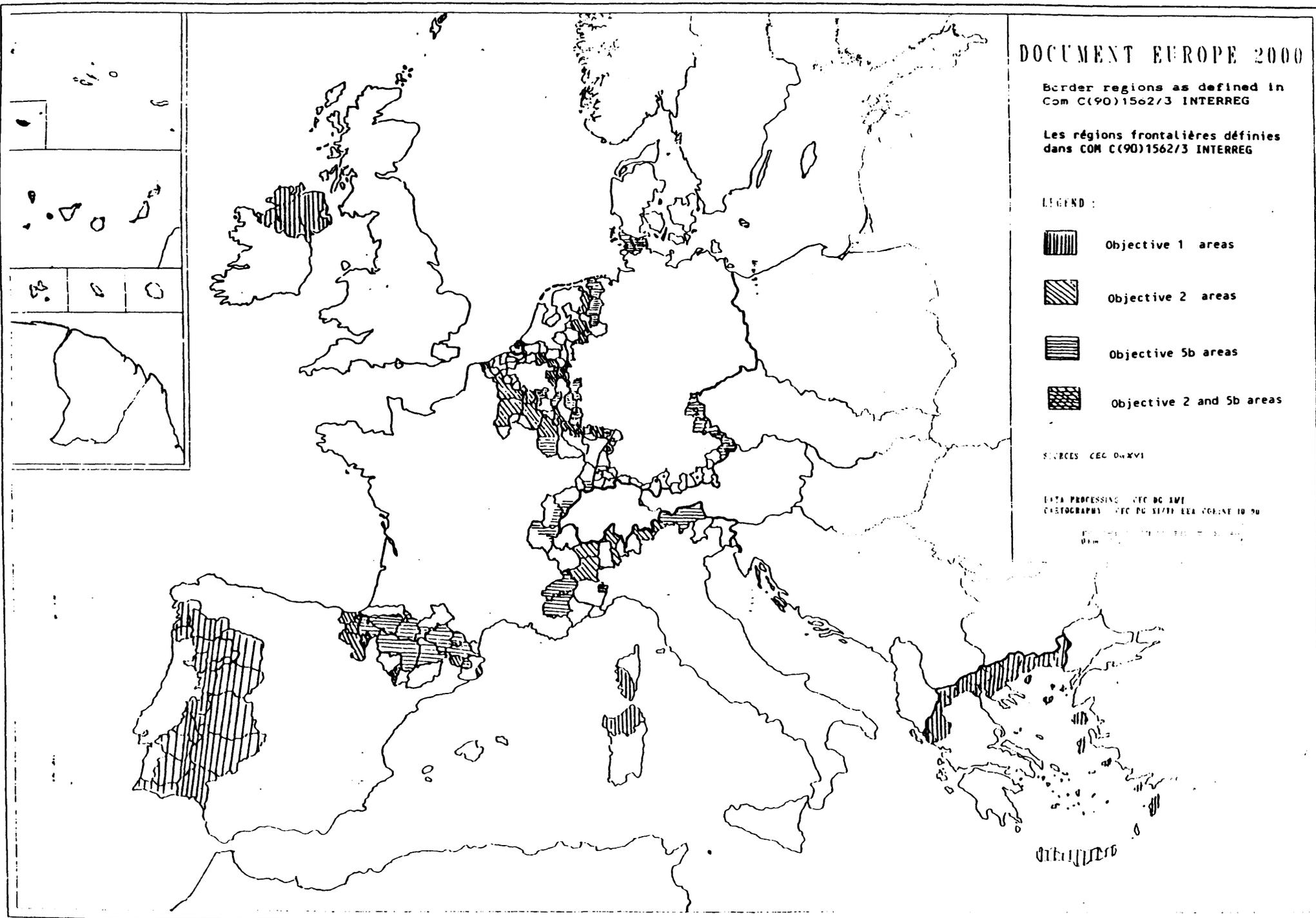


Objective 2 and 5b areas

SOURCES CEC D-XVI

DATA PROCESSING : SEC DG XVI  
CARTOGRAPHY : SEC DG XVI/EEA/COSENE 10/90

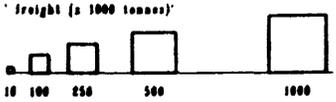
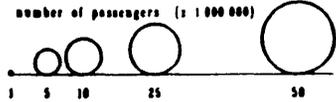
1990



# DOCUMENT EUROPE 2000

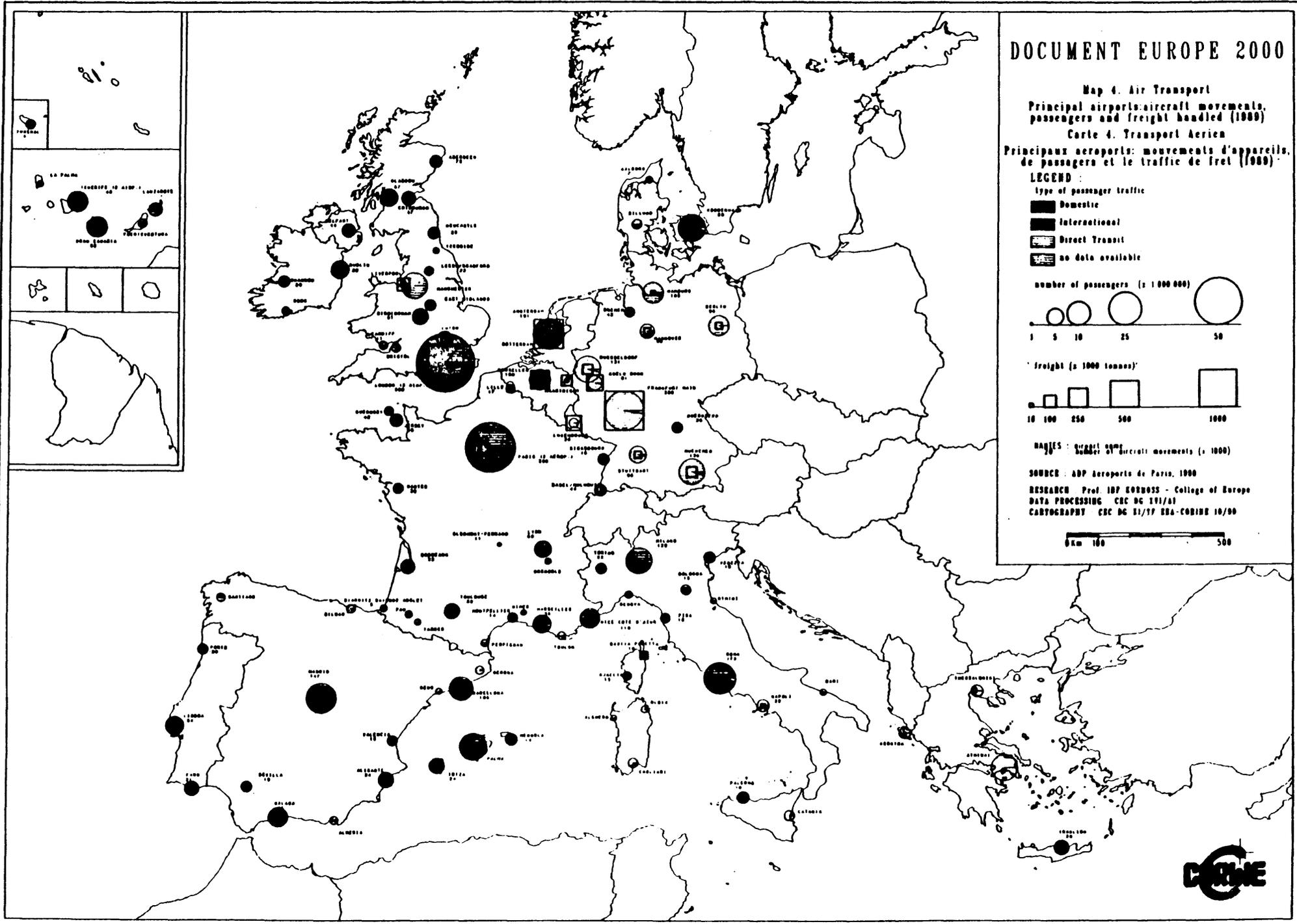
Map 4. Air Transport  
 Principal airports: aircraft movements, passengers and freight handled (1980)  
 Carte 4. Transport Aérien  
 Principaux aéroports: mouvements d'appareils, de passagers et le trafic de fret (1980)

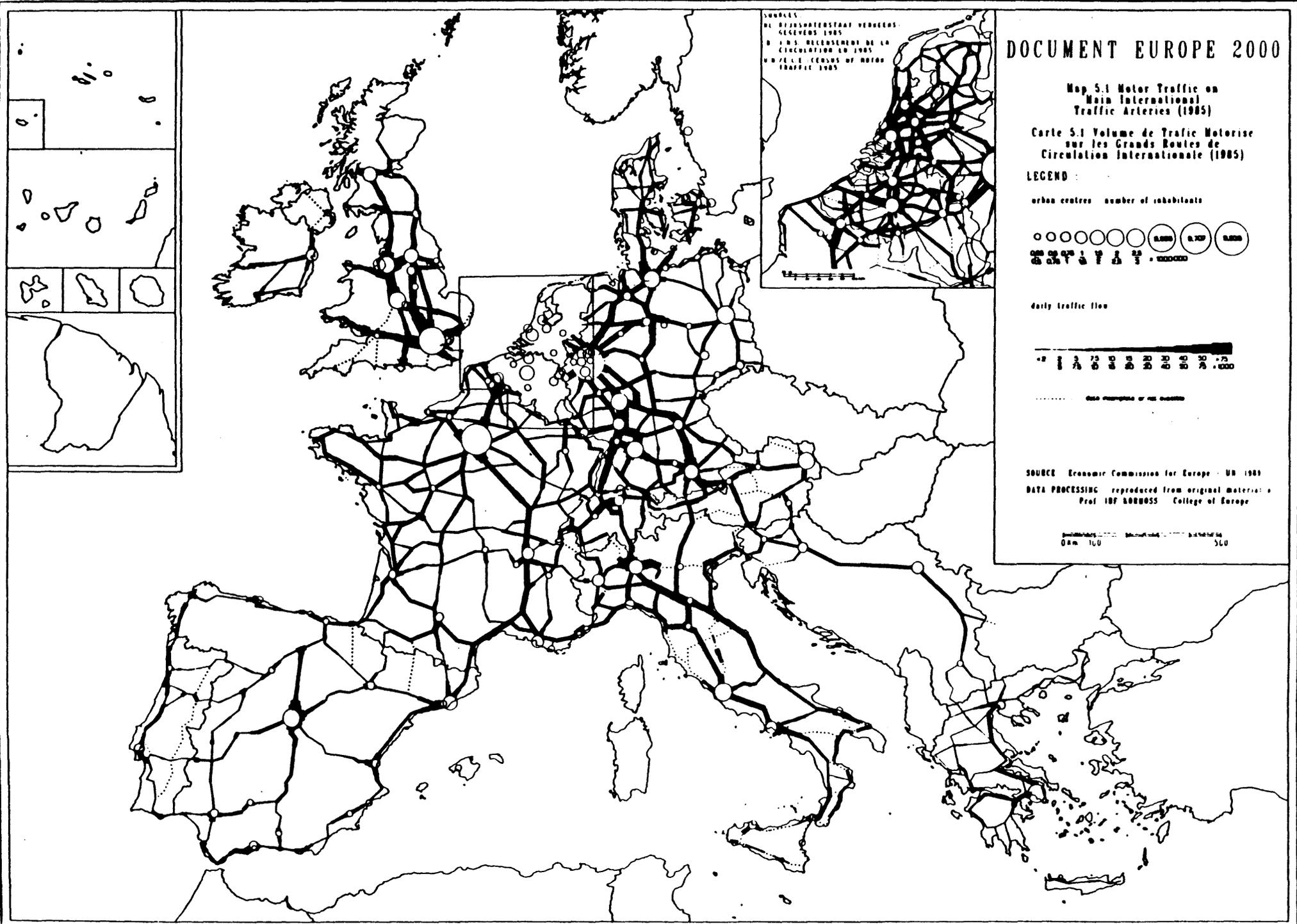
**LEGEND :**  
 type of passenger traffic  
 Domestic  
 International  
 Direct Transit  
 no data available



**NOTES :** **Symbol** aircraft movements (x 1000)

**SOURCE :** ADP Aéroports de Paris, 1980  
**RESEARCH :** Prof. IDP GORROSS - College of Europe  
**DATA PROCESSING :** CSC DC 101/81  
**CARTOGRAPHY :** CSC DC 11/77 SEA-CORINE 10/80





L'ANNÉE  
 DE RECENSEMENT DES VÉHICULES  
 RÉCÉLÈVES 1985  
 A U.S. RECENSEMENT DE LA  
 CIRCULATION EN 1985  
 UN ZEELI CENSUS OF MOTOR  
 TRAFFIC 1985

# DOCUMENT EUROPE 2000

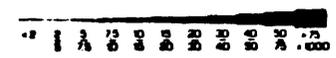
Map 5.1 Motor Traffic on  
 Main International  
 Traffic Arteries (1985)  
 Carte 5.1 Volume de Trafic Motorisé  
 sur les Grands Routes de  
 Circulation Internationale (1985)

**LEGEND :**

urban centres number of inhabitants



daily traffic flow



..... data incomplete or not available

**SOURCE:** Economic Commission for Europe - UN 1989  
**DATA PROCESSING:** reproduced from original material  
 Prof. I.B.F. HORROUX College of Europe

0 km 100      100 km 200      200 km 300  
 0 mi 100      100 mi 200      200 mi 300

# DOCUMENT EUROPE 2000

Map 7.1 Airborne Pollution  
Oxidised sulphur deposition  
by source (1988)  
Carte 7.1 Pollution Atmosphérique  
Depôts de SO<sub>2</sub> - anhydride  
sulfure (1988)

## LEGEND emitting countries

	Deutschland		United Kingdom
	France		Ireland
	Italie		Danmark
	Nederland		Ellas
	Belgique/Belgie		Espana
	Luxembourg		Portugal
	Others		

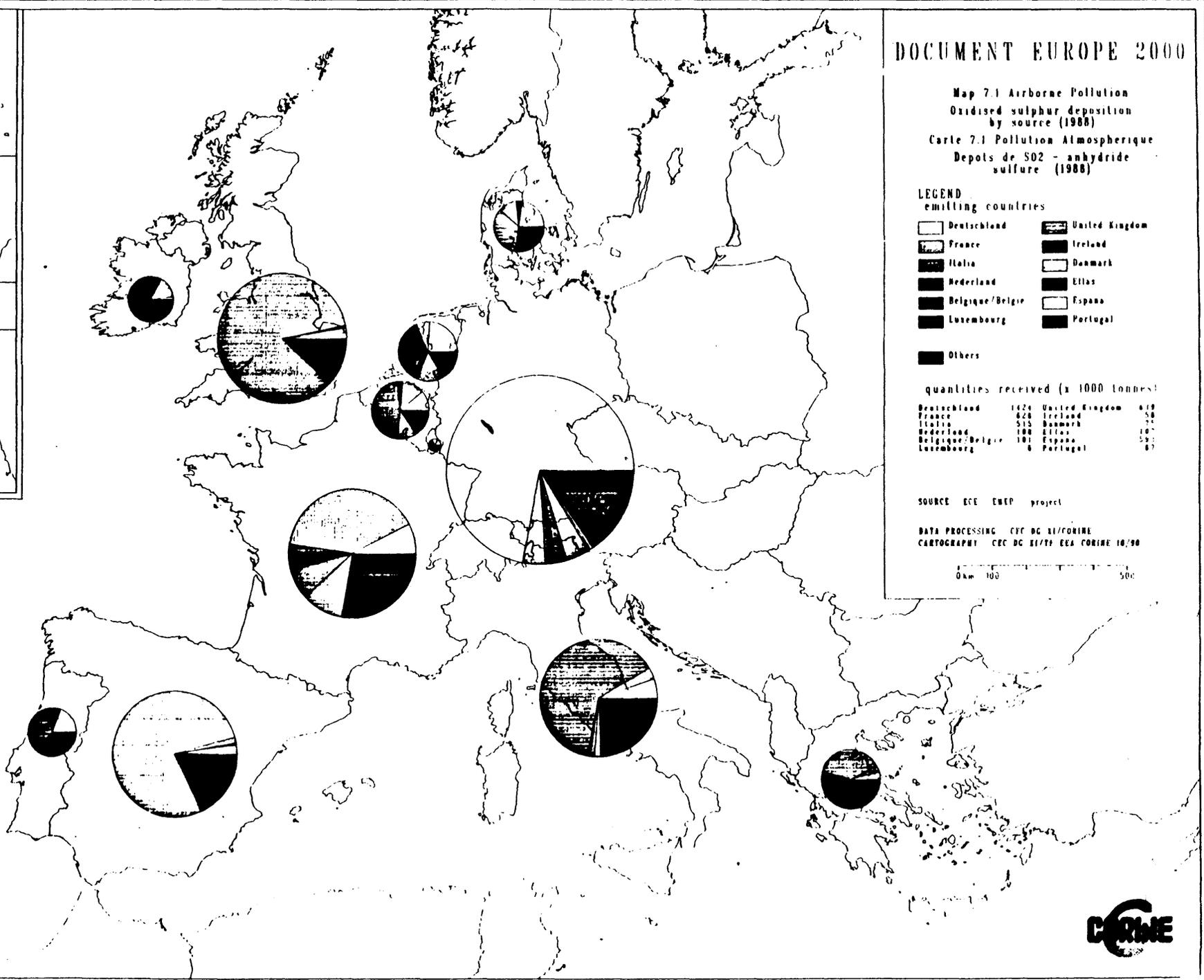
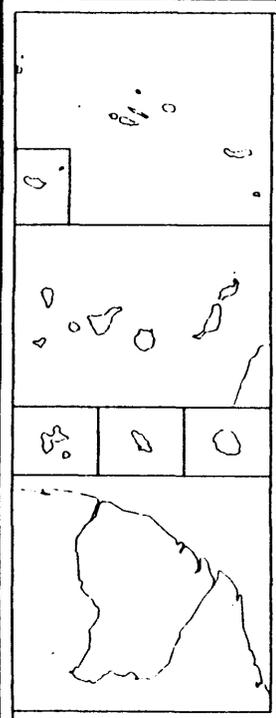
quantities received (x 1000 tonnes)

Deutschland	1424	United Kingdom	618
France	628	Ireland	58
Italie	515	Danmark	77
Nederland	188	Ellas	107
Belgique/Belgie	181	Espana	59
Luxembourg	8	Portugal	87

SOURCE: ECE, UNEP project

DATA PROCESSING: CFC DC XI/COMINE  
CARTOGRAPHY: CEC DC XI/PA EEA CORINE 10/90

0 km 100 500



# DOCUMENT EUROPE 2000

Map 7.2 Air Pollution  
SO<sub>2</sub> emissions (1985)

Carte 7.2 Pollution de l'Air  
Emissions de SO<sub>2</sub> (1985)

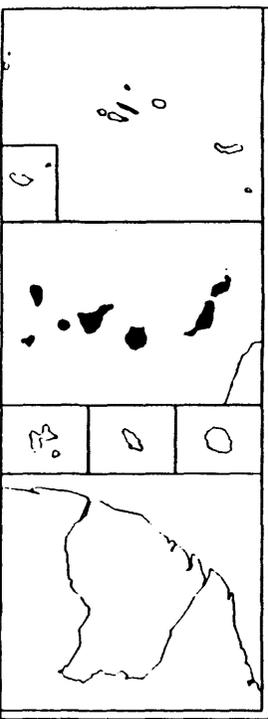
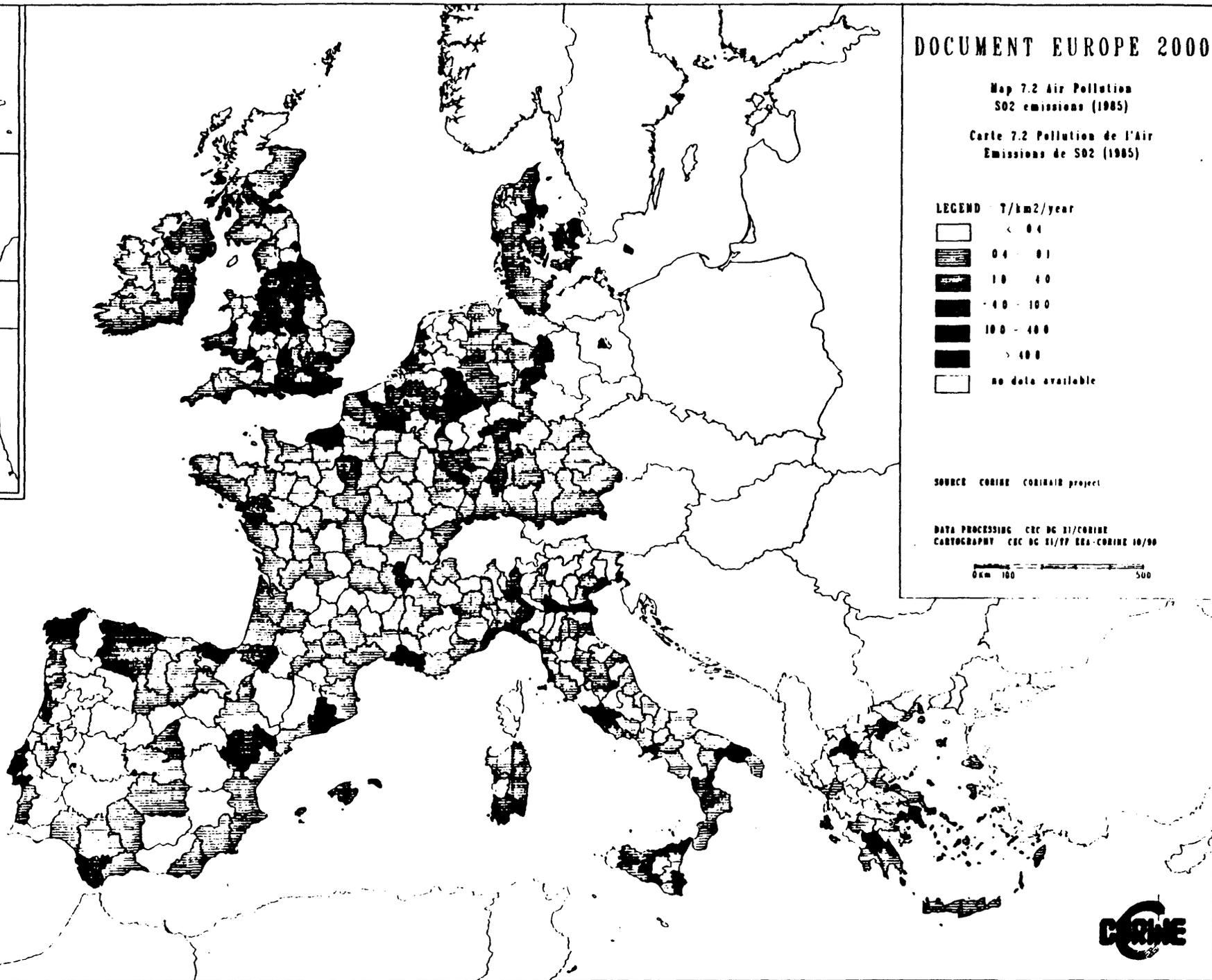
LEGEND T/km<sup>2</sup>/year



SOURCE CORINE CORINAIR project

DATA PROCESSING CDC DC 31/CORINE  
CARTOGRAPHY CDC DC 31/37 SEA-CORINE 10/90

0 km 100 500





ISSN 0257-9553

COM(90) 544 final

# DOCUMENTOS

PT

01

---

N.º de catálogo : CB-CO-90-579-PT-C  
ISBN 92-77-66047-3

PREÇO DE VENDA	até 30 páginas: 3,50 ECU	cada 10 páginas a mais: 1,25 ECU
----------------	--------------------------	----------------------------------

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias  
L-2985 Luxemburgo