

SITUACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE LA POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA DE LA UNIÓN EUROPEA (FEBRERO 2013)

Ramón MÁRQUEZ MONTERO
Capitán de navío (RR)

Antecedentes

Hace dos años, presenté en el Foro de Pensamiento Naval una introducción a la Política Marítima Integrada (PMI) de la UE, aprovechando la adopción por el Consejo del «Informe sobre el progreso de la implantación de la PMI de la UE 2009» (1).

Entonces comentaba que la PMI de la UE nació en 2007 con la adopción por el Consejo Europeo del «Libro Azul de la PMI» (2) «Una política marítima integrada para la UE» y del «Plan de Acción» (3) para su implantación que comprendía acciones para el periodo 2007-09.

Al finalizar ese periodo, a finales del 2009, se emitió por la Comisión el 1º informe de estado de situación, que mencioné al principio.

Hoy voy comentar una actualización del estado de situación en que se encuentra la implantación de esta política aprovechando que el 11 de septiembre de 2012 la Comisión presentó al Parlamento Europeo su informe sobre los «Progresos de la Política Marítima Integrada de la UE» (4).

Como se puede pensar, la brevedad que impone un artículo hace imposible abarcar todos los aspectos de una política tan compleja y todas las actuaciones realizadas en estos últimos dos años. Por eso me voy a centrar solamente en los aspectos más destacables de las sub-políticas principales, como esta políti-

(1) Bruselas, 15 de octubre de 2009 COM (2009)540 final. La mayoría de la información presentada se ha extraído de documentos obtenidos en la página web http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/links/index_es.htm consultada por última vez el 18 de febrero de 2013.

(2) Plan de acción para la implantación de la PMI de la UE. SEC (2007)1278. Bruselas, 10 de octubre de 2007.

(3) Plan de acción para la implantación de la PMI de la UE. SEC (2007)1278. Bruselas, 10 de octubre de 2007.

(4) COM (2012)491 final. Bruselas, 11 de septiembre de 2012.

ca se ha adaptado a la «Estrategia Europa 2020» y a tratar de sacar unas conclusiones.

Considero que es necesario destacar la importancia de esta política y su implantación debido a la enorme dependencia del adecuado aprovechamiento de la excelente condición marítima europea para el desarrollo de la Unión, el progreso económico y social y el bienestar de sus ciudadanos, con independencia de que su propio país sea costero o continental. No en vano, casi el 90 por 100 de todo lo que importamos o exportamos se hace por vía marítima que es la más económica y menos contaminante.

También estimo necesario recordar que las empresas e industrias del sector marítimo pueden contribuir a la creación y mantenimiento de puestos de trabajo estables, a dar estabilidad a la economía, a estimular la investigación y desarrollo, a la creación de valor añadido a las inversiones y productos, en definitiva a hacer que Europa sea más competitiva a pesar de esforzarse en la defensa de la biodiversidad y protección del medioambiente.

¿Hacia dónde va Europa? Estrategia «EUROPA 2020»

Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador

En primer lugar explicaré que es lo que pretende el conjunto de los 27 países de la Unión. No olvidemos que la Unión Europea no es otra cosa que lo que desean ser el conjunto de los países que la integran, aunque en algunos sectores de la sociedad de varios países miembros se quiera mostrar que la UE es algo ajeno a ellos y que trata de imponer sus propios criterios.

Para desarrollar la Política General de la Unión Europea, el Consejo adoptó, el 17 de junio de 2010, la Estrategia «Europa 2020 (5) en la que se define, como se desea que sea Europa en 2020 para salir más fuertes de la crisis económica y financiera actual.

Concretamente, *La Comisión propone para la UE cinco objetivos cuantificables para 2020 que marcarán la pauta del proceso y se traducirán en objetivos nacionales: el empleo, la investigación y la innovación, el cambio climático y la energía, la educación y la lucha contra la pobreza. Estos objetivos representan la dirección que debemos tomar e indican que es posible medir nuestro éxito.*

Al hacerlo, en el documento se manifiesta que:

(5) COM (2010) 2020 Bruselas, 3.3.2010. EUROPA 2020 «Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador».

Para alcanzar el éxito, es indispensable que las instituciones y los líderes europeos hagan suyos estos objetivos. Nuestro nuevo orden del día requiere una respuesta europea coordinada, que incluya a los interlocutores sociales y la sociedad civil. Si actuamos juntos, podemos reaccionar y salir más fuertes de la crisis. Tenemos las nuevas herramientas y la nueva ambición. Ahora necesitamos actuar para que se haga realidad.

Para ello Europa 2020 propone tres prioridades que se refuerzan mutuamente:

- Crecimiento inteligente: mediante el desarrollo de una economía basada en el conocimiento y la innovación.
- Crecimiento sostenible: por medio de la promoción de una economía que haga un uso más eficaz de los recursos, que sea más verde y competitiva.
- Crecimiento integrador: fomentando una economía con alto nivel de empleo que tenga cohesión social y territorial.

Los objetivos para 2020

La UE ha definido el lugar que quiere ocupar en 2020. Con este fin, la Comisión propuso y el Consejo adoptó los siguientes objetivos principales de la UE:

- El 75 por 100 de la población de entre 20 y 64 años debería estar empleada.
- El 3 por 100 del PIB de la UE debería ser invertido en I + D.
- El porcentaje de abandono escolar debería ser inferior al 10 por 100 y al menos el 40 por 100 de la generación más joven debería tener estudios superiores completos.
- El riesgo de pobreza debería amenazar a 20 millones de personas menos.
- Debería alcanzarse el objetivo «20/20/20» (6) en materia climática y energética (incluido un incremento al 30 por 100 de la reducción de emisiones si se dan las condiciones para ello).
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 por 100 en comparación con los niveles de 1990.

(6) El objetivo 20/20/20 se refiere a lograr para 2020: una reducción del 20 por 100 de las emisiones de gases de efecto invernadero, ahorrar un 20% de la energía mediante la aplicación de criterios de eficiencia energética y promover las energías renovables hasta el 20 por 100, todo ello con relación a las cifras existentes en 1990.

- Incrementar el porcentaje de las fuentes de energía renovables hasta un 20 por 100 y otro 20 por 100 la eficacia energética.

Estos objetivos están interrelacionados y son fundamentales para que tengamos éxito. Para garantizar que cada Estado miembro adapte la Estrategia «Europa 2020» a su situación particular, la Comisión propuso y el Consejo adoptó, que los *objetivos de la UE se traduzcan en objetivos y trayectorias nacionales*.

La Comisión propone siete iniciativas emblemáticas para facilitar el logro de los objetivos:

- **«Unión por la innovación»**, con el fin de mejorar las condiciones generales y el acceso a la financiación para investigación e innovación y garantizar que las ideas innovadoras se puedan convertir en productos y servicios que generen crecimiento y empleo.
- **«Juventud en movimiento»**, para mejorar los resultados de los sistemas educativos y facilitar la entrada de los jóvenes en el mercado de trabajo.
- **«Una agenda digital para Europa»**, con el fin de acelerar el despliegue de internet de alta velocidad y beneficiarse de un mercado único digital para las familias y empresas.
- **«Una Europa que utilice eficazmente los recursos»**, para ayudar a desligar el concepto de crecimiento económico con el de utilización de recursos, apoyar el cambio hacia una economía con bajas emisiones de carbono, incrementar el uso de fuentes de energía renovables, modernizar nuestro sector del transporte y promover la eficacia energética.
- **«Una política industrial para la era de la Globalización»**, para mejorar el entorno empresarial, especialmente para las PYME que suponen el 80 por 100 del empleo en la UE, y apoyar el desarrollo de una base industrial fuerte y sostenible, capaz de competir a nivel mundial.
- **«Agenda de nuevas cualificaciones y empleos»**, para modernizar los mercados laborales y potenciar la autonomía de las personas mediante el desarrollo de capacidades a lo largo de su vida con el fin de aumentar la participación laboral y adecuar mejor la oferta y la demanda de trabajos, en particular mediante la movilidad laboral.
- **«Plataforma europea contra la pobreza»**, para garantizar la cohesión social y territorial de tal forma que los beneficios del crecimiento y del empleo sean ampliamente compartidos y las personas que sufren de pobreza y exclusión social puedan vivir dignamente y tomar parte activa en la sociedad.

Es una preocupación en el seno de Europa, y debería ser de todos los europeos, la posibilidad de que algunos de los países de la Unión no participen con el mismo empeño en el esfuerzo común necesario, y puedan suponer un lastre para el resto, lo que impediría al conjunto alcanzar los objetivos propuestos a pesar del enorme esfuerzo que se está realizando para ello.

Con esta información inicial, mi intención ha sido mostrar como los países, en el Consejo Europeo en 2010, han adoptado una estrategia para que Europa salga reforzada de la crisis para tratar de participar en el liderazgo del mundo global en lugar de caer en un declive progresivo conforme los países emergentes vayan tratando de converger hacia los más desarrollados.

Espero haber alcanzado mi primer objetivo y si el lector ha llegado hasta aquí, le animo a seguir leyendo, para entrar en la segunda parte del artículo en la que explicaré en estado de implantación de la PMI.

Una política marítima coherente con la estrategia general

Generalidades

La implantación de la PMI ha de ser coherente con el resto de Políticas de la Unión Europea, por ello a partir de la adopción por el Consejo de la estrategia «Europa 2020» se han tomado algunas medidas para adaptar la PMI a esta nueva estrategia y se ha propuesto que en la «Estrategia 2020» se incluya la necesidad de desarrollar una PMI para la UE.

La Política Marítima Integrada de la UE, como el resto de los asuntos marítimos se lleva en la Dirección General de Asuntos Marítimos (7), en la que se desarrollan dos políticas muy importantes para un país marítimo como el nuestro:

- La Política Pesquera Común.
- La Política Marítima Integrada.

Realmente la primera debería estar integrada dentro de la segunda, pero como uno de los principios que orientan todas estas políticas es no crear nada nuevo y aprovechar todo lo existente con anterioridad y, la política pesquera es muy anterior a la PMI se han mantenido las dos aunque están completamente coordinadas. Además, al ser la Política Pesquera una «política común» aceptada como tal en el Tratado de Lisboa, la normativa que se adopte con relación a pesca por la UE es de obligado cumplimiento para todos los Países

(7) Se puede acceder a la página web de la Dirección General de Asuntos Marítimos mediante el siguiente enlace: http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/index_es.htm

Miembros, cosa que no ocurre con la PMI, en relación con lo cual, la UE solamente puede hacer recomendaciones a los Países.

En la página *web* de la Dirección General de Asuntos marítimos de la UE (DGMARE) se puede acceder a la Política Marítima Integrada y a las cinco políticas transversales que comprende:

- *Crecimiento azul.*
- *Conocimiento y del medio marino 2020.*
- *Ordenación del espacio marítimo.*
- *Vigilancia Marítima Integrada.*
- *Estrategias de cuenca marítima.*

Su objetivo es coordinar, no sustituir, las *políticas de sectores marítimos específicos*.

Este conjunto de sub-políticas es el resultado de la evolución que ha tenido la PMI durante estos años para tratar de dar a los diferentes asuntos un enfoque integral que los haga más eficientes (inteligentes), sostenibles e integradores.

En los próximos apartados voy a centrarme de forma muy breve en cada una de estas sub-políticas.

Crecimiento Azul

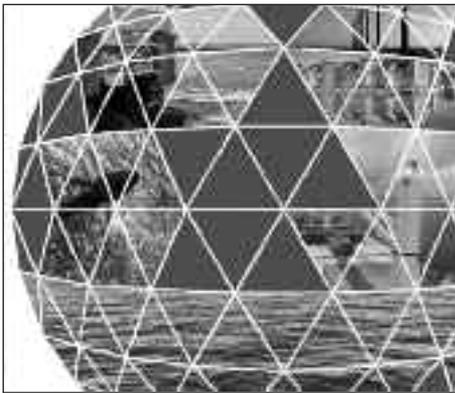


Imagen obtenida de internet EU DGMARE.

Esta política se inició a finales de 2011 y se ha puesto realmente en práctica con la adopción de la comunicación (8) *Crecimiento azul*. Oportunidades para el crecimiento marino y marítimo sostenible el 13 de septiembre de 2012.

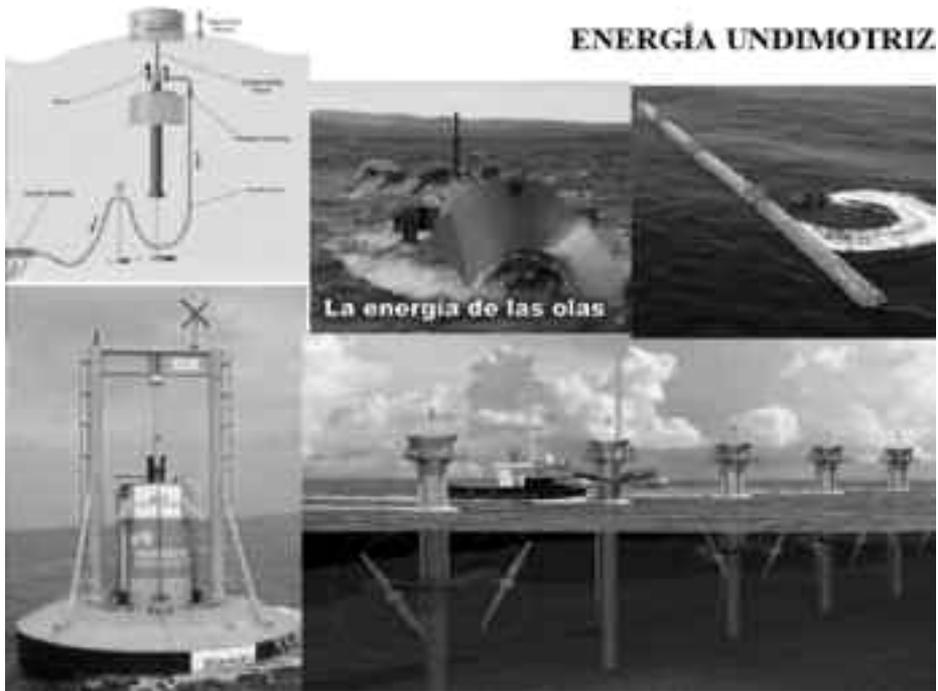
Este documento abarca los siguientes ámbitos prioritarios para el crecimiento azul:

La energía

- Eólica, se pretende que la electricidad producida en 2020 a partir del viento alcanzará los 494,6 TWh,

(8) *Blue Growth. Opportunities for marine and maritime sustainable growth. COM(2012) 494 final.*

de los cuales 133,3 TWh se generarán en el mar. Se estima, además, que, antes de que finalice 2030, la instalación anual de capacidad en el mar supere la realizada en tierra. En esas condiciones, la producción eólica en el mar podría llegar a satisfacer en 2020 el 4 por 100 de la demanda de electricidad de la UE y el 14 por 100 en 2030. En términos de empleo, esto representaría 170 000 puestos de trabajo en 2020 y 300 000 en 2030.



Energía undimotriz.

- Las presas mareomotrices, estructura similar a un dique que se utiliza para captar la energía procedente de las masas de agua que entran y salen de una bahía o estuario; el mejor ejemplo de esta tecnología en Europa es la central eléctrica de «La Rance» en Francia, que, con una capacidad de 240 MW, es la segunda instalación de este tipo más grande del mundo.
- Los dispositivos de energía undimotriz, que se encuentran actualmente en fase de demostración, y las turbinas subacuáticas, que, acciona-



Energía térmica oceánica.

das por las corrientes (de las mareas u otras), están ya próximas a la comercialización; la capacidad total instalada en 2012 con dispositivos que utilizan las olas y las corrientes alcanzó los 22 MW.

- Las plantas de conversión de energía térmica oceánica, que, para hacer funcionar un motor térmico, utilizan la diferencia de temperatura entre las aguas profundas más frías y las aguas poco profundas o de superficie más cálidas; esta tecnología puede constituir una opción viable para los territorios de ultramar de la UE situados en el mar Caribe y en el océano Índico.

La acuicultura

El pescado representa alrededor del 15,7 por 100 del consumo mundial de proteínas animales. La acuicultura aporta la mitad de ese porcentaje y que de aquí a 2030 representará ya el 65 por 100 (en la UE asciende a un 25 por 100). Más del 90 por 100 de las empresas de acuicultura de la UE son PYME, y el número de puestos de trabajo que proporciona el sector asciende a unos 80.000.

También desempeñará un importante papel el futuro programa Horizonte 2020 para la investigación y la innovación, que contribuirá de diversas formas a desbloquear el potencial de crecimiento de la acuicultura europea (por ejemplo, favoreciendo la cría de nuevas especies o alejando de las costas las instalaciones).

La pesca

Con relación a la pesca solamente destacará la previsión que hay para eliminar, a partir de 2016, la práctica de arrojar por la borda los peces no deseados, que se considera un desperdicio de recursos, lo que se estima que supondrá doblar el VAB de la pesca (9), y permitirá reducir las capturas hasta los límites sostenibles aunque también obligará a reducir el número de buques que se dedican a esta actividad.

El turismo costero y de cruceros

- Costero: destino vacacional preferido del 63 por 100 de los turistas europeos. Da empleo a 2,35 millones de personas, lo que equivale al 1,1 por 100 del empleo total de la UE26. Más del 90 por 100 de las empresas del subsector emplean a menos de diez personas. Mientras en algunas zonas el turismo es fuente de ingresos suplementaria para las comunidades costeras, en otras puede dominar totalmente la economía local. Se prevé así, por ejemplo, que la navegación de recreo aumente entre un 2 por 100 y un 3 por 100 cada año.
- Cruceros: El mercado vacacional de cruceros europeo se encuentra en un proceso de evolución favorable con grandes posibilidades de crecimiento y creación de empleo tanto en el sector de servicios como en el industrial e investigación con un potencial de crecimiento superior al 8 por 100. Todas las tendencias actuales de la industria de cruceros se inclinan hacia un proceso de globalización del sector e integración con otros sectores del turismo.

Los recursos minerales marinos

La explotación sostenible e integradora del subsuelo marino es un asunto de vital importancia para el crecimiento de la Unión, se puede obtener información actualizada visitando el enlace:

(9) Ver SWC (2012) 255 final página14.

<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/content/2946>

- La construcción naval.
- El tráfico marítimo.
- La biotecnología azul.

El hecho de que gran parte del mundo submarino no haya sido explorado y apenas esté estudiado explica que sea ahora cuando se empieza a apreciar por primera vez —en parte a través de las nuevas tecnologías de secuenciación genética aplicadas a los organismos vivos— la capacidad de aportación a la economía azul de los organismos marinos distintos de los peces y crustáceos.

Se han logrado ya algunos éxitos. Los medicamentos antivirales Zovirax y Acyclovir se han obtenido a partir de nucleótidos aislados de esponjas del Caribe, y el primer fármaco de origen marino contra el cáncer fue Yondelis, que se obtuvo a partir de pequeños animales marinos de cuerpo blando. El estudio de la biodiversidad marina está ayudando hoy a comprender, entre otras cosas, el modo de desarrollar industrialmente nuevas enzimas o productos farmacéuticos a partir de organismos que crecen sin luz y soportan niveles extremos de temperatura y presión. Al mismo tiempo, las preocupaciones que suscitan el impacto del uso del suelo y la gran necesidad de agua de los cultivos terrestres que se destinan a la producción de biocombustibles están llevando a estudiar la utilización de algas para esa producción y para la obtención de productos químicos y compuestos bioactivos de alto valor añadido.

Aunque, según las estimaciones, siga siendo relativamente modesto el nivel de empleo que proporciona hoy la biotecnología azul en Europa —con un valor añadido bruto de 800 millones de euros—, el crecimiento del sector permitirá ofrecer, además de importantes oportunidades en los sectores situados por debajo, puestos de trabajo altamente cualificados, especialmente si llegan a desarrollarse medicamentos innovadores a partir de organismos marinos.

En el desarrollo de la política (PMI) y para aprovechar las sinergias entre los diferentes sectores marítimos es muy importante la participación de la administración pública nacional, a través de la legislación correspondiente, y la privada desarrollada por los «clúster marítimos» de los diferentes países para coordinar las actividades de los diferentes organismos e instituciones públicas y privadas, empresas, fundaciones centros de estudio e investigación etc. que participan en ellos. La confirmación de la importancia de esta política y las propuestas de la Comisión fue su adopción posterior por el Consejo de la declaración de Limasol.

Declaración de Limasol

Este nuevo enfoque de la PMI que pretende hacerla coherente con la estrategia «Europa 2020» se resume en la *declaración de Limasol*, adoptada duran-

te la presidencia de Chipre el 11 de octubre del 2012 después de todo un largo proceso de consultas y reflexiones en diferentes foros marítimos en los que participaron gran cantidad de organismos públicos y privados de todo tipo.

La declaración es realmente una agenda política y dinámica para promover el crecimiento y el empleo en los sectores marinos y marítimos. Consiste en una serie de puntos en los que se reafirma que el crecimiento se puede alcanzar por medio de unas políticas públicas coherentes y efectivas que proporcionen las condiciones necesarias para el completo desarrollo de la economía azul.

Se establece además, que se deben reducir las cargas administrativas y legales que produzcan retrasos en la implantación de nuevos proyectos.

Así como eliminar los cuellos de botella que entorpezcan la innovación y la inversión. Para ello se dictan una serie de propuestas transversales en las que se invita a los países a orientar sus esfuerzos. Estas propuestas abarcan los aspectos más diversos, desde la educación orientada hacia la ciencia y la industria, hasta la gestión integrada de los espacios marítimos y costeros y la vigilancia marítima.

Conocimiento del Medio Marino 2020

Esta política comenzó con la adopción por el Consejo, en octubre del 2010, de la comunicación sobre la observación y recogida de datos del medio marino con miras a lograr un crecimiento inteligente y sostenible.

En ella se exponía que esto ayudaría a cumplir los objetivos de Europa 2020 en materia de empleo, innovación, educación, inclusión social y lucha contra el cambio climático. También aportaría la base de conocimientos idónea para facilitar el desarrollo de una «economía azul», sostenible y capaz de crear empleo, en los sectores marino y marítimo, al mejorar la competitividad y la eficiencia de la industria, los poderes públicos y los investigadores.

Asimismo, estimularía la innovación y nos ayudaría a comprender mejor cómo se comporta el mar. La Comunicación esboza también los principios básicos para una estrategia gracias a la cual las inversiones en observación marina de los Estados miembros y la UE desarrollarían todo su potencial generador de crecimiento y empleo sostenibles.

El concepto central de esta estrategia es el mantenimiento de una «Red Europea de Observación e Información del Mar» (EMODnet) (10).

Con relación a la recogida e intercambio de información y datos marinos y marítimos se ha realizado un estudio cuyas conclusiones se encuentran en el documento «red europea de observación e información del mar, evaluación de

(10) EMODnet: *European Marine Observation and Data Network*.

impacto. Resumen» (11). Es interesante saber que todos los estados costeros dedican importantes esfuerzos, (económicos y medios) en la recogida y proceso de datos marinos. Solamente añadiré que actualmente, el gasto anual de recopilación y seguimiento de los datos sobre el mar y los océanos en Europa es superior a 1.000 millones de euros para los organismos públicos y a unos 3.000 millones para los privados. Una vez racionalizada la actual infraestructura fraccionada de recogida de datos e intercambio de información se podrá obtener un beneficio de unos 300 millones de euros anuales en competitividad y otros 200 millones de euros en innovación y desarrollo de nuevos productos y servicios (12).

Por si les interesa he recogido algunos datos del «Reglamento para financiar el apoyo a la Política Marítima Integrada (13) en los años 2011-2013 con un presupuesto de 39.700.000 euros (2011: euros 23.140.000 y 2012: euros 16.560.000), que incorpora objetivos para el conocimiento marino.

Ordenación del Espacio Marítimo (MSP) Maritime Spatial Planning

La Ordenación del Espacio Marítimo es un instrumento clave de la política marítima integrada, ya que permite coordinar su actuación a las autoridades públicas y las partes interesadas para optimizar el empleo del espacio marítimo al objeto de favorecer el desarrollo económico y la protección del medio ambiente marino. La limitación del tamaño de los espacios marítimos aprovechables para ciertas actividades y de la disponibilidad de recursos en las cuencas marítimas se traduce en importantes desafíos a la hora de planificar las actividades marítimas, incluyendo, la pesca, el transporte marítimo, la energía marítima, el turismo etc., teniendo en cuenta el factor medioambiental y defensa de la biodiversidad marina.

Cada una de estas políticas tiene diferentes objetivos, lo cual puede ser causa de conflictos para su implantación si no se han coordinado previamente para cada una de las cuencas.

Es necesario disponer de herramientas que permitan el crecimiento por medio de la mejora de la eficiencia y el desarrollo de múltiples actividades facilitando, en lo posible, su coexistencia.

El MSP es un proceso que se realiza mediante el análisis y la decisión para la distribución espacial y temporal de las actividades en las aéreas marítimas al objeto de mantener el ecosistema, y alcanzar objetivos económicos y sociales.

(11) *Red europea de observación e información del mar, evaluación de impacto. Resumen SEC (2010) 999 final*. Bruselas, 8 de septiembre de 2010.

(12) *Ver SWD (2012) 255 final página 27*.

(13) Brussels, 12 de marzo de 2012 C (2012) 1447 final *concerning the adoption of the Integrated Maritime Policy work programme for 2011 and 2012*.

Es una herramienta multi-sectorial para hacer posible la implantación del MSP, teniendo en cuenta, dentro de una zona marítima dada, el factor ecológico, la necesidad de reconciliación entre unas actividades humanas concurrentes y la simultaneidad de otras y su impacto en el medio marino.

Ya en el «Libro Azul de la PMI», en 2007, a nivel de la UE, fue identificada la MSP como una herramienta importante para la gestión integral y sostenible de la utilización del mar y los fondos marinos. Los elementos para desarrollar un MSP coherente fueron establecidos a nivel de la UE en 2008 por la Comisión por medio de la «Hoja de ruta para la ordenación del espacio marítimo; definición de principios comunes en la UE» (14).

En 2010, la Comisión adoptó la segunda Comunicación sobre el MSP «Logros y desarrollo futuro» (15). Una de las principales conclusiones de este informe fue la existencia de un amplio acuerdo entre las partes interesadas respecto a la necesidad de adoptar un enfoque común respecto al MSP a nivel de la UE. También confirmó la validez de unos principios clave para un buen gobierno del MSP:

- Definir los objetivos del MSP.
- Desarrollar el MSP de forma transparente.
- Participación activa de las partes interesadas.
- Coordinación entre los Estados Miembros afectados y simplificación de los procesos de decisión.
- Asegurar los aspectos legales de la Ordenación del Espacio Marítimo.
- Cooperación y consultas a través de los límites (fronteras).
- Incorporar la monitorización y la evaluación del proceso de planeamiento y su ejecución.
- Conseguir coherencia entre el planeamiento espacial terrestre y marítimo en relación con la Gestión Integral De las Zonas Costeras (ICZM).
- Disponer de una base potente de información, datos y conocimiento de la zona.

En 2011, la Comisión publicó un estudio sobre el potencial del MSP del Mediterráneo (16). Su principal conclusión fue que hay un gran potencial de MSP en el Mediterráneo pero que la posibilidad de hacerlo, por parte de los estados ribereños, es limitada fuera de sus aguas territoriales, dado que hasta ahora solo han sido establecidas, en esta cuenca marítima, unas pocas zonas económicas exclusivas.

(14) COM (2008) 791 final. Bruselas, 25 de noviembre de 2008.

(15) COM (2010) 771 final. Bruselas 17 de diciembre de 2010.

(16) Este estudio se puede encontrar en:

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.html.

El junio de 2012 han finalizado dos proyectos, de 18 meses, preparatorios de la gestión de aéreas limítrofes, uno en el Báltico (Plan Bothnia) y otro en el Mar de Norte (MASPNOSE), ambas cofinanciadas por la UE. Cada proyecto incluyó un equipo de personas de los diferentes estados ribereños y se orientó a la obtención de experiencia en la aplicación de el MSP en aéreas limítrofes.

También en 2011, la Comisión publicó un estudio sobre los beneficios económicos de la MSP. Su conclusión principal fue que el MSP puede producir significantes beneficios en términos de disminuir los gastos de coordinación y transferencia así como un mejor clima para las inversiones y mayores garantías jurídicas. Para tres escenarios una reducción del 1 por 100 en los costes de las transacciones puede producir un ahorro que oscilaría entre 170 millones de euros y 1,3 billones (17) para el 2020, una cifra que se puede ver incrementada debido a la aceleración de actividades emergentes como son las energías renovables y otras.

Desde el principio se comenzó a desarrollar un *Atlas para la planificación del empleo de los espacios marítimos*. En él se pretende incluir todos los datos e información disponibles, conforme se vaya recogiendo por las diferentes fuentes de información y estudio.

El proyecto «Plan Bothnia» (18), centrado en el MSP de Mar Báltico. Con participantes de Finlandia y Suecia así como de instituciones internacionales, coordinados por la Secretaría del HELCOM. El proyecto MANSPOSE (19) se orientó hacia la MSP en dos áreas el Mar del Norte, el Thornton Bank y el Dogger Bank. Incluyó participantes de Los Países Bajos, Bélgica, Alemania y Dinamarca, coordinados por la Universidad de Wageningen. Ambos proyectos han proporcionado lecciones concretas para la aplicación de la MSP en zonas limítrofes, además del desarrollo de varios aspectos adicionales, tales como los principios mencionados y el establecimiento de sistemas de monitorización y evaluación.

El 26 de marzo del 2012 se celebró en Bruselas una conferencia internacional sobre MSP. En la que representantes de alto nivel de la UE y de terceros países, autoridades públicas, representantes de las industrias marítimas, y ONG's tuvieron la oportunidad de compartir sus experiencias en MSP en la UE y en todo el Mundo, y de reflexionar sobre cómo quieren ver su desarrollo en el futuro.

(17) 1 billón = 1000 millones.

(18) Ver en: <http://planbothnia.org/>.

(19) Ver en: <https://www.surfgroepen.nl/sites/CMP/maspnose/default.aspx>.

Vigilancia Marítima Integrada

Los gobiernos tienen un interés creciente en garantizar la seguridad en sus dos aspectos, de la vida humana y de las cosas, y la lucha contra la delincuencia y la limpieza de los mares como una condición fundamental para el crecimiento económico sostenible. El comercio europeo con el exterior, que en un 90 por 100 se realiza por mar, necesita una protección creciente por parte de las marinas y la policía contra la piratería y otras formas de crimen. Europa se enfrenta al tráfico humano realizado de forma creciente por mar, los *stocks* pesqueros necesitan protección contra la esquilación, y los océanos y mares necesitan ser protegidos contra la contaminación desde tierra o desde la mar. Por lo tanto es necesaria una vigilancia marítima más eficiente (relación coste-eficacia menor) para asegurar una utilización plena, sostenible y eficiente de las oportunidades ofrecidas por en ámbito marítimo de la Unión Europea.

La finalidad de la vigilancia marítima es proporcionar la información necesaria para una supervisión efectiva de todas las vicisitudes o acaecimientos producidos bien por el hombre o por la naturaleza. La vigilancia marítima, en el marco de la UE, es una responsabilidad de unas 400 autoridades públicas, principalmente de los estados miembros pero también a nivel de la UE.

Se realizan 7 funciones: control de los límites marítimos y fronteras, aduanas, defensa, control de pesca, aplicación general de la ley, defensa del medio marino, y seguridad de la vida humana y de las cosas en la mar. Estas 7 funciones implican diferentes iniciativas a nivel de los Estados Miembros (nacional y regional) y de la UE. Un esfuerzo significativo se ha realizado por ambos para superar el pensamiento sectorial utilizando información proporcionada por el conjunto de los diferentes sectores. Como resultado, los sistemas de vigilancia sectoriales han avanzado hacia, intercambio de información entre sectores, al menos parcial, que ha sido posible al captar progresivamente la idea de crear un entorno común para compartir la información. En muchos casos, sin embargo, la legislación nacional depende de reglas de la UE, por eso con mucha frecuencia no es posible para muchos Estados Miembros proceder por su cuenta a reformar las leyes necesarias para permitir el adecuado intercambio de datos e información entre los actores de las 7 diferentes funciones de vigilancia marítima.

El entorno Común para Compartir Información (CISE) *Common Information Sharing Environment* para la vigilancia de los espacios marítimos de la UE es un concepto en el que la Comisión ha estado trabajando desde 2009 en estrecha colaboración con el Consejo y los Estados Miembros para proporcionar una respuesta política adecuada a los desafíos actuales.

El objetivo prioritario del CISE es incrementar la eficiencia y disminuir la relación coste-eficacia de la vigilancia marítima en el entorno de la UE proporcionando un apropiado intercambio de datos e información completa-

mente legal, seguro y eficaz entre los diferentes sectores y entre los diferentes Estados Miembros de forma descentralizada.

Se han identificado 6 pasos fundamentales, por medio de la hoja de ruta de trabajo preliminar desarrollada antes de establecer el CISE (20).

En las Conclusiones del Consejo de mayo del 2011, se dio la bienvenida a la hoja de ruta propuesta por la Comisión (21) consistente en los siguientes pasos:

- Paso 1º: Identificar todas las comunidades de usuarios. Se ha identificado 7 comunidades de usuarios y unas 400 autoridades relevantes a nivel nacional que utilizan información en cerca de 20 sistemas principales, sectoriales independientes. Esta relación de referencia se mantendrá abierta a la adaptación por los Estados Miembros.
- Paso 2º: Relacionar el análisis de los datos y carencias. Se creó un Grupo Asesor Técnico (TAG) *Technical Advisory Group* para realizar 4 de los 6 pasos de la hoja de ruta. El Grupo estuvo co-presidido por la DG MARE *Dirección General de Asuntos Marítimos* y el JRC *Joint Research Centre*, y proporcionó apoyo técnico al Grupo. Durante este paso, se estableció una visión general de los tipos de datos relevantes existentes necesarios para la vigilancia marítima. Este ejercicio reveló la existencia de unos 500 datos básicos de relevancia para la vigilancia marítima a compartir entre sectores y entre Estados. Esta relación ha constituido una referencia útil para desarrollar otros pasos de la hoja de ruta. El grupo descubrió también que del total de la información necesaria de forma esporádica o regular entre el 40 por 100 y el 90 por 100 no está disponible de forma sistemática. Esto es debido a la carencia de intercambio de información entre sectores y países.
- Paso 3º: Identificación de los niveles de clasificación de la información. El TAG descubrió que la mayor parte de la información que es necesario compartir no está clasificada, aunque es necesario realizar acuerdos para intercambiar información que no es clasificada pero es sensible, por ejemplo, por razones comerciales. Solamente unos pocos datos requieren clasificación o altos niveles de seguridad para intercambio por medio del CISE. Los actuales niveles de seguridad actualmente existentes en los diferentes sectores para clasificar la información no deberían ser modificados por el CISE.
- Paso 4º: Desarrollo de una plataforma técnica para el CISE. Se está realizando un estudio preliminar por un IT de *consulting* externo esen-

(20) COM (2010) 584 of 20 de octubre 2010.

(21) COM (2010) 584 final. *Council Conclusions of May 2011 supporting the Commission's roadmap towards establishing CISE (3092nd General Affairs Council meeting of 23 de mayo de 2011).*

- cialmente con vistas a comprender la diversidad de funcionamiento de las diferentes herramientas utilizadas en los sistemas sectoriales y regionales existentes en la actualidad y en los previstos. La finalidad es identificar conceptos, estructuras y de información técnica aprovechable y proponer posibilidades de intercomunicación entre estos sistemas de forma descentralizada. Al hacer esto, los estudios tienen en cuenta de forma especial las funcionalidades ya desarrolladas dentro de los sistemas existentes y en desarrollo.
- Paso 5º: Establecimiento de los apropiados derechos de acceso. Como los derechos de acceso están ligados a particulares elementos de datos, el TAG está investigando en la actualidad la importancia de estructurar los datos en paquetes de información para servicios determinados con los correspondientes derechos de acceso predeterminados basados en las previstas tareas marítimas de las 7 comunidades de usuarios. Tales paquetes de datos deberían, por supuesto, ser supervisados por los Estados Miembros como principales partes interesadas en la vigilancia marítima.
 - Paso 6º. Asegurar el cumplimiento de las disposiciones legales. Pronto se lanzará un estudio para identificar los ajustes legales necesarios para permitir los intercambios inter-sectoriales e inter-estatales identificados como necesarios por el TAG. El CISE cubrirá los huecos permitiendo el intercambio de tal información, y de esta forma las autoridades podrán desempeñar sus tareas de vigilancia marítima de forma más eficiente.
 - Proyectos MARSUNO (22) y BluemassMed (23). Los resultados de los proyectos pilotos MARSUNO y BluemassMed, que se lanzaron en diciembre del 2009 y se han realizado por espacio de dos años, han sido regularmente remitidos al TAG como relevantes pasos de la hoja de ruta.

El proyecto piloto BluemassMed estuvo orientado a integrar la vigilancia marítima en la cuenca del Mediterráneo. Participaron los 6 países ribereños miembros de la UE (Grecia, España, Francia Portugal e Italia) y todos los utilizadores de las 6 comunidades de usuarios, con un total de 37 participantes diferentes (autoridades de la perspectiva de las comunidades). Ha emitido su informe final en octubre del 2012.

En este proyecto España tuvo una actuación muy importante y un representante de la Armada lideró el grupo de trabajo de usuarios (UWG) durante toda su duración.

(22) Ver en: <http://www.marsuno.eu/>.

(23) Ver en: <http://www.bluemassmed.net/>.



En él se ha invertido una cantidad total de 3,7 millones de euros con una contribución máxima de 2,2 millones euros por parte de la UE.

MARSUNO era un proyecto piloto orientado a la integración de la vigilancia marítima en la Cuenca de mar del Norte durante un periodo de 2 años. Participaron 10 Estados Miembros, Alemania, Bélgica, Estonia, Finlandia, Francia, Latvia, Lituania, Noruega, Polonia, y Suecia y 23 autoridades públicas de áreas clave, una vez finalizado se emitió su informe final (24) a principios de 2012, y contiene un valioso número de conclusiones y recomendaciones entre las que se considera conveniente citar las siguientes:

- Armonización del marco legal, es un requerimiento clave para que el CISE permita el intercambio de información inter-sectorial e inter-estatal. Esto afecta tanto a la legislación sectorial como a la horizontal.
- La solución de aspectos técnicos para permitir la *interface* entre los sistemas y las autoridades involucradas. Este trabajo requiere unas definiciones, estándares, y procedimientos comunes así como la definición de puntos de contactos nacionales para el CISE.

(24) Ver en: <http://www.marsuno.eu/PageFiles/598/Final%20Report%20111222,tryck.pdf>.

- Gestión del CISE en 3 niveles: (1) Un Panel Asesor y de Política (APB) (representantes de los Estados Miembros) (2) Un Grupo Asesor Administrativo (que será designado por la DG MARE) para trabajar en colaboración con el TAG para apoyar al APB y (3) Grupos de Trabajo de Actuación no específicos para diferentes asuntos que se puedan presentar.
- Maximizar la eficiencia y minimizar la ratio eficacia-coste yendo más allá de la simple interconexión de los sistemas de gestión de la información y los datos, tendente a compartir capacidades y desarrollar compartir los servicios de información marítima.
- Incrementar la cooperación cívico/militar.
- Involucrar a las agencias de la UE en el intercambio de información CISE.
- Desarrollar herramientas y medidas comunes para promover la confianza y la disposición a cooperar de las comunidades de usuarios.
- Involucrar a terceros países en el CISE.

Estrategias de cuenca marítima

La cooperación transnacional a nivel de la cuenca marítima es un enfoque eficaz para el desarrollo de la economía marítima y la protección del medio marino. Las *estrategias de cuenca marítima* responden a las características económicas de las cuencas de Europa, permitiendo al tiempo una mejor utilización de los fondos públicos. Mediante la alineación de los fondos nacionales y europeos existentes de acuerdo con prioridades de crecimiento acordadas, actúan como impulsoras de la actividad económica en las regiones marítimas.

La estrategia de la UE para la región del Mar Báltico ha generado más de 80 proyectos insignia, cuyos efectos detallados se presentan en el informe intermedio adoptado en junio de 2011. La estrategia incluye medidas para reducir la contaminación procedente de buques, promover el transporte marítimo de corta distancia sostenible, limitar la eutrofización, crear nuevas agrupaciones de PYME innovadoras, apoyar la investigación e integrar los sistemas de vigilancia marítima.

En noviembre de 2011 se adoptó la *Estrategia Marítima para la Región Atlántica*, con el fin de impulsar la creación de empleo y el crecimiento en la zona del Atlántico mediante el refuerzo de su potencial marítimo. El Foro del Atlántico define las acciones prioritarias que se llevarán a cabo en el marco de un plan de acción que se adoptará en 2013. Este permitirá una utilización estratégica de los fondos estructurales de la UE para apoyar el crecimiento marítimo durante el periodo 2014-2020.

En 2009 se adoptó la Comunicación titulada *Una política marítima integrada para una mejor gobernanza del Mediterráneo*, a fin de mejorar la

gobernanza de los asuntos marítimos y la protección medioambiental. Las regiones y los Estados miembros han desviado parte de la financiación 2007-2013 de la cooperación territorial europea en favor de objetivos marítimos. Actualmente, se facilita asistencia técnica para apoyar el crecimiento marítimo y mejorar la elaboración de políticas marítimas en países socios no miembros de la UE a través del proyecto sobre la Política Marítima Integrada para el Mediterráneo (IMP-MED), en el marco de la Política Europea de Vecindad.

Italia, Eslovenia, Grecia y Croacia cooperan más estrechamente en el ámbito marítimo a escala subregional en los *mares Adriático y Jónico*. Se está elaborando una estrategia marítima con vistas a definir las áreas prioritarias para el crecimiento y racionalizar la financiación de la UE en consecuencia.

Asimismo, está avanzando la cooperación en el *Mar Negro* tras la reunión de reflexión de alto nivel organizada con Bulgaria y Rumanía en octubre de 2011.

En junio de 2012, la Comisión y la Alta Representante de la UE para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad adoptaron una Comunicación que proponía 28 puntos de acción en favor de un compromiso constructivo de la UE en el *Ártico*. Aboga por la gestión efectiva del Ártico basada en el conocimiento, la responsabilidad y el compromiso para hacer frente a los retos estratégicos, económicos y medioambientales crecientes de la región.

Concienciación y visibilidad de la Europa marítima

Uno de los objetivos principales de la PMI era aumentar la visibilidad de la identidad marítima de Europa y su potencial económico entre los europeos. La sensibilización del público es esencial en ámbitos en los que los intereses marítimos entran en competencia con otros sectores para obtener apoyo o inversión públicos, pero también en el mercado de trabajo.

Desde la puesta en marcha de la Política Marítima Integrada, *Eurostat* colabora en la producción de información estadística a fin de apoyar la política y, de esta forma, mejorar los datos económicos sobre los sectores y regiones marítimos. Se han incluido iniciativas marítimas en los programas de trabajo de Eurostat. Desde 2009, se publican periódicamente estadísticas sobre las regiones costeras y los sectores marítimos.

Herramientas interactivas, como el *Foro Marítimo* o el *Atlas Europeo del Mar* permiten acceder más fácilmente a información relacionada con el mar y contribuyen a mejorar el conocimiento de la Europa marítima. El *Día Marítimo Europeo*, que se celebra el 20 de mayo, es una cita clave para sensibilizar a los ciudadanos acerca del potencial de la Europa marítima.

¿Qué hacen otros países?

Los Estados miembros aplican cada vez más enfoques coordinados para el desarrollo de su economía marítima, mediante estrategias nacionales, como Francia, Portugal y Alemania, o a través de iniciativas específicas como la Ley marina del Reino Unido, la Estrategia marítima danesa o la Estrategia científica irlandesa. En 2011, Alemania también adoptó un plan para impulsar su economía marítima. Varios Estados miembros han establecido mecanismos de coordinación interministerial o creado carteras ministeriales, como Chipre, Francia, los Países Bajos y Polonia, al tiempo que regiones marítimas, como Schleswig-Holstein, Västra Götaland y la Bretaña, han seguido desarrollando sus estrategias marítimas regionales desde 2009.

Los países del Báltico, han realizado grandes adelantos en la definición de sus políticas marítimas integradas nacionales entre ellos citaré a Estonia, Alemania, Latvia, Polonia, Suecia e incluso Rusia y por último mencionaré que se ha realizado un estudio sobre las implicaciones de la política nacional e internacional para el Mar Báltico y la Ordenación de su espacio marítimo.

Publicado en el Diario Oficial de la UE núm. C 279/2 de 21 de septiembre de 2010, 17, los Estados Miembros y países asociados lanzaron la iniciativa de programación conjunta «Mares y océanos sanos y productivos (25)» con el fin de promover las sinergias entre los medios de investigación y las capacidades.

A fin de que la Comisión pueda informar al Parlamento Europeo y al Consejo, los Estados miembros deben comunicar periódicamente a la Comisión los avances realizados en esta iniciativa de programación conjunta. En él *se insta a los Estados miembros a adoptar un programa estratégico común de investigación* que determine las necesidades y objetivos a medio y largo plazo en el ámbito de la investigación sobre mares y océanos. El programa estratégico de investigación debe contener un plan de ejecución que establezca las prioridades y los plazos y especifique las medidas, los instrumentos y los recursos necesarios para su aplicación.

Y España, ¿qué?

El caso de España es algo paradójico, pues en el terreno privado, desde el punto de vista empresarial e industrial se están haciendo progresos muy importantes, mientras que en el de lo público existe un contraste muy grande entre la participación en los grupos de trabajo, seminarios, y reuniones diferentes organizados por la Unión Europea, frente a la escasa difusión posterior

(25) Ver en:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:276:0001:0003:ES:PDF>

y la promoción de todas estas políticas y estrategias para captar el apoyo de la sociedad nivel nacional e impulsar el diseño de políticas internas transversales e integradoras.

No cabe duda de que se está avanzando hacia una integración de la gestión de las actividades marítimas, pero se va haciendo por iniciativas sectoriales, sin una dirección integradora general, por medio de acuerdos bilaterales entre las organizaciones e instituciones cuando, según sus propios criterios, lo estiman conveniente, o incluso por iniciativas particulares.

Entre otras medidas se pueden citar la Ley de Costas.

Los planes integrados para gestión de sus costas realizados por las Comunidades Autónomas de Asturias, Cantabria y Andalucía.

Propuesta de regionalización de las aguas jurisdiccionales españolas.

En el ámbito académico se han realizado interesantes estudios para un posible planeamiento del espacio marítimo considerando las siguientes regiones marítimas españolas:

- Golfo de Vizcaya-Cantábrico.
- Noroeste Atlántico.
- Canarias.
- Estrecho.
- Plataforma levantina.
- Balear.

Aquí he puesto solamente unos ejemplos de programas, reformas y normas. En los documentos que he encontrado la principal referencia a la estrategia «Europa 2020» es el «Programa nacional de reformas». Se estima que la PMI de la UE en España, país marítimo y fronterizo de la Unión puede contribuir de forma muy notable lograr un crecimiento sostenible y cohesión social mediante la aplicación de las diferentes sub políticas. Especialmente para acelerar la recuperación y la salida de la crisis económica y financiera que se espera pueda comenzar después de mediados de este año.

¿Conoce alguno de ustedes cuáles son los objetivos y estrategias nacionales que nos hemos marcado para alcanzar los objetivos de la estrategia «Europa 2020» o los de la PMI?, Yo los he buscado sin éxito.

No obstante confío en que con el tiempo se irá incrementando la coordinación entre los diferentes sectores de la administración y es posible que al final se vaya conformando, aunque quizás sin proponérselo, una Política Marítima Integrada española.

Conclusiones

Contenidas en el informe publicado por la Comisión de la UE.

La Política Marítima Integrada se creó para reafirmar la dimensión marítima de la Unión Europea. Desde entonces, se ha convertido en un instrumento que produce beneficios concretos para el crecimiento y la sostenibilidad de los espacios marítimos en Europa. Como se desprende del presente informe que presentó la Comisión, la importante contribución de los sectores marítimos a la economía de Europa y a los objetivos de la Estrategia Europa 2020 se ve reforzada por una acción coordinada dirigida a reducir los costes, mejorar la eficiencia de los recursos, limitar los riesgos, apoyar la innovación y hacer un mejor uso de los fondos públicos.

La Comisión se propone crear las mejores condiciones posibles para un desarrollo económico sostenible procedente del mar. Apoyándose en estos logros, el *crecimiento azul* es el objetivo de los próximos años. Con ocasión de la Presidencia chipriota del Consejo, la celebración de una conferencia ministerial informal sobre la PMI marcará un importante hito hacia la consecución de este objetivo.

El *crecimiento azul* inaugurará un segundo capítulo de la Política Marítima Integrada, con el fin de instaurar una economía marítima sana, fuente de innovación, de crecimiento y de sostenibilidad para los ciudadanos europeos.

Otras conclusiones

Antes de presentar mis propias conclusiones, diré que comparto las conclusiones de la Comisión y estimo que se deberían orientar los esfuerzos para salir de la crisis siguiendo las orientaciones y recomendaciones contenidas en la estrategia «Europa 2020» y en los informes que de forma semestral se realizan en el seno de la Política Marítima Integrada de la UE.

Además, se estima que:

- La implantación de la PMI de la UE va avanzando de forma lenta pero progresiva, como es de esperar en una organización tan compleja y poco cohesionada y se debería estimular la adopción de una PMI nacional.
- La PMI es un instrumento importante para ayudar a alcanzar los objetivos de la estrategia «Europa 2020».
- Se considera conveniente crear las mejores condiciones posibles para lograr un desarrollo económico eficaz y sostenible procedente de las actividades marítimas mediante la potenciación de aquellos aspectos que implican mayor innovación e investigación.

- Para hacerla posible es imprescindible tomar medidas en todos niveles, de la UE, de los Países y las Regiones por parte de todos los organismos públicos y privados con el apoyo de las sociedades respectivas, en nuestro caso, se considera necesario el diseño de políticas integradoras entre los sectores de crecimiento españoles y con lo de los países de nuestro entorno.
- Además, en el caso particular de España, sería necesario dar mayor difusión de estas políticas y estrategias para que la sociedad conozca hacia donde nos encaminamos, se sienta involucrada y participe del proyecto.