



es



Unión Europea
Política regional

inforegio

| Núm. 23 | Septiembre de 2007 | **panorama**



**Las regiones como
elemento esencial de la
política marítima europea**

Índice

Las regiones como elemento esencial de la política marítima europea

La política marítima europea: del Libro Verde al plan de acción

Las ciudades portuarias en plena transformación

Las agrupaciones marítimas, en la encrucijada entre la innovación y el desarrollo regional

El FEDER en acción: Letonia, Estonia, Portugal e Italia

Testimonio: la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas

Reportaje: el futuro pasa por la costa

Con objeto de hacer frente a la reestructuración de sectores fundamentales de su economía (agricultura, pesca, siderurgia), la región de Asturias desea aprovechar al máximo los recursos naturales, culturales y humanos de su litoral para garantizar su nuevo desarrollo.

Testimonio: el programa INTERREG IIIB para el mar del Norte

INTERREG en acción

3

7

9

13

14

15

20

21



Fotografías (páginas): Comisión Europea (3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12), ESPO (7), Koneteknologiakeskus Turku Oy (10), Oficina Regional de Pomorskie Voivodeship en Bruselas (11), Finanšu ministrija (13), CIMBA (13), Aurora (13), Pärnu (13), CRPM (14), Gobierno del Principado de Asturias (15), Jean-Luc Janot (16, 21), Puerto de Gijón (18), Ayuntamiento de Avilés (19), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (20), Universidad de Cork (21), Baltic Gateway (21).

Portada: El pueblo de Smögen en la costa occidental de Suecia -
Foto William Steward (Comisión Europea).

Colaboraron asimismo en la redacción de este número:
Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo y Jean-Luc Janot.

Editor responsable: Ana-Paula Laissy, Comisión Europea, Dirección General de Política Regional.
Esta revista ha sido impresa en alemán, francés e inglés en papel reciclado.

El dossier temático está disponible en 22 lenguas de la Unión Europea en el sitio Internet:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_es.htm
Las opiniones expresadas en esta publicación pertenecen a los distintos autores de los textos
incluidos y no reflejan necesariamente la opinión de la Comisión Europea.

La política marítima europea: del Libro Verde al plan de acción

Por Nicolas Mariel y Frederico Ferreira⁽¹⁾

Al presentar, el 10 de octubre de 2007, su Libro Azul para una política marítima integrada de la Unión Europea (“Un mar de oportunidades”) y el plan de acción contenido en el mismo, la Comisión Europea respondía a una necesidad sentida desde hace muchos años, pero cuya urgencia se había manifestado desde hacía poco tiempo, esto es, la de coordinar las políticas públicas relacionadas con el espacio marítimo y costero europeo.



Pesca en alta mar en Thyborøn (Dinamarca)

Además de ser un sistema regulador del clima de nuestro planeta, el mar da trabajo a cinco millones de europeos y constituye una reserva de empleo considerable, en especial en sectores como las energías renovables y las telecomunicaciones.

Hasta ahora, la intervención europea en el mar se limitaba a coordinar el desarrollo de actividades sectoriales (transporte, medio ambiente, investigación, etc.) de modo impulsor o restrictivo, sin una finalidad de desarrollo sostenible que fuera respetuosa con el futuro de ese patrimonio común.

En la actualidad, parece que se ha modificado sustancialmente ese planteamiento gracias a la adopción de la nueva política marítima europea integrada por parte de la Comisión dirigida por José Manuel Barroso, en el marco de su estrategia para el período 2005-2009. Además, en su momento se decidió que la aplicación práctica de esa política se hiciese en varias etapas, empezando por una fase de consulta pública.

De ese modo, el **Libro Verde** para una política marítima de la Unión Europea, presentado en junio de 2006, puso en marcha durante un plazo de trece meses una amplia consulta pública

sobre la importancia de una política marítima integrada y sobre la determinación de las necesidades específicas en este terreno. Los resultados finales han superado con creces las expectativas, ya que se presentaron cerca de 500 contribuciones escritas procedentes de gobiernos y regiones, de empresas privadas, sindicatos, ONG, e incluso de simples ciudadanos, dirigidas al Grupo de Trabajo sobre Política Marítima creado específicamente para la elaboración y el seguimiento de esta nueva política dentro de la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos.

Una brújula...

Debido al gran apoyo recibido de la sociedad civil, así como de las autoridades públicas como, por ejemplo, el Comité de las Regiones o la Presidencia alemana de la UE (primer semestre de 2007), la Comisión Europea decidió iniciar una segunda fase dedicada a la determinación de acciones que permitieran establecer un marco concreto para la ejecución de una política marítima integrada. Ése es precisamente el propósito final del **Libro Azul**, presentado el 10 de octubre de 2007 por el presidente de la Comisión, José Manuel Barroso, y el comisario responsable de Pesca y Asuntos Marítimos, Joe Borg. El Libro Azul es un

(1) Respectivamente, analista político y analista adjunto del Grupo de Trabajo sobre Política Marítima de la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Comisión Europea.

conjunto formado por dos Comunicaciones de la Comisión de finalidad política y por dos documentos de trabajo (un plan de acción y un estudio de evaluación del impacto), elaborados mediante la coordinación del Grupo de Trabajo sobre Política Marítima y gracias a la amplia cooperación mantenida entre múltiples servicios de la Comisión, con el apoyo a alto nivel de los propios comisarios reunidos, para la ocasión, en un grupo de contacto.



Formación en seguridad marítima

El **plan de acción**, que debería adoptarse por el Consejo de Ministros de diciembre de 2007, constituye sin lugar a dudas la “biblia” de la nueva política marítima europea. El plan propone emprender cerca de treinta acciones agrupadas en torno a los cinco grandes objetivos siguientes:

- Fomentar la explotación sostenible de los mares y los océanos.
- Crear una base de conocimientos y de innovación para la política marítima.
- Ofrecer mayor calidad de vida en las regiones costeras.
- Promover el liderazgo de la Unión Europea en los asuntos marítimos internacionales.
- Mejorar la visibilidad de la Europa marítima.

Varias de esas acciones tienen un carácter “estructural”, es decir, son competencia de políticas tradicionales de la Unión. Eso ocurre por ejemplo con las Comunicaciones sobre política portuaria, que entra dentro del ámbito de la política de transporte, y sobre la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que es competencia de la política pesquera común. No obstante, otras acciones son auténticamente innovadoras y van mucho más allá del alcance de una política tradicional. Tal es el caso de la aplicación de los nuevos mecanismos de decisión política previstos en el Libro Azul, como la ordenación espacial de las diferentes actividades en el mar, la gestión integrada de las zonas costeras, el establecimiento de una red europea de observaciones y de datos del medio marino e incluso la interoperabilidad de los sistemas de vigilancia europeos.

La **hoja de ruta** fijada por el plan de acción establece un calendario relativamente ajustado, ya que prevé la ejecución de la mayor parte de las acciones durante el año 2008, y como muy tarde a principios de 2009. Algunas de esas acciones ya se han concretizado mediante la publicación de medidas como, por ejemplo, un documento de trabajo sobre agrupaciones marítimas (*clusters*), una Comunicación sobre la política portuaria, un documento de

consulta sobre las autopistas del mar y el transporte marítimo sin fronteras, una Comunicación sobre las prácticas pesqueras destructivas, una Comunicación sobre la revisión de la reglamentación social marítima, un documento de trabajo sobre la política energética marítima, etc.

... y un timón

Es importante hacer hincapié en el hecho de que la adopción del plan de acción permite fijar las premisas de un nuevo elemento en materia de gobernanza. La idea general consiste en no añadir nuevas reglamentaciones a las ya existentes, en no crear estructuras administrativas adicionales y, sobre todo, en implicar lo máximo posible a las diferentes partes interesadas en el proceso decisorio a fin de obtener su consentimiento antes de emprender nuevas acciones concretas. Ello es especialmente relevante en el caso de nuevos mecanismos como la ordenación espacial, que se llevará a la práctica a través de proyectos piloto. El plan de acción también otorga mucha importancia a las medidas de fomento y dispone la concesión de ayudas para los proyectos que observen las mejores prácticas en la materia.

Sin duda podría objetarse que la mayoría de las medidas previstas se habrían adoptado de cualquier modo por los servicios correspondientes de la Comisión. Sin embargo, el reto principal de la política marítima europea integrada reside precisamente en su coordinación, con el fin de alcanzar un objetivo global de desarrollo razonable. Ésa es concretamente la preocupación manifestada durante el proceso de consulta del Libro Verde y la razón por la que debería confirmarse la existencia de la estructura de “Asuntos Marítimos” de la Dirección General de Pesca y, a la vez, reforzarse sus facultades a corto plazo.



Modernización del puerto de Quarteira (Portugal)

Las regiones ultraperiféricas: la Europa de alta mar

Azores, Canarias, Guadalupe, Guayana francesa, Madeira, Martinica y Reunión constituyen las siete regiones ultraperiféricas (RUP) de la Unión Europea, que se caracterizan por sufrir ciertas desventajas permanentes⁽¹⁾ derivadas de su alejamiento y su aislamiento, así como de sus limitaciones climáticas, territoriales, demográficas y económicas, que justifican la posibilidad de adaptar las políticas comunitarias a su situación particular. Sin embargo, en su calidad de regiones integradas en la UE y situadas en dos océanos distintos (el Atlántico y el Índico), las regiones ultraperiféricas son también un recurso de enorme valor. Con una superficie de más de 3 000 000 de kilómetros cuadrados, las “zonas económicas exclusivas” (ZEE) de las regiones ultraperiféricas equivalen a la superficie conjunta del mar Mediterráneo y del mar Báltico. Si a ello se añaden los países y territorios de ultramar (PTUM)⁽²⁾, la Unión Europea está presente en los tres océanos y posee el primer espacio marítimo mundial.



Por el momento, las regiones ultraperiféricas disponen de recursos pesqueros relativamente protegidos que todavía permiten un desarrollo razonable del esfuerzo pesquero, a lo cual se añaden sus recursos turísticos. Debido a sus características geográficas y geofísicas y a la riqueza de su biodiversidad marina, también actúan como “laboratorios” en ámbitos como el medio ambiente, el clima y la energía, dentro de las orientaciones fijadas por los objetivos de Lisboa y de Goteburgo para el desarrollo sostenible.

A ese respecto, las regiones ultraperiféricas ofrecen un espacio único, en las fronteras más alejadas de la Unión Europea, para la consecución del desarrollo sostenible de las cuencas marítimas respectivas de todos los territorios. En los casos en

que no se encuentran aisladas en el mar como, por ejemplo, las Azores, están situadas muy próximas a terceros Estados que deben responder a retos de desarrollo aún más acusados. El diálogo entre la UE, sus regiones ultraperiféricas, sus Estados miembros y los terceros Estados podría contribuir al logro de avances importantes en muchos terrenos como, por ejemplo, la cogestión sostenible de los recursos pesqueros, la lucha contra la pobreza, la seguridad marítima o los flujos migratorios.

No cabe la menor duda de que las regiones ultraperiféricas están enormemente interesadas en la aplicación de una política marítima europea. En el marco del programa INTERREG IIIC Sur, esas regiones han elaborado un proyecto denominado RUPMER con objeto de contribuir a la preparación del Libro Verde en la materia. La determinación de esta política exige en concreto tener en cuenta consideraciones internacionales que afectan a esas regiones. Una de las primeras conclusiones del proyecto RUPMER es la necesidad de adoptar un enfoque diferenciado para cada cuenca marítima, con objeto de tener en cuenta las características específicas de las regiones ultraperiféricas, tanto en lo que respecta al resto de la UE como entre las zonas del Caribe, del sudoeste del océano Índico y de la Macaronesia (Azores, Canarias y Madeira).

La protección del entorno marino de las regiones ultraperiféricas exige que las informaciones sobre esta materia se incluyan en los bancos de datos europeos a fin de elaborar un futuro atlas europeo de los mares. El fomento de la investigación especializada en torno a las regiones ultraperiféricas (energías renovables, biotecnologías “azules”, cambio climático, prevención de riesgos, etc.) requiere el trabajo en equipo de sus propios centros de I+D con los del resto de la Unión Europea. Por último, la pesca es un buen ejemplo de la necesidad de una política adaptada al contexto geográfico de las regiones ultraperiféricas, para brindar apoyo tanto a su propio desarrollo como a la cogestión sostenible de los recursos con los terceros Estados vecinos.

La Comunicación sobre una política marítima integrada, al poner especial énfasis en la posibilidad de un planteamiento integrado para cada una de las tres cuencas marítimas afectadas y en la importancia de las regiones ultraperiféricas en materia de I+D, marca el buen rumbo a seguir.

Contacto: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Artículo 299-2 del Tratado.

(2) Países y territorios de ultramar (PTUM): son cerca de veinte territorios que dependen constitucionalmente de cuatro Estados miembros (Dinamarca, Francia, Países Bajos y Reino Unido), sin formar parte del territorio de la Unión Europea ni ser Estados independientes.

NET-BIOME: la investigación al servicio del desarrollo sostenible de los territorios ultraperiféricos

Net-Biome es un proyecto perteneciente al VI Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico (PMIDT) que, por primera vez, asocia las siete regiones ultraperiféricas (RUP) a la mayoría de los países y territorios de ultramar (PTUM) de las zonas tropicales y subtropicales pertenecientes a cinco países europeos (España, Francia, Países Bajos, Portugal y Reino Unido). Tanto las regiones ultraperiféricas como los países y territorios de ultramar poseen

una biodiversidad marina y terrestre extraordinaria, lo cual constituye una de las bazas principales para su desarrollo sostenible (agricultura, pesca y turismo). No obstante, sus entornos son mucho más vulnerables al cambio climático, a los riesgos naturales y a las actividades humanas que los del resto de la UE. Net-Biome tiene por objeto lograr la cooperación en investigación en materia de biodiversidad, a fin de establecer estrategias y modelos originales de gestión sostenible que puedan compartirse con la Europa continental y los terceros países próximos.

Contacto: josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

Rumbo al crecimiento sostenible: la política portuaria europea

Como continuación a su Comunicación sobre una política marítima integrada, la Comisión Europea adoptó el 18 de octubre de 2007 una Comunicación sobre una política portuaria europea⁽¹⁾ que refleja los resultados de una amplia consulta hecha a las partes implicadas.

Los puertos europeos, tanto marítimos como fluviales, se enfrentan a retos muy complejos, a saber, una demanda de transporte cada vez mayor, unos cambios tecnológicos de gran relevancia (transporte en buques portacontenedores, telecomunicaciones, informatización), las exigencias medioambientales (incluida la gestión intermodal de los transportes, que potencia el papel de los puertos), la necesidad de un diálogo entre todos los agentes relacionados con las actividades portuarias (incluidas las ciudades y las regiones) y, por último, la observancia de las normas comunitarias, sobre todo en materia de transparencia y de competencia. A efectos de promover un sistema portuario que contribuya plenamente al logro del crecimiento sostenible y del empleo, la Comisión se ha fijado un plan de acción que, de modo resumido, incluye los objetivos siguientes:

- **Mejorar los resultados portuarios y las conexiones con las zonas del interior.** Pese a que los mayores puertos europeos pueden considerarse eficientes, muchos otros sufren insuficiencias de capacidad, conexiones u organización. Por lo tanto, conviene asegurar una gestión integrada de la cadena de transporte y estudiar nuevos itinerarios, realizando a la vez una evaluación pormenorizada de las consecuencias posibles antes de construir nuevas infraestructuras.
- **Incrementar la capacidad sin dañar el medio ambiente.** La Comisión va a publicar orientaciones dirigidas a facilitar la aplicación de las Directivas en materia medioambiental (hábitats, aves, agua, residuos) a la ordenación de los puertos. Asimismo, se trata de construir instalaciones adecuadas para

el tratamiento de los residuos, de garantizar la gestión salubre de las masas de agua y de los sedimentos, y de luchar contra el cambio climático y la contaminación atmosférica.

- **Modernizar la actividad portuaria mediante la instalación de nuevos sistemas de seguridad marítima y de telecomunicaciones.** En concreto, los “transportes marítimos *online*” facilitan el tratamiento administrativo de la navegación y de la logística. Los nuevos equipos portuarios automatizados desempeñan también una función muy importante. Por último, con ello también se pretende simplificar los procedimientos del transporte marítimo para cortas distancias con objeto de fomentar su uso en el mercado interior y de favorecer la creación de “autopistas del mar”.
- **Establecer normas jurídicas equitativas y transparentes para los inversores, los operadores y los usuarios:** acerca del cometido de las autoridades portuarias, la financiación pública, las concesiones portuarias, los servicios técnicos náuticos (pilotaje, remolque, etc.), la manipulación de los cargamentos, los cánones portuarios y la competencia con terceros países.
- **Establecer un diálogo estructural entre los puertos y las ciudades** (véase el artículo al respecto).
- **Desarrollar el diálogo sectorial acerca del trabajo en los puertos** y mejorar las condiciones de formación, seguridad e higiene.

(1) COM (2000) 616 final de 18.10.2007:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/com/2007/com2007_0616es01.pdf



Las ciudades portuarias en plena transformación

Por Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Por el bien del crecimiento y del desarrollo sostenible, los puertos y las ciudades deben volver a asociarse.



En conjunto, Europa posee más de mil puertos de mar. No obstante, es preciso destacar que la gran mayoría de ellos son pequeños o medianos, ya que unos setecientos puertos gestionan menos de un millón de toneladas de flete al año. En el otro extremo se encuentran cerca de diez megapuertos que procesan más de cincuenta millones de toneladas.

Los puertos de mar como polos de desarrollo para Europa

Muchos puertos europeos han experimentado un crecimiento espectacular de sus actividades durante los últimos veinte años. Esa tendencia debería mantenerse, en especial en lo que atañe al transporte de contenedores, cuyo crecimiento deberá proseguir,

debido principalmente a la rápida expansión de los mercados asiáticos y sobre todo a las importaciones de China.

Esa tendencia favorece la participación de un número mayor de puertos europeos en los mercados mundiales. Los puertos para buques portacontenedores que experimentaron el mayor crecimiento en el año 2006 eran todos de tamaño pequeño o mediano y estaban distribuidos por todo el continente. Por consiguiente, el sector está cada vez más diversificado en cuanto al número de puertos implicados, de cometidos y de servicios, lo cual ofrece a los fletadores muchas más posibilidades en materia de itinerarios.

A fin de responder adecuadamente a ese crecimiento, los puertos europeos deben invertir en nuevas instalaciones de acogida y disponer de buenas comunicaciones con las zonas del interior. Sin embargo, uno de los obstáculos principales para ello es la incertidumbre jurídica asociada a la aplicación de las normas comunitarias en materia medioambiental. Por esa causa, algunos proyectos portuarios importantes han sufrido retrasos significativos debido a la lentitud y a la complejidad de los procedimientos.

Reconversión de los paseos marítimos

A principios del siglo XIX, surgió en el Reino Unido el concepto de puerto moderno, es decir, que en lo que respecta a las infraestructuras, a la ingeniería y a los métodos logísticos y de gestión, puertos como Londres y Liverpool se convirtieron en precursores que sirvieron de referencia para sus competidores continentales. La historia se repitió de manera similar 150 años después cuando, en 1981, a través de la reconversión de sus dársenas, Londres sentó las bases para la rehabilitación de las antiguas zonas portuarias en todo el resto de Europa.

A pesar de las diferencias entre los proyectos, todos ellos tienen una característica común: devolver a la ciudad las zonas portuarias abandonadas o inutilizadas para dedicarlas a la construcción de espacios para oficinas, viviendas y ocio, de modo que las actividades portuarias se trasladaran a zonas más alejadas del centro. Un buen ejemplo de esa transformación lo constituye el proyecto denominado *HafenCity* de Hamburgo, en virtud del cual los ingresos generados por la venta de edificios situados directamente frente al mar, en el viejo puerto muy cerca del centro de la ciudad, han permitido financiar la terminal ultramoderna para buques portacontenedores de Altenwerder situada en la orilla meridional del río Elba.

Rehabilitación de la ciudad portuaria

Esa nueva apropiación de las orillas y los paseos marítimos que se ha producido en toda Europa ha separado muchas veces a las ciudades de sus puertos; así, en muchas ciudades portuarias europeas, el visitante poco informado no se dará cuenta inmediatamente de que la ciudad en la que se encuentra posee un

(1) Secretario general de la ESPO (European Sea Ports Organisation / Organización Europea de Puertos Marítimos).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Internet: www.espo.be

puerto importante. Lo más seguro es que sólo se dé cuenta de la existencia de una zona en la que se cruzan de vez en cuando chalanas y barcos deportivos, con muelles transformados en paseos, con dársenas convertidas en atracciones turísticas y con antiguos almacenes vendidos en forma de *lofts* a la moda.

Sin embargo, cada vez es mayor el número de responsables portuarios que empieza a cuestionarse la sostenibilidad de ese tipo de políticas. En primer lugar, se encuentra el problema del espacio, ya que las tasas de crecimiento esperadas en materia de transporte marítimo exigen cada vez más capacidades de acogida. Ahora bien, los terrenos son escasos y las grandes presiones medioambientales limitan la ampliación de los puertos, lo cual a menudo obliga a éstos a regresar al interior de las ciudades para allí volver a rehabilitar antiguas zonas de actividad portuaria.

A ello se añade otro problema importante, el conocido como síndrome de “en cualquier sitio, menos enfrente de mi puerta”, que hace difícil la realización de actividades portuarias próximas a zonas habitadas. Sin embargo, se trata de un proceso inevitable para numerosos puertos y que requiere un esfuerzo de las dos partes afectadas, ya que, por un lado, las autoridades portuarias deben asegurarse de que su puerto esté lo más limpio y sea lo más discreto y seguro posible y, por otro, los ciudadanos deben comprender que el puerto incrementa su comodidad y su bienestar general. Si se logra ese compromiso, se podrá conseguir una auténtica revitalización de las ciudades portuarias en Europa.

A fin de lograr que las poblaciones locales sean más favorables a las actividades portuarias, se necesita sobre todo hacer que el puerto sea más visible para el gran público. Así, se trata de convencer a los ciudadanos de que los puertos son en sí mismos lugares fascinantes. Para ello, contamos con posibilidades todavía escasamente aprovechadas como constituir asociaciones con los sectores del turismo, del ocio, de la cultura y del patrimonio con objeto de familiarizar a los ciudadanos con el mundo de los puertos y los transportes marítimos. En la época del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y de otras medidas reglamentarias de precaución, ello constituye un reto bien especial que exige cierta creatividad por parte de los responsables de los puertos.

El desarrollo sostenible de los puertos como elemento fundamental de la nueva política portuaria europea

El 18 de octubre de 2007, la Comisión Europea publicó una nueva Comunicación sobre una política portuaria europea⁽²⁾. Si se compara con otras iniciativas anteriores, puede observarse



que esta Comunicación otorga gran importancia al desarrollo sostenible de los puertos y reconoce al mismo tiempo la necesidad de esclarecer las normas de aplicación de la legislación en materia medioambiental de la Unión Europea. Las autoridades portuarias europeas miembros de la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO, según sus siglas en inglés) han recibido con satisfacción el anuncio de la Comisión Europea de elaborar líneas directrices para la aplicación de esa normativa en el desarrollo portuario.

Además, la Comunicación tiene por objeto intensificar la cooperación entre las ciudades y los puertos, lo cual también es acogido muy favorablemente por el sector. Pese a que las autoridades locales y portuarias son las principales responsables de la integración de los puertos en las ciudades y en la vida urbana, la Comisión Europea puede actuar como elemento catalizador del proyecto mediante el apoyo a las mejores prácticas y al aprendizaje mutuo. Su propuesta de que todos los años se organice una jornada de “puertos abiertos” es un buen ejemplo del acuerdo de asociación que podría constituirse entre las autoridades portuarias y las autoridades municipales de Europa.

(2) COM (2000) 616 final de 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/com/2007/com2007_0616es01.pdf

Las agrupaciones marítimas, en la encrucijada entre la innovación y el desarrollo regional

Por Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Las agrupaciones marítimas pueden convertirse en el elemento fundamental de una política marítima ambiciosa que permita lograr resultados concretos en materia de innovación tecnológica, así como el desarrollo económico de los territorios implicados.



La palabra inglesa *cluster* hace referencia a la noción de conjunto, de modo que sirve para designar a una agrupación de empresas de un mismo sector, con frecuencia presentes en un mismo centro generador de empleo. Con más exactitud, en opinión de Michael E. Porter de la Universidad de Harvard, un *cluster* es “una concentración de empresas interrelacionadas, de proveedores especializados, de prestatarios de servicios y de instituciones asociadas (universidades, asociaciones comerciales, etc.)”.

Diferentes formas de constituir agrupaciones

Esas agrupaciones de empresas y profesionales, que afectan a todos los sectores de actividad, pueden manifestarse de diversas maneras. Así, en el ámbito marítimo, es preciso distinguir entre las agrupaciones nacionales (que a menudo sirven de vía de transmisión de opiniones para algunos subsectores o profesiones marítimas) y las agrupaciones regionales (denominadas en algunos países “*polos de competitividad*”). Estos últimos se concentran en el desarrollo de la economía marítima a través de la innovación y del acercamiento entre la investigación, la formación y la industria. Colaboran en proyectos de investigación (diseño del proyecto, búsqueda de

socios y de financiación) y promueven el acceso de las PYME a nuevos mercados y, de ese modo, se integran plenamente en los objetivos de la estrategia de Lisboa, la cual reconoce la gran importancia de las políticas de innovación.

La innovación es una necesidad en el ámbito marítimo, en especial para los sectores de la construcción naval y de la logística (la construcción y la entrega de un buque son el fruto del trabajo de una enorme red de proveedores), de la explotación de los recursos energéticos y biológicos marinos (explotación petrolera en alta mar, utilización de las energías renovables generadas principalmente por las corrientes marinas, las olas y las mareas, desarrollo de nuevas moléculas procedentes de la biodiversidad marina, etc.), de la seguridad, de la vigilancia y, por último, del medio ambiente, de manera que la prevención de los riesgos, la lucha contra los efectos del cambio climático y el desarrollo de un turismo sostenible se integren en la protección del litoral.

Además de ser importantes factores de fomento de la innovación, las agrupaciones permiten también mantener, en el ámbito regional, los conocimientos expertos marítimos de la Unión Europea,

(1) Analista político, Comisión Europea, Dirección General de Política Regional, Unidad de “Desarrollo temático – Impacto”.

La agrupación marítima de Finlandia

En Finlandia se han creado trece agrupaciones en el marco del “Programa de Centros de Conocimientos Expertos” adoptado por el Consejo de Estado para el período 2007-2013.

La misión de la agrupación marítima finlandesa es dinamizar y coordinar el desarrollo de actividades, la formación y la investigación aplicada en sectores como la construcción naval, la explotación petrolera en alta mar y la logística marítima. Las áreas de actuación principales están relacionadas con los materiales y las tecnologías de transformación, la internacionalización del sector, la seguridad y las cuestiones medioambientales y el desarrollo de las empresas.

A través de la participación de industriales e investigadores del más alto nivel, cinco centros de conocimientos expertos colaboran activamente en esa agrupación empresarial, cuya coordinación corre a cargo del *Koneteknologiakeskus Turku Oy*, e incluye a centros de Finlandia del sudeste, de Finlandia occidental y de Satakunta, así como al centro de conocimientos especializados de metalurgia del arco de Botnia.

La estrategia de la agrupación tiene como propósito fomentar el desarrollo de actividades, productos y servicios innovadores, aumentar la productividad y el trabajo en red e incrementar la oferta de mano de obra cualificada. Asimismo, pretende promover el aumento de las inversiones en investigación y desarrollo y la mejora de las competencias de las empresas, el intercambio y la centralización de las informaciones, la organización de actuaciones específicas y la internacionalización y la cooperación de las PYME.



Contacto:
Mervi Pitkänen, director del programa.
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi

ya que, por definición, integran simultáneamente a agentes de la industria y de la formación profesional. Por ese motivo, el desarrollo de las agrupaciones debe ir acompañado de inversiones en la educación y en la formación marítima. La posible escasez de personas cualificadas conocedoras del mar podría tener efectos alarmantes, en especial sobre las infraestructuras de seguridad marítima. A más largo plazo, también existe el riesgo de que algunas agrupaciones se debilitasen o reubicasen en regiones que ofrecieran una mano de obra más cualificada.



Transbordador en el puerto de Kiel (Alemania)

Ayuda europea

La Unión Europea promueve el desarrollo de las agrupaciones marítimas de diversos modos. En primer lugar, en el año 2005 la Comisión Europea participó en la creación de la plataforma tecnológica denominada WATERBORNE⁽¹⁾, en la que se agrupan los agentes principales del transporte marítimo. Su objetivo es definir, en torno a grupos temáticos (construcción naval, navegación, sistemas, seguridad, etc.), un planteamiento a largo plazo en un sector cuyo desarrollo depende de progresos tecnológicos de gran envergadura. La plataforma también pretende adecuar las prioridades de la investigación marítima comunitaria a las necesidades de la industria (estrategia de la que precisamente forma parte el apoyo a las agrupaciones).

Por otro lado, a través de la iniciativa EUROPE INNOVA⁽²⁾, la Comisión Europea ha “cartografiado” en detalle el conjunto de las agrupaciones europeas. Su finalidad es contar con un mapa paneuropeo antes de terminar el año 2007 para todos los Estados miembros, que también identifique las iniciativas llevadas a la práctica en materia de agrupaciones nacionales y regionales.

Además, la Comisión ha constituido diversas redes en el campo de la investigación y de la innovación, cuyo objetivo

(1) <http://www.waterborne-tp.org/>

(2) <http://www.europe-innova.org/index.jsp>

muchas veces era el intercambio de las mejores prácticas. No obstante, con posterioridad esas redes pueden ser origen de la creación de agrupaciones transnacionales. A fin de estimular esa cooperación entre agrupaciones europeas y fomentar el establecimiento de nuevos proyectos de alcance continental, en julio de 2007 la Comisión creó el Observatorio Europeo de Agrupaciones (igualmente a través de la iniciativa EUROPE INNOVA). El cometido de dicho observatorio es la recogida de datos estadísticos, la determinación de indicadores para medir el dinamismo de las agrupaciones europeas y la evaluación de los efectos de las políticas nacionales y regionales de creación de agrupaciones multisectoriales. Su labor será complemento de la realizada por otras agrupaciones europeas dirigidas a facilitar la transferencia de acciones emprendidas por las regiones más avanzadas (países nórdicos, Reino Unido, Austria, España, Italia septentrional, etc.) a las regiones y los Estados miembros en los que las redes de empresas están poco desarrolladas todavía. Lógicamente, las agrupaciones marítimas también serán beneficiarias de esas iniciativas, así como de las actuaciones emprendidas por el nuevo observatorio europeo.

En el campo de la investigación, algunas agrupaciones multisectoriales orientadas a esas actividades reciben financiación del programa marco de la Unión Europea, en especial a través del proyecto piloto denominado *“Las regiones del conocimiento”*, siendo el objetivo de esa ayuda intensificar las capacidades de investigación de las regiones e integrar esas mismas actividades en las estrategias regionales de desarrollo.

Agrupaciones y cohesión

Por último, las agrupaciones multisectoriales pueden también beneficiarse de una importante ayuda a través de la política europea de cohesión. Así, entre las inversiones que se efectuarán durante el período 2007-2013, la innovación es uno de los sectores prioritarios para el conjunto de las regiones y los Estados miembros, ya que invertir en innovación permitirá garantizar un crecimiento económico sostenible, y precisamente uno de los medios de las regiones para alcanzar ese objetivo es el desarrollo



Terminal para automóviles del puerto de Valencia

Pomerania, el “país del ámbar”

Las costas de Pomerania (Polonia) son ricas en ámbar, una oleoresina fósil secretada por coníferas hace cerca de cuarenta millones de años. En dicha región existen unos diez mil empleos que dependen directamente de ese valioso recurso, cuyas exportaciones generan anualmente unos 350 millones de euros.



Ésa es la razón por la que se constituyó una “agrupación del ámbar” en la que participan todos los agentes implicados en el sector, esto es, artesanos y empresas dedicados a la fabricación de joyas y productos de belleza que utilizan el ámbar como materia prima, colectividades locales y regionales, el Instituto de Economía de Mercado y la Sociedad de Ferias Internacionales de Gdańsk (que organiza todos los años las ferias “Amberif” y “Ambermart”), museos, universidades, grupos y otras asociaciones afines al sector.

Mediante una sabia integración de tradición, innovación y cooperación, este polo de competitividad pretende sobre todo valorizar mejor la materia prima en cuanto a cantidad y a calidad, ampliar y consolidar los mercados para los productos ambarinos y fomentar un turismo basado en este recurso tan preciado. Tal como afirman sus promotores, se trata de hacer que Pomerania se convierta en el “país del ámbar” y que Gdańsk sea la “capital del ámbar”.

Contacto: Krystyna Wróblewska,
directora del Servicio de Cooperación Internacional de
la Oficina del Mariscal de la Voïvodie de Pomerania.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

de las agrupaciones. Las directrices comunitarias en materia de cohesión⁽¹⁾, adoptadas por el Consejo Europeo en octubre de 2006, precisan que las inversiones que se realicen en el campo de la investigación y desarrollo deberán permitir en especial “fortalecer la cooperación entre las empresas y entre éstas y las instituciones públicas de investigación y enseñanza superior, entre otras cosas, apoyando la creación de agrupaciones de excelencia regionales y transregionales”. Evidentemente, ello es aplicable también a las regiones costeras y a las agrupaciones que éstas constituirán en el sector marítimo. También como parte de la política europea de cohesión, la iniciativa

Una fórmula aprovechada al máximo gracias a la iniciativa “Las regiones, por el cambio económico”

A partir del año 2008, las regiones marítimas de la Unión Europea podrán cooperar en forma de red a través de la iniciativa denominada “Las regiones, por el cambio económico”. Estas actividades, que cuentan con el apoyo del nuevo programa de cooperación interregional INTERREG IVC, se organizarán en torno a treinta temas prioritarios, de los cuales dos son especialmente relevantes para la constitución de agrupaciones marítimas, a saber, “Aprovechar los mares y los océanos” y “Aumentar la capacidad de las regiones en materia de investigación y de innovación”.

Con ello se pretende que, de modo inicial, las regiones determinen y pongan en la red sus mejores proyectos en función de esos treinta temas prioritarios. Posteriormente, se pretende que extiendan el trabajo en red a los responsables políticos, los expertos y los organismos implicados, a fin de extraer conclusiones acerca de esos proyectos y de integrarlos en los programas operacionales de la política de cohesión.

Las redes temáticas mejores y más efectivas en cuanto a la difusión y la integración de los resultados tendrán derecho a asistencia continua en materia de conocimientos expertos y de servicios, que será prestada por la Comisión Europea a través de la denominada “opción rápida” de la iniciativa.

Para más información:

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm

denominada “Las regiones, por el cambio económico” (véase el recuadro) permitirá, a través de las redes de cooperación en las que participen las autoridades regionales, desarrollar todo el potencial que representan las agrupaciones.

Desde el año 2005 la Unión Europea tiene la intención de poner en práctica una política marítima integrada. Este nuevo interés en las actividades marítimas ha puesto de relieve su importancia económica, así como su interconexión; además, ha servido para hacer recordar la contribución de esas industrias al crecimiento europeo, y sus necesidades en materia de innovación. Por todas esas razones, la UE seguirá apoyando la creación de agrupaciones marítimas innovadoras, en especial a través de sus políticas de investigación y de cohesión, y de sus acciones a favor de las empresas y de la industria en general. Las agrupaciones multisectoriales pueden convertirse en el instrumento fundamental de una política marítima ambiciosa, que proporcione resultados concretos en el ámbito de la innovación tecnológica y el desarrollo económico de los territorios.



Ampliación del puerto para buques portacontenedores de Las Palmas (Islas Canarias)

(1) http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_es.htm

LETONIA

Renovación de un malecón del puerto de Mersrags



Coste total: 2 000 000 EUR

Aportación de la UE: 1 300 000 EUR

“El proyecto se ejecutó durante los años 2006 y 2007 y tenía por objeto renovar y ampliar en 120 metros el malecón norte del puerto de Mersrags. La longitud total de la instalación será así de 430 metros, lo cual permitirá acoger más buques de carga y promover el desarrollo de la región y de la economía local. Con ello, el puerto y las colectividades locales van a conseguir mayor estabilidad financiera y también van a crearse nuevos empleos”.

Sanda Rieksta, responsable de la Unidad de Información del Departamento de Fondos Europeos.
www.esfondi.lv

ITALIA

El nuevo puerto deportivo de Vieste



Coste total: 12 700 000 EUR

Aportación de la UE: 1 400 000 EUR

“Los numerosos aficionados a la navegación deportiva que visitan todos los años las costas de Pouilles podrán ahora disponer de las 650 plazas de estacionamiento de corta o larga duración habilitadas en el nuevo puerto deportivo de Vieste al término del programa regional operativo para el período 2000-2006. El proyecto ha permitido financiar la construcción de todas las infraestructuras necesarias para los servicios básicos o avanzados: astilleros, zona de estacionamiento, zona comercial y club náutico, servicio de descanso y de mantenimiento de las pequeñas embarcaciones, etc. Los trabajos realizados han obligado a prolongar el espigón, dragar el puerto, habilitar un muelle, fijar pontones flotantes, construir seis edificios comerciales y realizar obras portuarias, como hangares. De ese modo, el nuevo puerto ofrece una capacidad de acogida para alrededor de 3 500 aficionados a la navegación deportiva al año”.

Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA.
info@portoaurora.eu

AZORES (PORTUGAL)

Red internacional de control oceanográfico



Coste total: 200 000 EUR

Aportación de la UE: 170 000 EUR

“La insuficiencia de datos y la compleja topografía del archipiélago hacen difícil la previsión del movimiento de las olas, de las mareas y de las corrientes marinas en torno a las Azores. El proyecto CIMBA tiene por objeto obtener imágenes en tres dimensiones de las corrientes oceánicas y estudiar las variaciones estacionales de dichas corrientes. La creación de una red internacional de control oceanográfico alrededor del archipiélago va a permitirnos determinar los lugares más propicios para la producción de energía por las olas, así como las zonas de alta productividad biológica”.

Ana Martins, responsable del proyecto, Departamento de Oceanografía y Pesca de la Universidad de las Azores.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ESTONIA

Habilitación de la playa de Pärnu



Coste total: 1 300 000 EUR

Aportación de la UE: 831 000 EUR

“A causa de su situación geográfica, su arquitectura histórica y su actividad cultural, Pärnu (44 000 habitantes) es el centro balneario más famoso de Estonia. La construcción, gracias a los fondos del FEDER, de un nuevo paseo paralelo a la playa ha modernizado la imagen de la ciudad y ha contribuido a incrementar su atractivo como destino turístico”.

Mirje Auksmann, coordinadora del proyecto, ciudad de Pärnu.
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

“La futura política marítima europea será a la vez regional y mundial”

Xavier Gizard, secretario general de la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas (CRPM-CPMR)



A causa de la presión de los acontecimientos, el cambio climático, la demanda energética y la globalización forman ya parte del programa político de la Unión Europea.

¿Cómo se pueden tener en cuenta esos cambios y qué estrategias establecer para proteger las poblaciones y desarrollar los territorios? Los 68 000 kilómetros del litoral europeo constituyen zonas de gran actividad comercial, en parte debido a su economía y en parte a la importancia de su población, que representa alrededor de la mitad del total. Evidentemente, ello plantea numerosos problemas de seguridad para el futuro si la elevación del nivel del mar y la multiplicación de catástrofes de origen climático, como tsunamis, ciclones o tempestades, que amenazan regularmente las vidas de millones de personas, se confirman. Además, la aparición de esos cambios climáticos demuestra perfectamente la necesidad de reforzar la adaptación de las regiones marítimas a las consecuencias de tales fenómenos, como complemento de las medidas de atenuación de sus efectos.

En el aspecto económico, esa adaptación debe tener en cuenta el potencial de crecimiento y de empleo de los litorales; así, el turismo en las zonas costeras, por ejemplo, aporta por sí solo el 5% del PIB y experimenta un incremento del 3% todos los años. Sin olvidar los 1 200 puertos del continente que representan un recurso por explotar, así como las fuentes de energía renovable que, gracias al viento, al sol o a los movimientos de las mareas, serán siempre abundantes en los litorales.

Las regiones miembros de la CRPM han participado ampliamente en los debates sobre la política marítima en Europa, durante los que han propuesto varias ideas tanto para desarrollar económicamente el potencial marítimo europeo como para aplicar un nuevo modelo de desarrollo, basado en los principios del desarrollo sostenible y en la gestión integrada de las zonas costeras.

Tales regiones se muestran satisfechas de los elementos positivos contenidos en el Libro Azul para “Una política marítima integrada de la Unión Europea”, a saber, la creación y puesta en funcionamiento de agrupaciones marítimas y la adopción de proyectos piloto para reducir los efectos del cambio climático en las costas, así como la estrategia comunitaria para la investigación marina y marítima que presentará la Comisión Europea en 2008.



El puerto de Bari (Italia)

Las regiones europeas van a desempeñar un papel impulsor en la aplicación de esas acciones. Sin embargo, lo cierto es que el mar y los océanos no tienen fronteras. La dimensión mundial se impone por lo tanto en las políticas marítimas, y las regiones ultraperiféricas, por definición, aportarán esa dimensión a la futura política marítima de la Unión, con más razón en un contexto de aceleración de los procesos de globalización.

Ése es el motivo por el que Europa deberá compartir y comparar sus análisis y dudas con los de otros continentes y con los de otras partes implicadas en una política marítima para el siglo XXI. Con ese ánimo, las regiones miembros de la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas y algunos importantes representantes marítimos mundiales se reunieron en las Azores en julio de 2007 con motivo de un seminario sobre “Las políticas marítimas y la globalización”, durante el que se expusieron las experiencias europeas, chinas, norteamericanas, australianas e indonesias. Con esa misma finalidad, la CRPM también ha creado la primera red mundial de regiones, denominada Foro Global de Asociaciones de Regiones del mundo (FOGAR). Tanto en lo que respecta al sector marítimo como a otros sectores que deben afrontar nuevos desafíos mundiales, las regiones europeas deberán aliarse con las de otros continentes.

Para más información: <http://www.crpm.org/>

Reestructuración y desarrollo integrado en Asturias

El futuro pasa por la costa

Para hacer frente a la reestructuración de sectores fundamentales de su economía (agricultura, pesca y siderurgia), la región de Asturias desea aprovechar al máximo los recursos (naturales, culturales y humanos) de su litoral y garantizar, así, su nuevo desarrollo. Y ésta es precisamente la razón de ser de la estrategia marítima regional.



Castropol, en el extremo occidental de Asturias

“La clave de nuestro éxito es que incluso las empresas consideran que la costa es el tesoro de Asturias”, afirma con satisfacción Manuel Carrero de Roa, orgulloso de mostrarnos la maravillosa playa de Penarronda, más abajo de los acantilados. Manuel es uno de los cinco urbanistas especializados del “POLA”, el Plan de Ordenación del Litoral de Asturias. Aquí, cerca de Castropol, justo antes del límite con Galicia, el POLA ha creado uno de los tres “parques playeros” asturianos ya terminados. “Nuestro objetivo es habilitar quince antes del año 2015”, precisa Manuel. “Nuestras playas son maravillosas, pero pequeñas, y están demasiado concurridas durante el verano. El proyecto consiste, primero, en ‘sacar los coches de la arena’. Penarronda acoge a miles de personas durante los meses de julio y agosto. Antes de que habilitaran estos senderos, al igual que el aparcamiento que se ve allí abajo, todo el mundo aparcaba en este terreno arenoso, casi en la playa. Actualmente, hay que caminar algunos cientos de metros pero la naturaleza ha recuperado sus derechos; de este modo, se reconstruyen las dunas y vuelven a florecer las plantas típicamente costeras como el barrón (Ammophila arenaria).”

Dotado de un presupuesto de 80 millones de euros para diez años, el POLA representa la contribución asturiana a la gestión integrada de las zonas costeras, enfoque por el que la región se convierte en una zona pionera en España⁽¹⁾. Por otra parte, los expertos del POLA han participado de forma activa en la consulta sobre la estrategia marítima regional realizada en 2007 (véase el recuadro). El plan se ejecuta desde el año 2005 y fue premiado en 2006 por el Consejo Europeo de Urbanistas. Constituye el fruto de un proyecto regional que comenzó su desarrollo a principios de los años 90 y que, inicialmente, tenía como objetivo regenerar y proteger el mayor número posible de espacios naturales en una franja de 500 metros paralela a los aproximadamente 400 kilómetros de costa que dibujan Asturias. “El litoral asturiano ha vivido una paradoja”, explica María José Rodríguez, directora del Departamento de Asuntos Europeos del Principado de Asturias. “Por una parte, es ahí donde se han instalado las industrias pesadas. Por otra, la carencia de buenas comunicaciones terrestres, que durante mucho tiempo ha provocado el aislamiento de la región, ha protegido una gran parte de este litoral. Somos la región de Europa que cuenta con más espacios naturales reconocidos por

(1) Entre 2003 y 2006, el Principado de Asturias ha dirigido el proyecto “Coastatlantic” en el que han participado otras once regiones europeas. El tema del proyecto era la gestión integrada de las zonas costeras (véase la sección “INTERREG en acción”).

la UNESCO. Eso no significa que no haya llegado el momento de actuar: las nuevas autopistas nos sitúan a menos de cuatro horas de Madrid y el número de segundas residencias ha aumentado notablemente desde hace algunos años. Pero gracias al POLA, actualmente contamos con los instrumentos necesarios para conciliar la protección del litoral con el turismo sostenible”.

El turismo es una de las bazas principales con las que cuenta la región para garantizar su nuevo desarrollo. Este hecho es especialmente visible en Luanco (5 000 habitantes), hasta ahora puerto pesquero y centro siderúrgico. “Estas dos actividades están en proceso de reestructuración pero, debido a la proximidad del Cabo de Peñas y a nuestra situación a medio camino entre Avilés y Gijón, estamos extraordinariamente bien ubicados para desarrollar el turismo y el ocio”, afirma Víctor Cuervo, director del Servicio Municipal de Formación y Empleo. En el programa destaca la creación de empresas turísticas (con fondos procedentes de la iniciativa comunitaria EQUAL), la multiplicación de alojamientos rurales (con fondos de la iniciativa LEADER+), la habilitación de un puerto deportivo (con fondos del FEDER y del programa INTERREG) y la formación profesional (800 000 euros al año, cofinanciada por el por el FSE) con el fin de responder a la demanda turística. “No se trata de un cambio radical”, aclara Constantino Roces, director del Centro de Formación Agroalimentaria de Luanco. “No es necesario volver a inventar la rueda: mediante nuestra formación, lo que hacemos es diversificar y profundizar nuestras actividades y nuestros conocimientos expertos tradicionales en materia de pesca, conservas, panadería y repostería, cocina basada en los productos locales, etc.”. Y los resultados están a la vista: “alrededor del 80% de los estudiantes encuentra empleo una vez que finalizan su formación en el centro. En algunos sectores, especialmente el de la pesca, la oferta no alcanza a cubrir la demanda”, indica Inés Lombas, profesora de Biología del Centro.

Del anzuelo a la mesa

Aunque la pesca asturiana, al igual que en otros lugares de Europa, atraviesa momentos difíciles, el sector está lejos de rendirse; así, en primer lugar, los pescadores cuentan con la calidad y la trazabilidad para mejorar la venta en el mercado de sus productos; y, posteriormente, los transformadores de los productos de la pesca refuerzan sus instalaciones de envasado. En ambos casos, los fondos estructurales, al igual que otros instrumentos comunitarios, han participado en el proceso.

El municipio de Cudillero es un buen ejemplo de ello: allí, en el marco del proyecto tecnológico “Colaboración@Rural”, financiado por el VI Programa Marco de Investigación y Desarrollo (PMID), la cofradía de pescadores Virgen del Carmen prueba un dispositivo de trazabilidad total mediante la utilización del GPS. “Es un poco como decir del anzuelo a la mesa”, explica entusiasmado Enrique Plaza, de la Dirección General de Pesca del Gobierno de Asturias. “La trazabilidad es completa e instantánea: los pescadores se desplazan hasta el lugar de pesca, y a medida que van capturando, elaboran un inventario y envían los datos al puerto de Cudillero por WiFi o por satélite; antes de que regrese el barco, los responsables de la subasta pueden emitir un certificado de origen junto con un número que permitirá rastrear el pescado hasta el punto de venta al público. Todo el mundo sale ganando: el pescador, el inspector, el transformador, el vendedor y, finalmente, el consumidor”.

Todavía en Cudillero, pero ahora en el pueblo de Oviñana, dos empresas de transformación de pescado y de mariscos han ampliado y modernizado sus instalaciones. Inocencio Rodríguez, importador y exportador de pescado y mariscos al por mayor, ha invertido diez millones de euros en la construcción de una nueva y moderna unidad llamada “nuevos desarrollos de la pesca”.



Formación de nuevos empleados en Cudillero

“Hay que asegurarse de que los operadores asturianos tengan capacidad para absorber todo lo que se pesca aquí y un poco más, con el fin de que el valor añadido permanezca en la región y de que los excedentes se puedan transformar y exportar”, considera el también presidente de la AMPPA, la Asociación de Mayoristas de Pescado del Principado de Asturias. Las ayudas europeas de 3,5 millones de euros han completado los 6,5 millones movilizados por el empresario. Como resultado se ha construido una fábrica y un laboratorio de investigación ultramodernos y se han creado 80 nuevos empleos. Una inversión más modesta, pero un enfoque similar, se ha realizado en Mariscos Oviñana, una empresa de transformación de productos marítimos de primera calidad, que está construyendo un nuevo edificio más espacioso. “Habíamos llegado al límite de nuestras capacidades”, nos cuenta Dionisio Otamendi, propietario de la empresa. “En las grandes ciudades, la demanda de platos preparados a base de mariscos se ha disparado; no conseguíamos satisfacerla. Y no podemos dejar escapar esta oportunidad”.

La navegación deportiva

Aprovechar la ocasión es también la preocupación de los gestores responsables del puerto deportivo de Gijón, situado en el corazón de la ciudad más grande de Asturias (250 000 habitantes). Sus instalaciones, construidas hace unos veinte años, se estaban quedando un poco aletargadas, ya que la navegación deportiva se practica menos en España que en otros países. “En Francia, por ejemplo, hay una embarcación de recreo registrada por cada 40 habitantes, frente a sólo una por cada 300 habitantes en España, y a una por cada 1 000 personas en Asturias”, señala José Carlos Martínez, administrador del Club Náutico. En este sector, la demanda también está aumentando espectacularmente; así, los españoles están descubriendo el encanto de los veleros o de los yates, y los aficionados franceses a la navegación deportiva empiezan a encontrar dificultades a la hora de encontrar una plaza en sus puertos a un precio asequible. De ese modo, se presentó una nueva oportunidad que la Autoridad portuaria de Gijón, propietaria de las instalaciones, decidió aprovechar mediante la constitución de una

Primera estrategia marítima regional

Con el fin de garantizar un desarrollo integrado, de mejorar la coordinación de las actuaciones de los diferentes agentes públicos y privados y de optimizar el efecto de los proyectos, el Principado de Asturias ha elaborado una estrategia marítima regional que se encargará de guiar sus políticas socioeconómicas durante el período 2007-2013.

Este proyecto, recogido en un documento denominado “MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias”, es el resultado de un amplio proceso de consulta en el que ha participado un centenar de organizaciones y de ciudadanos durante el primer semestre de 2007.

Buen gobierno

La estrategia marítima regional de Asturias tiene, en primer lugar, el **objetivo de buen gobierno**. En un ámbito que abarca multitud de sectores y en donde intervienen un gran número de administraciones públicas y operadores privados, el documento pretende, en principio, establecer una estructura de gestión integrada que incluya los diferentes grados de responsabilidad regionales, nacionales y europeos. De ese modo, la estrategia marítima regional propone un dispositivo organizativo que puede resumirse de la manera siguiente:

- En el **ámbito regional**, constituir una **Comisión de Política Marítima** que agrupe a todos los ministros regionales correspondientes; prever órganos de asesoramiento y de asistencia técnica, en especial un Consejo Científico (para tratar las cuestiones medioambientales, la innovación, etc.) al igual que un “Foro Marítimo Asturiano” (que agrupe a todos los agentes socioeconómicos).
- En el **ámbito nacional**, el Gobierno español podría coordinar la organización de **conferencias sectoriales** y encargarse de la puesta en práctica de los **planes de acción conjuntos**, al igual que de la **cooperación** entre las Comunidades Autónomas costeras. Así, un **protocolo general** acordado entre Madrid y las Comunidades Autónomas costeras definiría el marco general y la metodología para llevar a cabo las cooperaciones en materia de política marítima integrada.
- En el **ámbito comunitario**, la estrategia marítima asturiana propone la elaboración de un **marco de cooperación tripartita** e incluso de un “**Pacto territorial europeo**” entre la Comunidad Autónoma, el Estado español y la Comisión Europea. Un **Consejo Consultivo Marítimo Transnacional** dotado de **comités científicos** facilitaría la ejecución de las políticas y serviría para esclarecer los debates sobre los retos marítimos a escala suprarregional.

Objetivos y prioridades

La consulta pública, las veintiuna contribuciones escritas, la evaluación llevada a cabo por la propia región, incluido todo ello en el Libro Verde de la Comisión Europea y en otras reflexiones políticas pertinentes, ha dado lugar a los siguientes objetivos y prioridades estratégicos:

- **Objetivo medioambiental: proteger el litoral y el mar** (protección y rehabilitación de la costa y de los recursos marinos; ordenación y gestión de las zonas costeras).
- **Objetivo económico: hacer un mejor uso de los recursos marinos y costeros** (mejorar la competitividad del sector marítimo y de las actividades costeras; favorecer las actividades basadas en los recursos marinos y costeros y contribuir al desarrollo sostenible; identificar posibles nuevas actividades).
- **Objetivo sociocultural: mejorar la calidad de vida en la costa asturiana** (fomentar la creación de empleo para la población local; mejorar los equipamientos y los servicios, tanto para los residentes como para los visitantes; contribuir a mantener la identidad cultural de las ciudades y los pueblos costeros).

Estos tres objetivos se verán potenciados gracias a la integración de los siguientes objetivos transversales:

- **Investigación, desarrollo e innovación** (promover una investigación ubicada en Asturias sobre las cuestiones marítimas y su integración en las políticas públicas; favorecer la integración de los conocimientos científicos y tecnológicos en el sector marítimo; facilitar la innovación).
- **Formación y sensibilización** (mejorar la adaptación de la formación al sector marítimo; ofrecer nuevas oportunidades de empleo a la población costera; concienciar más a los ciudadanos de la importancia de los recursos del mar y de la costa).
- **Elaboración de un modelo de gestión pública innovador** (gestión integrada de las zonas costeras; integración de cláusulas medioambientales y sociales en los contratos públicos; creación de bases de datos; utilización de indicadores de resultados; etc.).

Para más información:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en>
<http://www.asturias.es>

asociación entre el sector público y el privado. Así, en 2005, la concesión del puerto deportivo se otorgó a un concesionario privado que ha invertido 4 millones de euros en la ampliación y la modernización de los equipamientos: renovación y construcción de nuevos pontones para pasar de 750 a 1 100 plazas, nuevos servicios (agua y electricidad de fácil acceso, WiFi, sala de conferencias, etc.), calidad medioambiental (clasificación selectiva de los residuos, normas ISO, etc.). *“Contamos con 650 clientes permanentes y, en 2006, hemos acogido a más de mil barcos en tránsito y las cifras no cesan de aumentar”*, sostiene Félix González, responsable de comunicación. *“Cabe señalar que somos el puerto deportivo más económico de toda la costa cantábrica, que Gijón es un ciudad muy acogedora y que organizamos todo tipo de actividades sociales y deportivas como la pesca de atún o las regatas con los puertos franceses de Arcachon, de Royan y de La Rochelle”*.

Las repercusiones económicas de esta nueva oleada de aficionados a la navegación en la ciudad es difícil de evaluar. Incluso Humberto Moyano, director de Investigación y Desarrollo de la Autoridad Portuaria de Gijón, no puede responder a la pregunta, pese a que posee un profundo e inacabable conocimiento del sector marítimo y del desarrollo local: *“Lo que sí es seguro es que el puerto de Gijón genera el 7% del PIB de Asturias”*.

El puerto de Gijón, que gestiona unos veinte millones de toneladas de mercancías al año, constituye, sin lugar a dudas, un componente principal del desarrollo regional. A partir de 2004 fue objeto de una ampliación financiada principalmente por la Unión Europea: 563 900 000 euros, de los cuales cerca de la mitad fueron aportados por el Fondo de Cohesión y 250 000 000 prestados por el Banco Europeo de Inversiones (BEI). Esta ampliación aumentará las capacidades de tratamiento y de almacenaje del flete marítimo en tránsito por el primer puerto de Asturias. Se trata principalmente de reforzar los diques y de ampliar las áreas de almacenaje y fondeo, con el fin de poder acoger a los buques más grandes, especialmente los portacontenedores, todavía muy escasos en Gijón, pese a que este mercado está en plena expansión. *“Todo este conjunto de nuevas infraestructuras nos permitirá avanzar más rápidamente, pero me gustaría llamar la atención sobre otra dimensión de Gijón, al menos tan importante como ésta”*, insiste Humberto Moyano. *“Formamos parte de todos los proyectos europeos de investigación y desarrollo relativos a los puertos desde hace quince años: más de 42 proyectos desde 1992. A través de los diferentes programas marco de investigación y desarrollo que se sucedieron, al igual que la iniciativa LIFE y, por supuesto, el programa INTERREG, del que actualmente nos conciernen seis proyectos. En el ámbito de la globalización y de los retos económicos, sociales y medioambientales a los que estamos enfrentados, es gracias a la investigación y a la innovación por*



La terminal siderúrgica del puerto de Gijón



El futuro Centro Oscar Niemeyer va a transformar la ciudad de Avilés

lo que Gijón puede verdaderamente crear valor añadido, para sí mismo, y también para los demás puertos del mundo. Así, por ejemplo, el modelo de logística respetuosa con el medio ambiente que hemos elaborado para las materias volátiles se ha difundido por casi todo el mundo”.

Oscar Niemeyer

Sin embargo, Asturias cuenta con un segundo puerto importante: Avilés. Su tamaño en materia de fletes (6 millones de toneladas gestionadas anualmente) es inferior al de Gijón, pero es el mayor puerto pesquero de toda la costa cantábrica. Este puerto también es objeto de importantes obras de ampliación (nueva lonja de pescado, la más moderna de España, nuevos muelles y paseos a lo largo de la ría, etc.), pero muchos otros proyectos afectan al conjunto de la ciudad, hasta el punto de que Avilés es posiblemente la quintaesencia de todo el proceso de reestructuración en marcha en Asturias. Partiendo de un centro industrial con altos índices de contaminación, la ciudad (85 000 habitantes) se va transformando poco a poco en un centro de servicios. Asimismo, está muy orientada hacia el turismo y pretende convertirse, en muy poco tiempo, en un centro cultural de primera línea.

Desde hace diez años, Avilés ha multiplicado los proyectos de saneamiento y de reordenación territorial. “Casi totalmente absorbida por las actividades industriales, la ciudad daba la espalda al mar”, nos cuenta Jorge Juan Manrique, coordinador de proyectos europeos del Ayuntamiento de Avilés. “Hoy en

día, se trata de devolver la ría a la ciudad y a sus habitantes, de encontrar un nuevo punto central de referencia. Es una obra de gran envergadura que obliga a movilizar a numerosos agentes públicos, privados y asociaciones con intereses propios y diferentes. A ese respecto, la estrategia marítima regional puede ser de gran ayuda”.

El proyecto estrella de este programa es sin duda alguna el espectacular Centro Cultural Internacional Oscar Niemeyer, cuya construcción va a iniciarse próximamente. Diseñado por el gran arquitecto brasileño, este complejo estará constituido por una amplia explanada y por cuatro edificios futuristas ubicados en una antigua planta siderúrgica de 44 213 metros cuadrados recuperada en la orilla derecha de la ría. El conjunto incluirá un auditorio con un aforo de aproximadamente mil personas, un museo, salas de exposición y de conferencias, un cine y un restaurante con vistas panorámicas “*El Centro Oscar Niemeyer representa todo lo que Asturias quiere comunicar: futuro, innovación y excelencia. Y todo ello, a un coste bastante razonable: 30 millones de euros*”, sostiene Natalio Grueso, responsable del proyecto. La apertura está prevista para el año 2010. Mientras tanto, Avilés organizó en diciembre de 2007 un coloquio entre grandes centros culturales de todo el mundo (el Lincoln Center, el Centro Pompidou, la Ópera de Sydney, el Centro Cultural de Hong Kong y otros) y, además, Woody Allen rueda una película a orillas de la ría.

Para más información:

www.asturias.es

El programa INTERREG IIIB para el mar del Norte

“Intercambiar conocimientos relativos a la gestión de riesgos de inundación costera”



Niels Roode, responsable del proyecto Safecoast, Rijkswaterstaat
(Centro para la Gestión del Agua), Países Bajos

Tras los catastróficos tsunamis de los años 1953 y 1962, los países costeros del mar del Norte establecieron dispositivos costeros de defensa de gran envergadura, de modo que se han construido diques y barreras contra tempestades a fin de proteger las extensas zonas bajas, mientras que se han reforzado las dunas costeras ya existentes. Por otro lado, durante los años 90 se comprobó que las aportaciones de arena constituían una buena medida “no agresiva” para contrarrestar la erosión de las costas en países como Bélgica, Países Bajos, Alemania, Dinamarca y Reino Unido.

Sin embargo, esos logros son quizás fruto del azar. Durante los últimos cincuenta años, a pesar de las continuas inversiones en materia de defensa costera, los riesgos de tsunamis han aumentado notablemente, mientras que podría ocurrir que disminuyera la concienciación de los ciudadanos y de los responsables políticos con respecto a esos riesgos debido a la ausencia de catástrofes graves.

Pese a que se espera que el cambio climático acelere la subida del nivel del mar y provoque cada vez más tempestades violentas, las consecuencias de las inundaciones se agravan debido a la importancia de las infraestructuras socioeconómicas concentradas en zonas inundables supuestamente protegidas. El tsunami asiático y la inundación de Nueva Orleans causada por el huracán Katrina son dos ejemplos espectaculares de la vulnerabilidad de las tierras bajas litorales. Además, las crecidas de las aguas que asolaron Inglaterra durante el verano de 2007 demuestran cómo las poblaciones y las infraestructuras se encuentran amenazadas en las llanuras inundables.

Son muchas las iniciativas ya adoptadas en los países del mar del Norte para hacer frente de modo duradero a esas amenazas, iniciativas que conjugan seguridad, crecimiento económico y respeto del medio ambiente. Así, parece que muchas respuestas proceden de una combinación equilibrada entre las funciones de las zonas costeras, la ordenación responsable del territorio y la preparación para hacer frente a las crisis, todo ello basado en actividades continuas de investigación.

Las diferencias de contextos y de culturas entre países y entre regiones constituyen a ese respecto una gran fuente de aprendizaje mutuo. No obstante, es fundamental que se armonicen las actuaciones y que aumente la comprensión para poder procesar eficazmente los conocimientos y las informaciones disponibles con

objeto de alcanzar una masa crítica de conocimientos expertos comunes en la que basarse.

El proyecto de cooperación INTERREG denominado Safecoast cuenta con un presupuesto de 2,3 millones de euros, de los cuales la mitad es de origen comunitario, y en él participan responsables de ordenación costera e investigadores con objeto de lograr una comprensión común del mismo problema. Se trata, así, de aprender mientras se trabaja, de modo que conjuntamente se realizan evaluaciones de riesgos, se organizan campañas de sensibilización, se intercambian datos e informaciones, se elaboran mapas muy detallados que van más allá de las fronteras nacionales, etc.

Todo ello dará como resultado la realización de un importante informe de síntesis sobre la situación de la región del mar del Norte que ayude a esclarecer las ideas de los gestores y los responsables políticos de los países afectados. Los resultados se darán a conocer el 21 de mayo de 2008 con motivo de una conferencia organizada en colaboración con el proyecto denominado *Chain of Safety* (“Cadena de seguridad”) en la que participarán responsables costeros internacionales, especialistas en ordenación territorial y gestores de crisis, que tratarán de materializar nuevas ideas para luchar de modo más integrado contra las inundaciones costeras.

Para más información:

www.safecoast.org



Las dunas ofrecen simultáneamente protección y bellos paisajes

INTERREG IIIA para Irlanda y el País de Gales**El proyecto “IMAGIN” de explotación de los conglomerados del mar de Irlanda**

Coste total: 1 246 111 EUR
Aportación de la UE: 841 976 EUR

“Los yacimientos rentables de materiales destinados a la fabricación de mortero o de hormigón (grava, arena, guija, etc.) son cada vez más escasos en Gran Bretaña y en Irlanda, lo cual exige la búsqueda de nuevos recursos. La explotación de los grandes depósitos de conglomerados presentes en los fondos submarinos del sur del mar de Irlanda puede contribuir al desarrollo de las regiones costeras. En el proyecto denominado *Irish sea Marine AGgregates Initiative* (IMAGIN) participan varias organizaciones especializadas en geografía costera, geología, gestión de los recursos marítimos, etc., con objeto de definir un marco científico, estratégico y operacional que pueda garantizar el aprovechamiento de los conglomerados respetuoso con el medio ambiente”.

Gerry Sutton, jefe de proyecto, Universidad de Cork.
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG IIIB para el mar Báltico**El proyecto “Baltic Gateway” de conexión del sur del mar Báltico**

Coste total: 1 043 500 EUR
Aportación de la UE: 664 500 EUR

“El proyecto de cooperación denominado *Baltic Gateway* fue iniciado por treinta y ocho socios pertenecientes a siete países con el fin de desarrollar un sistema completo de transporte y de servicios logísticos de alta calidad entre Escandinavia, el noroeste y el centro de Europa, los países bálticos, Rusia, Bielorrusia, Ucrania y Asia. Con ello se pretende fomentar el crecimiento económico y el desarrollo sostenible del sur del mar Báltico. El proyecto ha permitido realizar varios estudios y ha generado numerosas inversiones económicas”.

Bengt Gustafsson, coordinador del proyecto.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB para el espacio atlántico**El proyecto “Coastatlantic” de gestión integrada de las zonas costeras**

Coste total: 2 535 079 EUR
Aportación de la UE: 1 753 768 EUR

“El objetivo del proyecto de cooperación denominado Coastatlantic es promover un desarrollo permanente y sostenible de las zonas costeras mediante la aplicación de un enfoque que tenga en cuenta los aspectos medioambientales, sociales y económicos del espacio costero. Así, doce regiones atlánticas de España, Francia, Reino Unido e Irlanda comparten una visión homogénea en materia de ordenación territorial y de gestión integrada de las zonas costeras, algo que ya ocurría en otras partes de Europa (mar del Norte, mar Báltico y mar Mediterráneo) pero en mucha menor medida en el océano Atlántico”.

Guillermo Morales Mato, coordinador del proyecto.
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIIC para el Norte**El proyecto “InterMareC” de apoyo a las agrupaciones marítimas**

Coste total: 3 250 000 EUR
Aportación de la UE: 1 750 000 EUR

“El proyecto denominado *InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions* surgió de la cooperación entre tres regiones periféricas con acceso directo al mar: Schleswig-Holstein, Bretaña y Pomerania, para definir una estrategia común que les permita aprovechar, gracias a las agrupaciones marítimas, un potencial todavía escasamente explotado. Se trata así de promover simultáneamente las actividades del sector marítimo en tres ámbitos fundamentales (tecnologías de prospección en alta mar y oceanográficas, actividades y servicios costeros y construcción naval) y la economía de las regiones costeras, mediante la cooperación entre las autoridades, los investigadores y las empresas. Entre otras cosas, InterMareC desarrolla nuevos productos y servicios en acústica y robótica submarinas, previsiones ‘meteoceanicas’, hidrodinámica y medio ambiente”.

Frieder Henf, coordinador del proyecto.
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Las páginas más importantes del sitio web Info regio ahora en 22 lenguas

“La política” y “Los instrumentos” son las dos primeras secciones de nuestro nuevo sitio Internet (con sus subsecciones respectivas) ya accesibles en 22 lenguas. De ese modo, los visitantes pueden leer en las lenguas de los 27 Estados miembros informaciones detalladas acerca de la historia, los grandes objetivos y los elementos fundamentales de la política regional para el período 2007-2013.

http://ec.europa.eu/regional_policy/index_es.htm

Contactos

Comisión Europea, Dirección General de Política Regional
Unidad 01 – “Información y Comunicación”
Ana-Paula Laissy
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruselas (Bélgica)
Fax: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_es.htm
Información sobre las ayudas regionales de la Unión Europea:
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_es.htm

ISSN 1608-3873

© Comunidades Europeas, 2007
Reproducción autorizada a condición de que se mencione la fuente.

Impreso en Bélgica.

OFICINA DE PUBLICACIONES OFICIALES
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
L-2985 Luxemburgo



Oficina de Publicaciones
Publications.europa.eu