

El sistema urbano del Eixo Atlántico ante las nuevas estrategias marítimas europeas

Una propuesta de agenda
y de acción concertada

Coordinador:
Fernando González Laxe

Rui Azevedo
Manuel Varela Lafuente
Carlos Pais Montes
Ignacio González Liaño

**LAS CIUDADES PORTUARIAS DEL EIXO ATLÁNTICO ANTE LAS NUEVAS
ESTRATEGIAS MARITIMAS EUROPEAS**

UNA PROPUESTA DE AGENDA Y DE ACCION CONCERTADA

Coordinador

Fernando González Laxe

Rui Azevedo (Universidade de Porto)

Manuel Varela lafuenta (Universidade de Vigo)

Carlos Pais Montes (Universidade da Coruña)

Ignacio González Liaño (CETMAR)

Capítulo 1. Introducción. Mayor globalización y concentración geográfica. Mayor proceso de urbanización. Mayor interconexión global.

Estamos asistiendo a relevantes cambios en lo que respecta a las tendencias globales. Dichas mutaciones son de orden económico, socio-demográfico, político y geo-político.

En lo tocante a la economía, los principales cambios de tendencia del siglo XXI están relacionados con la globalización y el auge de las economías emergentes. Estos últimos países se posicionan como grandes economías exportadoras de productos básicos, manufacturados y de servicios. Al ser importantes exportadores se convierten en poseedores de muchas reservas de divisas, a la vez que se benefician de los bajos niveles de deuda externa, con lo que disfrutan de una amplia capacidad para invertir en el extranjero y convertirse en agentes claves para poder satisfacer las necesidades de financiación de las economías desarrolladas. Las consecuencias de estos cambios de tendencia son las nuevas funciones y redistribuciones de las empresas, así como sus cambios en la localización, ubicación y rasgos de los mercados de consumo. Consecuencia de dichas modificaciones son los desequilibrios en cuenta corriente de ciertas economías y la expansión de nuevas empresas de países en desarrollo intensificando la reestructuración de la competencia de las industrias globales y la formación de nuevos centros de adopción de decisiones en las principales ciudades del mundo emergente (Rodrik,2011; Ghemawat, 2011; Ontiveros & Guillen,2012).

En lo que respecta a los cambios sociodemográficos, lo que llevamos del actual siglo XXI viene caracterizándose por un envejecimiento acelerado de la población, como consecuencia de un descenso de la fertilidad; por el nuevo papel de la mujer en la sociedad; y por una mayor esperanza de vida. Las consecuencias del envejecimiento son complejas al incluir los distintos comportamientos de los consumidores, y diferentes cuestiones de orden político, económico y social expresamente en materia de sostenibilidad de los sistemas de seguridad social y de solidaridad intergeneracional. Además, se asiste a un intenso proceso de urbanización, abandono de la población de las zonas rurales y cambios en las preferencias culturales y aspiraciones sociales, recientemente acompañadas de otras tendencias de disminución de las áreas urbanas. Los nuevos desafíos urbanos aceleran la emergencia de problemas asociados a la

contaminación, a las deficiencias de infraestructuras, y a la redistribución del poder y del consumo. Y con ello, aumentos de las desigualdades y de los desfases en la formación profesional, diferencias en las oportunidades y un drástico recorte del papel del Estado como redistribuidor de renta y de riqueza.

Desde la perspectiva política, el siglo XXI viene subrayando elevados niveles de deuda pública en los países más ricos, una disminución de la competitividad en comparación con las economías emergentes, y siembra muchas dudas e incertidumbres políticas.

La disminución de la capacidad del Estado, para poder resolver los problemas económicos, los sociales y las actuales tensiones, alientan la erosión de la legitimidad y el aumento de incertidumbre.

Y, finalmente, desde la óptica de la geopolítica se asiste a una redistribución del poder geo-económico y al aumento de las desigualdades internas en los países. Asimismo, aparecen nuevos problemas como los derivados del comercio ilícito, los trastornos en los suministros y redes de transporte en relación al suministro de energía, o los vinculados con la volatilidad de las ofertas y los precios de determinados productos alimenticios, por citar solo algunos ejemplos.

Estas variables están engranadas e se interaccionan mutuamente dando lugar a cambios de tendencia; y ciertas variables explican los mecanismos de transmisión. ¿Cómo se engranan?. Pues, a partir del mercado de trabajo; de los aparatos del Estado; de las garantías de derechos y de la legitimidad; y de la prevalencia de un sistema internacional.

Existe, pues, un consenso acerca de que en la actualidad está emergiendo una nueva complejidad en el ámbito de las relaciones económicas globales que enmarcan tanto los comportamiento de los actores económicos como los decisores públicos y el conjunto de la sociedad civil. Se asiste, simultáneamente, a procesos de integración de mercados a nivel global y a la desintegración espacial de los procesos productivos, para lo que ha contribuido mucho los acuerdos de liberalización del comercio internacional, el desarrollo del transporte y de la logística y la evolución de las tecnologías de la información y la comunicación.

Este tránsito hacia los nuevos escenarios vienen determinado por las complejidades derivadas de la globalización; las derivadas de las tendencias en la disponibilidad de recursos naturales, las estructuras demográficas y los patrones de demanda global; y las derivadas de las necesidad de compatibilizar objetivos diversos en la política económica.

Recientemente, el Consejo Nacional de Inteligencia de EEUU (2012), en su informe Global Trends-2030, Alternative Worlds, dibuja el panorama del mundo en el año 2030 y las tendencias para dicha fecha. Es un documento de una gran trascendencia al tratarse de una puesta en común revisada por todas las agencias de inteligencia del país norteamericano junto a expertos independientes. Sus conclusiones, en síntesis, son las siguientes. La primera, el mundo será multipolar y el poder se dispersará tanto a nivel de estados, como internacionalmente. La segunda, pone de manifiesto que el 60% de la población mundial vivirá en zonas urbanas y las clases medias se triplicarán, pasando de 1.000 millones a 3.000 millones de personas. La tercera conclusión hace referencia a que la mitad de la población sufrirá carencia de agua y de otros recursos energéticos, dando lugar a la creación de conflictos por los recursos hídricos y los derivados de la energía. Se estima que la demanda de energía crecerá un 50%; la del agua, un 40%; y la de los alimentos, un 35%. El cambio climático y el incremento de la población (asociados a los aumentos de demandas estimados en un 40%) contribuirían al hecho de que casi la mitad de la población vivirá en zonas con grandes restricciones de agua, energía y de alimentos. De ahí, la posibilidad de numerosos conflictos inter-estatales. La cuarta conclusión atañe a los descubrimientos y a los desarrollo tecnológicos; en este sentido, habrá unos nuevos vínculos entre el hombre y la tecnología protésica que permitirá la aparición de los “super-hombres”, por medio de implantes y técnicas para aumentar la función neuronal que ayudarán a mejorar la memoria y ayudarán a lograr una mayor velocidad del pensamiento. La quinta referencia del informe de la NCI es que Estados Unidos perderá su hegemonía económica a favor de China, más rápido de lo que pronosticaban anteriores estudios, debido al espectacular crecimiento de las economías asiáticas. La sexta conclusión incita a reflexionar sobre el hecho de que el terrorismo islámico será reemplazado por el ciber-terrorismo. Y finalmente, la séptima conclusión atañe a la situación que se prevé un auge de los networks informales y la universalización en el acceso a la red. El uso generalizado de la misma y de las nuevas

tecnologías de información y difusión permitirá a los ciudadanos lograr mayores cuotas de libertad y poder, así, llegar a desafiar a sus representantes

Por eso, el mantener una actividad económica sostenible exige elevadas dosis de esfuerzo tanto en infraestructuras, en fuentes primarias como en capital humano. De esta forma, apostar por el crecimiento, significa asegurar la disponibilidad de la energía primaria para poder soportar el crecimiento de las economías desarrolladas. Apostar por la seguridad, pone de manifiesto reducir la dependencia de las fuentes primarias; y apostar por la sostenibilidad, es poder usar las fuentes primarias y de transformación sin que sean agresivas con el medio ambiente y el clima.

Un nuevo contexto.

Los últimos progresos de los veinte años atrás ponen de relieve varias especificidades respecto al espacio atlántico: el problema de la accesibilidad; las necesidades de las transferencias nodales, en beneficio de otros modos de transporte menos contaminantes y más eficaces; la amenazas sobre el medio ambiente; los efectos del cambio climático; la necesidad de proteger el amplio ecosistema; la emergencia de nuevas actividades, como las ligadas a las energías renovables; el ocio y el turismo náutico; la investigación y la innovación; la formación y capacitación, etc.

Consciente de ello, la Unión Europea adoptó la *Estrategia UE-2020, crecimiento, inteligencia sostenible e integradora.*

Capítulo 2. La Política Marítima Integrada

1. Antecedentes.

Vivimos en ciudades y pueblos de la costa; nuestra alimentación incluye numerosos productos que proceden del mar; el ocio de numerosos habitantes está relacionado con actividades de signo marítimo.,... Estas y otras argumentaciones fueron utilizadas, en su día, para destacar que Europa, por su geografía, historia y cultura, es una de las regiones más importantes del mundo.

Fue la Comisión Europea, en 2007, cuando presenta el Libro Azul de la Política Marítima Integrada, con el objetivo de promover y concitar un enfoque intersectorial de las cuestiones marítimas y poder conseguir que las políticas relacionadas con el mar se formulen de forma conjunta para poder obtener una explotación sostenible de los recursos, una mayor consideración de la regiones costeras y una mejor gestión de los elementos intersectoriales de las actividades marítimas.

Esta iniciativa, que contó con el apoyo del Consejo Europeo y el Parlamento Europeo, fue rápidamente desarrollada, a nivel de EEMM, por Portugal (en su Estrategia Nacional para o Mar); Francia (en el marco de su Strategie Nationale pour la Mer et les Océans); Alemania (bajo la definición de la Entwicklungsplan Meer-Strategie für eine integrierte deutsche Meerespolitik); Irlanda (en su Integrated Marine Plan for Ireland). Y, más allá de las fronteras de la UE, tanto EEUU, Canadá, Noruega o Japón, también han puesto en marcha iniciativas similares.

Se trata pues de poder integrar y relacionar las actividades vinculadas con el mar. Ser, en definitiva, un proyecto creativo y efectuado de manera participativa.

Desde la perspectiva comunitaria se trabaja en ese enfoque integrador, buscando la incorporación, en el funcionamiento cotidiano, de las Direcciones Generales de la Comisión para ahondar en la vertiente marítima. De ahí, las propuestas de creación de espacios europeos de transporte marítimo sin barreras apoyados en la mejoría de las condiciones de interoperabilidad entre sistemas y el desarrollo de la logística; la necesidad de eliminar las desventajas del tráfico marítimo intracomunitario en

comparación con otros modos de transporte; la mayor integración entre la investigación marina y marítima; la adopción de las medidas necesarias para lograr o mantener un buen estado medioambiental del medio marino a más tardar en el año 2020; o como formular proyectos-pilotos de cara a ir concretando opciones para desarrollar y ampliar la PMI, explorando, expresamente, el fondo del Mar y lo que ello implica en la apuesta al desarrollo de las tecnologías necesarias para esa explotación en condiciones de sostenibilidad.

Del mismo modo, la D.G. Mare ha de centrar su trabajo en tres instrumentos transversales: la vigilancia marítima; la planificación marítima espacial y la organización del intercambio de datos sobre el medio marino. Esta combinación de actividades de naturaleza transversal supone acelerar e intensificar las fórmulas de integración y colaboración entre los EEMM y los agentes, aportando un mayor valor añadido en lo que al enfoque integrado se refiere.

Recientemente, la propia D.G. Mare, ha empezado a ocuparse del denominado Crecimiento Azul (Blue Growth). Esta nueva iniciativa, *Crecimiento Azul. Oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible (COM(2012) 494 final)*, constituye una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento del sector marítimo en su conjunto. Se busca con ello, abordar tanto los retos económicos, ambientales y sociales que afectan a la totalidad de los sectores de la economía marítima, así como señalar las sinergias entre las políticas sectoriales. Ello significa que es preciso identificar e incentivar aquellas actividades poseedoras de un elevado porcentaje de crecimiento potencial a largo plazo; proceder a eliminar los numerosos obstáculos administrativos; impulsar la inversión en investigación e innovación marina y marítima, fomentando los conocimientos mediante la educación y la formación.

Al adoptar su Comunicación, la Comisión conecta, en cierto modo, los sectores azules con el conjunto de la economía europea y los sitúa muy arriba en la lista de prioridades políticas y empresariales. Y lo plantea esperando y confiando en que las posibilidades de desarrollo que presentan la mayor parte de los sectores marítimos puedan contribuir realmente a dinamizar la economía, y permitir la consecución de los objetivos de crecimiento y de creación de empleo que la Unión Europea establecen en su Estrategia Europea 2020.

Y lo plantea como un cambio trascendental, ya que hasta el momento con la Política Marítima Integrada se intentaba poner fin a la compartimentación de las políticas en beneficio de un desarrollo sostenible. Había que descompartimentar los sectores económicos basados en el mar, para comprometerlos en un desarrollo coherente y sostenible. Y habría que hacerlo con una lógica de persuasión y un diálogo constante con los protagonistas.

2.1. Los nuevos Progresos de la PMI.

Se ha dicho que el potencial de crecimiento de la economía marítima es una oportunidad que Europa no puede desaprovechar. Desde 2007, la Unión Europea ha venido poniendo en funcionamiento iniciativas relacionadas con las políticas marítimas a fin de reforzar la competitividad de Europa. Se argumenta que los *nuevos usos del mar* (F. Miguelez, 2009, 2010) permiten aprovechar el potencial de innovación de la economía marítima y se argumenta que es imprescindible para el desarrollo de la economía marítima y mejora de la competitividad de la Europa a largo plazo, apostar por una mejor gestión de los mares y océanos de manera sostenible.

En el año 2009, tanto el Consejo como el Parlamento Europeo aprueban la PMI, y se demanda a la Comisión que evalúe de manera periódica sus progresos. Recientemente hizo público dicho informe (COM(2012) 491 final, de 11,9,2012).

Entre sus líneas argumentales se cita la adopción de una Comunicación de la Comisión sobre *El crecimiento azul: oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible*, con el que se pretende lanzar una iniciativa conjunta de los EEMM, las regiones y todas las partes interesadas a fin de aprovechar plenamente el potencial de la economía azul. Dicha alternativa, iniciada en el 2010, señalaba algunos de los problemas comunes existentes. A modo de ejemplo, recalca la falta de competencias apropiadas, el acceso al capital riesgo, la fragmentación de los datos marinos, los retos ambientales y la complejidad de los instrumentos de planificación. Por ello, estima que es preciso llevar a cabo acciones dirigidas a promover la formación de asociaciones entre los sectores y agentes institucionales; se requieren de enfoques más específicos para un mejor conocimiento de la realidad, punto de partida para definir acciones de futuro; y se analizan, en un primer paso, cinco ámbitos de potencial de crecimiento.

Dichos cinco ámbitos se concentran en la energía renovable oceánica; la acuicultura; el turismo marítimo y costero; los recursos minerales marinos; y la biotecnología azul. Estos cinco sectores presentan un potencial interesante en materia de creación de empleo y crecimiento. Merece, asimismo, una atención política especial, para eliminar los obstáculos que podrían impedir la realización de este potencial, así como para garantizar que su crecimiento sea duradero.

En lo tocante a la energía azul, se apuesta por las energías alternativas a la eólica desde la perspectiva marina. De esta forma, las referencias a las centrales mareomotrices, los dispositivos de energía undimotrices y los aerogeneradores submarinos son objetivos primordiales. Para la Comisión Europea, es esencial conseguir acelerar la comercialización de estas energías marina alternativas reduciendo los costes tecnológicos. Para ello, se deben poner en marcha mecanismos de ayuda, a varios niveles, para facilitar las inversiones en las conexiones en red y en la capacidad de transporte, para reforzar la investigación y el desarrollo; y para aumentar la confianza de los inversores financieros, sobre todo mediante la cofinanciación a través de los Fondos Estructurales.

En el campo de la acuicultura, se aprecia un verdadero potencial. Por una parte, su nivel de excelencia le permite satisfacer las exigencias de un consumidor que busca productos de calidad; y, por otra parte, se puede beneficiar de la demanda de una zona costera en estado de diversificación económica. En el marco de la reforma de la Política Pesquera Común, la Comisión ha recordado su voluntad de desarrollar la acuicultura y eliminar los cuellos de botella que atenazan al sector. Propone, en ese sentido, líneas directivas estratégicas no limitadas, planes plurianuales, intercambios de buenas prácticas, y un especial énfasis a modificar las prácticas administrativas, sobre todo en materia de concesión de licencias. Asimismo se insiste en que determinados proyectos se puedan beneficiar de financiación pública, sobre todo a partir de futuro Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca.

El turismo marítimo y costero es el tercer eje del Crecimiento Azul. Supone la actividad económica más importante del entorno marítimos, dando empleo a 2,5 millones de personas, o sea, el 1,1% de empleo de la Unión Europea. Más del 90% de las empresas de este subsector son empresas de menos de 10 trabajadores, mientras que otros

segmentos, como el de los cruceros, están dominados por grandes actores internacionales. Tanto la navegación de placer como los cruceros están en expansión. Y este auge favorece al sector, al punto que muchos astilleros se han especializado en los segmentos de navegación a placer y turismo de cruceros. Pero el turismo solo puede prosperar en un contexto determinado. Además del atractivo de la costa es necesario que el entorno sea sano, que las infraestructuras sean eficaces, que el personal sea competente y que la oferta se amplíe a todo el año. Para mantener el crecimiento del turismo marítimo y costero y poder garantizar su sostenibilidad, la Comisión propone la apertura de varios astilleros que deberían planificarse a nivel local y regional; que cada cuenca marítima presente sus propios retos y se plantifique a medida; y que el turismo de cruceros atraiga a clientes distintos.

Los recursos minerales marinos suponen una apuesta estratégica por mor del riesgo de la carencia de materias primas. Se argumenta que los fondos marinos podrían estar ocultando soluciones para permitir la continuidad de determinadas actividades industriales en Europa. Sobre todo, en los supuestos de explotación extractiva de yacimientos minerales de zinc, cobre o cobalto, así como la recuperación de minerales disueltos en el agua de mar, como el boro o el litio. Pero la cantidad mundial de minerales que proceden del fondo del mar, de aquí a 2020 podría alcanzar el 5%; y un 10% en el 2030. Por tanto, las oportunidades de crecimiento son evidentes. La Comisión argumenta que los yacimientos más prometedores son los de sulfuros metálicos, situados en las zonas volcánicas. Claro está, dicha explotación requiere de buques especializados y operaciones submarinas muy sofisticadas. Y lógicamente, las empresas requieren de varios aspectos: acceso a la financiación, estrategias de investigación y desarrollo dirigidas a las técnicas de extracción; la obtención de licencias en aguas internacionales; y la adopción de medidas estrictas de protección de los ecosistemas de grandes profundidades.

Finalmente, la biotecnología azul es un sector con un futuro insoslayable. Las nuevas tecnologías de secuenciación de genes permiten investigar las características de determinadas especies marinas, en especial, los organismos capaces de resistir a temperaturas y presiones extremas y a desarrollarse sin luz. Las investigaciones en curso podrían desembocar en nuevas aplicaciones farmacéuticas, de cosmética e industriales. Hoy en día, el empleo en estas actividades es mínimo y el valor añadido

bruto es de 800 millones de euros. De aquí al 2020, las biotecnologías azules evolucionarán hacia un mercado de talla medio, que crecerá con la producción de compuestos orgánicos (lípidos, azúcares, polímeros, proteínas) para las industrias químicas y de alimentación (humana y animal). De aquí al año 2020, este sector podría encontrar mercados de masas a los que abastecería de productos con un gran valor añadido. La biotecnología azul requiere de una política de investigación tanto básica como aplicada; de ahí que la Unión Europea deba aplicar y reforzar los enfoques estratégicos en los ámbitos de la investigación e innovación, delimitando los campos de desarrollo para los sectores industriales emergentes, eliminando estrangulamientos técnicos y aumentando la sensibilización de las empresas, investigadores y ciudadanos.

En este último periodo, se visualizan una amplia panoplia de decisiones. A modo de ejemplo, citaremos los siguientes ámbitos.

a) Transportes marítimos. La Comisión aprobó, en 2011, *el Libro Blanco del Transporte*, en donde se precisan las orientaciones estratégicas de la política de transporte marítimo hasta el año 2018. Asimismo, una Comunicación, en 2009, sobre el *Espacio Europeo del Transporte Marítimo sin barreras*, de la que una Directiva sobre formalidades de notificación entró en vigor en el año 2010, con lo que se simplifican y armonizan algunos procedimientos administrativos para fomentar el transporte marítimo dentro de la Unión Europea. Y, en 2011, la Comisión, propuso nuevas orientaciones para las redes transeuropeas destinadas a reforzar la función de las *Autopistas del Mar*, como grandes corredores europeos.

b) Energía. Dentro del programa *Energía Inteligente-Europa* y el *Programa Marco de Investigación*, se trata de apoyar el desarrollo de las tecnologías basadas en las energías eólicas y oceánicas; y poder contribuir al crecimiento en las regiones costeras. De la misma manera, la Comisión, en 2011, propuso orientaciones para la elaboración de normas relativas al establecimiento de redes transeuropeas de energías inter-operables. Se cifra el objetivo en alcanzar un 20% de la energía producida a partir de fuentes renovables en el 2020. Y las tecnologías energéticas marinas presentan una ventaja considerable: su constancia, mientras que la eólica se ve sometida a las fluctuaciones de la fuerza del viento.

c) Construcción naval. Es una actividad que ha desempeñado un papel estratégico; y que en la actualidad y en el futuro debe de seguir haciéndolo. Tiene varios retos, como los de responder a los desafíos del cambio climático, la contaminación, la eficiencia energética y los nuevos desarrollos de las actividades en el mar. Se busca favorecer la competitividad sobre la base de segmentos tecnológicos, en donde la Unión Europea sea puntera. Por eso, es clave el nuevo *Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval*, que debe determinar los tipos de ayudas estatales que pueden concederse a los astilleros.

d) Pesca y acuicultura. Desde el año 2011, la Comisión fue adoptando nuevos paquetes de iniciativas que buscan redefinir y reformar la *Política Pesquera Común*. Su objetivo es definir una pesca sostenible, respetuosa del ecosistema, que garantice la calidad del abastecimiento alimentario, la prosperidad de las comunidades costeras, la rentabilidad de la industria; y el atractivo y la seguridad de los puestos de trabajo. También se trabaja en la formulación del *Fondo Europeo Marítimo y de Pesca* a fin de mejorar la sostenibilidad, y optimizar las prestaciones de la pesca costera artesanal, fomentar la acuicultura, y apoyar la creación de puestos de trabajo en las comunidades marítimas.

Al objeto de llevar a cabo estas iniciativas resulta imprescindible la cooperación intersectorial y transfronteriza que garanticen las condiciones óptimas para el crecimiento de la economía marítima. La Comisión Europea, al evaluar el PMI, define tres aspectos: la coordinación de las actividades marítimas entre sí y su impacto en el medio ambiente; garantizar la seguridad de los ciudadanos; y disponer de mano de obra cualificada.

Con respecto al primer aspecto, se constata que diversos sectores y actividades que compiten por el espacio y por los recursos existentes. Asimismo, existen numerosos conflictos entre los usos del mar, y las reivindicaciones marítimas continuarán en aumento. Son precisos, pues, instrumentos que estimulen el crecimiento y faciliten la combinación de múltiples actividades. En este sentido, la *Ordenación del espacio marítimo* y la *Gestión Integrada de las zonas costeras*, permitirán una mejor gestión. No obstante, y a pesar de los avances efectuados en cada uno de los EEMM y regiones, la elaboración de dichas Estrategias Nacionales, en esta materia, muestran diferencias

ostensibles y no existe un marco común de ordenación marítima en el espacio europeo, considerándose esta última un requisito de primer orden de cara a impulsar la cooperación intersectorial y transfronteriza.

En lo tocante al segundo aspecto, es bien sabido que cerca del 80% del comercio exterior de la Unión Europea se efectúa por vía marítima, con lo que las actividades económicas requieren de un entorno seguro. Tanto en el campo de los intercambios de información sobre cuestiones marítimas (esto es, la mejora de la vigilancia marítima, por ejemplo), el intercambios de datos adecuados (que redundan en la eficacia y evita solapamientos o fallos) como las actuaciones en el campo de la seguridad marítima, como son la eliminación de buques ineficientes, aumento de la protección de los pasajeros, prevención de accidentes, reducción de riesgos de contaminación ambiental, por ejemplo, ponen de actualidad la continua actualización del paquete de seguridad marítima. Y, por último, también se incluye en este epígrafe, hay que hacer mención a la sistema europeo de vigilancia de fronteras, cuyo objetivo es reforzar el control de las fronteras exteriores de Schengen y establecer mecanismos de información que permitan a las autoridades de vigilancia de los EEMM, reducir las pérdidas de vidas humanas en el mar y los inmigrantes clandestinos que entra en la Unión Europea.

Finalmente, el tercer aspecto contempla el empleo y la movilidad profesional. Sus acciones están dirigidas a aumentar el atractivo de las profesiones marítimas basadas en la mayor calidad de las mismas, la movilidad entre sectores y países, y poder anticipar las necesidades futuras. En este apartado, existen actuaciones en la nueva formulación de legislaciones laborales de la Unión Europea, actualización de la Directiva sobre la formación de profesionales marítimas y aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT. Y en el campo de la pesca, también la Unión Europea y la Organización Internacional del Trabajo buscan redefinir las nuevas condiciones laborales y profesionales

La PMI busca el liderazgo marítimo por medio de los sucesivos esfuerzos en pos de la investigación, la innovación y el conocimiento. Se busca obtener el máximo valor de la economía marítima a través de la ventaja competitiva que subraya la aplicación de programas relativos a la investigación marina y mejorando la accesibilidad de los datos con fines de innovación.

Como tarea básica se incluyen ayudas financieras más elevadas dentro del 7º PM, reagrupados bajo la denominación *El Océano del Milenio*; y nuevos mecanismos de gobernanza más eficaces como el *FORUM MARCOM+* y la *Asociación EMAR2RES*.

Como soporte se apuesta por compartir los conocimientos superando la naturaleza actualmente fragmentada de los datos marinos. De ahí, la apuesta por la *Red Europea de Observación e Información del Mar (EMODNET)*.

Asimismo, la PMI hace hincapié en desarrollar las ventajas territoriales de la política marítima. Existe acuerdo sobre el hecho de que las regiones costeras poseen recursos renovables claves para el crecimiento marítimo. Se conoce, asimismo, el potencial que arrastra el turismo costero: y, es bien sabido, por estar evaluado en el estudio efectuado por el Parlamento Europeo (2008) “*O impacto do turismo nas zonas costeiras: aspectos do desenvolvimento regional*”, la transcendencia que suponen el desarrollo marítimo para una región.

Sin embargo, la Comisión Europea buena conocedora de su entidad marítima, no había desplegado iniciativas o disposiciones para vincular las políticas de cohesión, desarrollo rural, pesca y asuntos marítimos dentro de sus prioridades. De ahí, que, en la actualidad, fruto del mayor convencimiento y compromiso de futuro, existan proyectos marítimos que van a recibir fondos de política regional de la Unión Europea; al igual que varios *programas de cooperación transfronteriza*.

Y buscando una mayor eficacia y proximidad, la PMI desglosa sus niveles de cooperación transnacional a través de enfoques de cuencas marítimas, atendiendo a las características económicas propias de las diferentes cuencas. Por eso, existen las Estrategias de la Unión Europea para la Región Báltica; Atlántica; Mediterránea; Mares Adriático y Jónico; Mar Negro; y Ártico.

En conclusión, la PMI trata de mejorar la gestión de los asuntos marítimos y potenciar la coordinación en el seno de los EEMM, las regiones costeras, las industrias y otras partes interesadas. Busca desarrollar una economía marítima de la manera más eficaz y sostenible posible. Así las cosas, varios países ya ha definido sus propias Estrategias Nacionales (Francia, Portugal, Alemania, Reino Unido, Irlanda,...). Lo mismo han

venido haciendo, regiones marítimas como Schleswig-Holstein, Västra Götaland, Bretaña.

Y por otro lado, equipos académicos también han redactado Estrategias Marítimas, como el efectuado en Galicia, coordinado por el Dr. Manuel Varela (2010), de la Universidad de Vigo; y sobre la región Norte de Portugal, el coordinado por el profesor de la Universidad de Porto, Dr. Rui Azevedo (2009).

Capítulo 3.- Un paso más: la Declaración de Limassol (Octubre, 2012).

Consecuencia de estas dinámicas, los ministros europeos responsables de la Política Marítima Integrada y la propia Comisión Europea, reunida en Nicosia (Chipre), firman la declaración de Limassol (7 octubre 2012), en la que confirman que continuarán trabajando en los siguientes aspectos: a) aumentar la competitividad del sector del transporte marítimo de la Unión Europea, mantener su papel director a escala mundial y aumentar la proporción del transporte marítimo de corta distancia en el comercio interior de la Unión Europea; a la vez que se desarrollan las infraestructuras y servicios en los puertos de la Unión Europea; b) aumentar al máximo las oportunidades de innovación en la industria europea de construcción y equipamiento naval y marino; a fin de mejorar la prestación medioambiental de los buques, diversificar hacia sectores emergentes y explotar la creciente demanda de embarcaciones de recreo; c) contribuir a los objetivos de la Estrategia de la UE-2020 respecto a las emisiones de carbono y energía renovable y crear nuevas oportunidades de empleo mediante el aumento de la producción y exploración de la energía marina renovable, para reforzar así la posición de la Unión Europea como líder mundial; d) asegurar la disponibilidad sin interrupciones en el mercado europeo de la energía y los servicios conexos sin comprometer la seguridad de las personas y la salubridad de océanos y mares; e) apoyar la investigación e innovación para mejorar la sostenibilidad y competitividad de la acuicultura europea y estimular actividades de pesca sostenibles en particular mediante el aumento de la selectividad y la creación de productos con mayor valor añadido; f) fomentar el cultivo de productos acuáticos para estimular el crecimiento de algas y otros bio-productos. Mantener el desarrollo del sector de la biotecnología azul y fomentar el acceso y reparto equitativo de los beneficios procedentes del uso de recursos genéticos; g) apoyar el desarrollo de un turismo costero y marítimo altamente diversificado y sostenible en Europa, con inclusión del patrimonio marítimo y costero y las actividades náuticas, de crucero y de placer, abordando las cuestiones relativas a la competitividad, la estacionalidad, la diversificación de productos y la mejora de las infraestructuras y las capacidades; h) fomentar el desarrollo de nuevas tecnologías para la recolección segura y sostenible de depósitos minerales marinos mediante el desarrollo de nuevas posibilidades de exploración y explotación sostenibles de las materias primas para la industria y las eco-tecnologías.

Los mismos responsables solicitan a los participantes europeos los siguientes puntos: a) que se aumente la innovación e investigación marina y marítima; b) trabajar en pro del desarrollo efectivo y la accesibilidad del conocimiento marino; c) apoyar la integración de la vigilancia en pro de un entorno común para el intercambio de información activa y operativa para 2020; d) mejorar en la transparencia de la planificación de inversiones y enfoques equilibrados entre los sectores y partes integradas mediante el despliegue de la ordenación territorial marítima y la gestión integrada de las zonas costeras en los EEMM y en sus zonas fronterizas, con objeto de garantizar la coherencia con los objetivos medioambientales, sociales y económicos; e) conseguir un buen estado medioambiental de las aguas marinas para 2020; f) potenciar las carreras marinas y marítimas, y sus atractivos, eliminando el desfase entre la educación, la ciencia y la industria, garantizando la formación pertinente y fomentando una cultura de la seguridad y la adecuada movilidad laboral; g) garantizar que las comunidades locales, la población activa de las regiones periféricas y la sociedad civil participen en el desarrollo de las actividades innovadoras; h) facilitar la cooperación dentro de cada sector y entre ellos; y i) destacar la importancia de una mejor gobernanza marina que incluya una mayor cooperación al nivel adecuado entre las autoridades competentes que realicen funciones que garanticen unos mares y océanos más limpios, protegidos y seguros.

Esta Declaración de Limassol tenía, pues, dos objetivos. Por un lado, dar un nuevo impulso a la Política Marítima Integrada de la Unión Europea, cinco años después que la iniciativa fuera lanzada con la presentación del llamado Libro Azul. Y el otro objetivo, era dar a conocer el potencial del Crecimiento azul, como dimensión marítima de la agenda Europa 2020, sobre la base de la reciente Comunicación de la Comisión sobre *Crecimiento Azul: Las posibilidades del crecimiento sostenible en los sectores marino y marítimo*.

La idea central de la PMI es ofrecer un marco para coordinar aquellas actividades que por su marcada transversalidad y por la participación de numerosos actores y sectores, pueden verse favorecida por un tratamiento integrado mediante el que se pueden aprovechar mejor las sinergias y evitar posibles duplicidades y solapamientos.

La opción de combinar y unir en la Declaración de Limassol, tanto la PMI como el crecimiento azul, es una apuesta de la Comisaria Damanaki, que ha escogido el Crecimiento azul como motor de esta iniciativa.

La Delegación Española expresó el apoyo de España a la Declaración y centró entre las actividades con especial potencial de crecimiento y empleo, en los sectores marítimos y marinos, las siguientes: a) nuevas formas de acuicultura y pesca; b) las autopistas del mar; c) el puerto verde; d) la construcción naval, fabricación de embarcaciones de funciones especializadas y de alto valor añadido; y barcos de recreo; e) el turismo; f) las energías marinas; g) y la biotecnología.

El sector del mar es de gran importancia dentro de la economía española. El 80% del perímetro español está rodeado por el mar. El sector del mar da cabida a un agregado de actividades económicas marítimas que aunque no posean una definición oficial de “sector del mar”, se puede entender que está constituido por el conjunto de empresas cuya actividad tiene relación directa con lo “marítimo”. Si entendemos el “sector mar” como la suma de las siguientes actividades: construcción naval; pesca; transporte marítimo; náutica de recreo; industria auxiliar; investigación marina; turismo marítimo; puertos; armada; comercio y distribución; seguros y bancos, la producción efectiva de dicho cluster asciende a 52.389 millones de euros, para el año 2009; o sea, el 2,75% del VAB español y el 2,29% del empleo. Con esta magnitud, el “sector mar” da empleo a 461.511 personas.

A estos efectos directos de la actividad del sector mar hay que añadirle el efecto indirecto que genera por su capacidad de arrastre, a través de las compras y sus ventas a otros sectores de la economía. Entonces, la producción efectiva ascendería a más de 70.000 millones de euros, con un VAB superior a 30.000 millones de euros y una ocupación de 600.000 personas. Y, si consideramos el efecto inducido que se produce por el aumento de consumo que se asocia al incremento directo e indirecto del empleo y de las rentas (salarios y beneficios), la producción efectiva generada por este concepto asciende a 70.000 millones de euros, 11.000 millones de euros para el VAB, y un empleo inducido de 237.000 personas.

Sumando los efectos directos, indirectos e inducidos se obtiene el impacto económico total del “sector mar” que, para el año 2009, asciende a 186.083 millones de euros en términos de producción efectiva, lo que representa el 9,6% de la producción nacional. Y en cuanto al impacto total sobre el empleo asciende a 1.298.955 ocupados, el 6,4% del empleo total español.

Cuadro nº 1. Impacto económico del sector mar en la economía española. (2009)

	Efecto total	Efecto directo	Efecto indirecto	Efecto inducido
Producción efectiva	186.083	52.389	70.762	62.932
Valor añadido bruto	68.179	26.873	30.259	11.046
Empleo	1.298.955	461.511	600.172	237.272

Fte) A.González-Romero & J.C. Collado (2012).

La actividad económica directamente asociada al “sector mar” genera un efecto multiplicador sobre el resto de la economía, que se traduce en un impacto económico que no se limita únicamente a su efecto directo, sino que produce también efectos indirectos e inducidos en el conjunto de la actividad. Los efectos multiplicadores de las distintas actividades viene reflejados, a continuación, en donde se pone de manifiesto la especial relevancia de la actividad de los subsectores puertos, turismo marítimo, industria auxiliar y comercio y distribución en las magnitudes económicas globales del “sector mar”.

Cuadro nº 2. Principales datos sectoriales del sector mar de España (2009)

Sectores	VAB (millones euros)	Empleo (millones personas)	Peso en el VAB (%)	Peso en empleo (%)	Multiplicador VAB	Multiplicador empleo
Pesca	1,693	45	0,2	0,2	2,0	1,7
Construcción naval	844	39	0,1	0,2	4,7	2,5
Transporte marítimo	1,129	13	0,1	0,1	3,0	3,9
Náutica recreo	1,079	16	0,1	0,1	5,3	6,7
Industria auxiliar	3,099	45	0,3	0,2	3,8	4,9
Investigación marina	392	9	0,04	0,04	2,6	2,5
Turismo marítimo	3,303	62	0,3	0,3	2,6	2,7
Puertos	9,366	94	1,0	0,5	1,9	2,7
Armada	704	26	0,07	0,13	2,3	1,8

Comercio y distribución	2,938	52	0,3	0,3	-	-
Seguros y banca	1,734	17	0,2	0,1	-	-
Otras actividades	593	43	0,1	0,2	-	-
TOTAL	26,873	462	2,8	2,3	2,5	2,8

Fte) A.González Romero & J.C. Collado (2012)

De esta forma, la dimensión del sector mar en España ocupa una posición intermedia en comparación con la posición del resto de los países de la Unión Europea, por detrás de Países Bajos y Reino Unido, y por delante de Italia y del propio promedio europeo. Siendo, asimismo, el sector “mar” el tercero de las actividades económicas en lo tocante a los efectos multiplicadores, por detrás del sector de la construcción y de las Tics; y muy por delante de las actividades agrarias y ganaderas; la sanidad; la fabricación de vehículos; la metalurgia; el transporte aéreo o textil, por citar algunos ejemplos (González Romero 2011)

En lo que atañe a Portugal, la elaboración del trabajo efectuado por el Dr. Hernani Lopes, “El hypercluster da Economía do Mar” (2009), ha servido, asimismo, para estimar la relevancia que adquiere el conjunto de actividades marítimas dentro de la economía del país. El propio profesor Lopes afirma que “el Hypercluster da Economia do Mar configura-se como, simultaneamente, uma força propulsora e um catalisador capaz de organizar e dinamizar um conjunto de sectores com elevado potencial de crescimento e inovação e capacidade para atraírem recursos e investimentos, nomeadamente externos, de qualidade” (.....) “Assim, numa época de discontinuidades e necessidades de novas afirmações estratégicas, a exploração dos sectores da actividade económica com o mar aparece, para Portugal, como a possibilidade de criação de condições de sustentabilidade estrutural futura que, para além do potencial em termos de valor e poder, é constituinte da sua identidade histórica”.

El valor económico de las actividades ligadas al mar resulta ser del 2% del PIB nacional empleando directamente a cerca de 75.000 personas. Considerando los efectos directos e indirectos, el valor de las mencionadas actividades del sector mar alcanza entre el 5 y el 6% del PIB de Portugal. Y el multiplicador medio se aproxima a un ratio de 2,8, resaltando, por lo tanto, la alta capacidad generadora de valor añadido para el desarrollo de la economía portuguesa en el marco de su competitividad nacional.

En un análisis más reciente – A Economia do Mar em Portugal, Anexo a la de la Estatégia Nacional para o Mar, documento recientemente presentado por el Gobierno Portugués que se encuentra en fase de discusión pública hasta final del mes de Mayo de 2013, la Economía del Mar representa, en 2010, cerca del 2,5% (3730 M euros) del VAB de la economía portuguesa. De acuerdo con la misma fuente, en el período comprendido entre 2006 y 2010 se registró un pequeño aumento en el peso del VAB de la economía del Mar en el VAB de la economía portuguesa, pasando del 2,2% al 2,5%. En lo que respecta al indicador Valor da Produção (8174 M euros en 2010) la importancia relativa de la economía del Mar en la economía portuguesa verificó también un ligero aumento pasando del 2,3% al 2,4% entre 2006 y 2010. Finalmente, en lo que respecta al empleo y de acuerdo con la misma fuente, existirían, en 2010, cerca de 109 mil empleados en equivalente a tiempo completo, lo que corresponde al 2,3% del empleo nacional. El peso relativo del empleo en la economía del Mar en el empleo nacional acompañó, entre 2006 y 2010, la tendencia de ligero crecimiento (0,1%) acompañando las tendencias ya mencionadas a propósito de las variables VAB y del Valor de Producción

El cuadro siguiente presenta la situación de los principales sectores de actividad de la economía del Mar en Portugal.

	VAB a Pr Corr em 2010 (M euros)	Peso no VAB Total (%)	Produção a Pr Corr em 2010 (M euros)	Peso na Produção Total (%)	Emprego (milhares)	Peso no Emprego Total (%)
Pesca, Aquicultura e Ind Pescado	763,1	0,5	1722,8	0,6	30,9	0,6
<i>Pesca Comercial</i>	<i>367,4</i>	<i>48,1</i>	<i>559,8</i>	<i>31,1</i>	<i>11,3</i>	<i>0,6</i>
<i>Aquicultura</i>	<i>24,3</i>	<i>3,2</i>	<i>44,2</i>	<i>2,5</i>	<i>2,3</i>	<i>7,5</i>
<i>Indústria Transformadora da Pesca e</i>	<i>371,3</i>	<i>48,7</i>	<i>1168,8</i>	<i>66,4</i>	<i>17,3</i>	<i>56</i>

<i>Aquacultura</i>						
Construção e Reparação Naval	113,4	0,1	346,2	0,1	4,4	0,1
Transportes Marítimos, Portos e Logística	1358,4	0,9	3018,6	0,8	20,4	0,4
<i>Atividade Portuária</i>	<i>1230,4</i>	<i>90,6</i>	<i>2571,5</i>	<i>79</i>	<i>17,7</i>	<i>86,8</i>
<i>Transporte Marítimo</i>	<i>128</i>	<i>9,4</i>	<i>447,1</i>	<i>21</i>	<i>2,7</i>	<i>3,2</i>
Turismo e Lazer	1456,6	1	2894,2	0,9	52,4	1,1
<i>Turismo Costeiro</i>	<i>1355,6</i>	<i>93,1</i>	<i>2723,7</i>	<i>93,9</i>	<i>48,8</i>	<i>93</i>
<i>Náutica</i>	<i>101</i>	<i>6,9</i>	<i>170,4</i>	<i>6,1</i>	<i>3,6</i>	<i>7</i>
Obras de Defesa Costeira	31,9	0,02	128,2	0,03	0,5	0,01
Extracção de Sal Marinho	6,9	0	13,8	0	0,2	0
Total da Economia do Mar	3730	2,5	8174	2,4	109	2,3
Total da Economia Nacional	151413		323612		4793	

Fuente: Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, DGPM

En suma, la situación actual se puede describir como la siguiente. Por un lado, la Comisión Europea expresa que la PMI debería permitir a la Unión Europea afrontar más fácilmente los desafíos vinculados a la mundialización y a la competitividad; al cambio climático, a al deterioro del medio ambiente marino; a la seguridad y a la protección de los transportes marítimos y a la seguridad y viabilidad de la energía. Y, en esa línea, la PMI constituye una política transversal innovadora que está considerada como de gran relevancia a la hora de mejorar la capacidad de la Unión Europea de cara a extraer mejor provecho de la explotación sostenible y global de los océanos, mares y costas. De ahí, la apuesta prioritaria en la estrategia de la PMI.

Por otro lado, la Declaración de Limassol subraya hasta que punto importa la promoción del diálogo, de reforzar la cooperación y de intercambiar las mejores informaciones en el campo marítimo, tanto a nivel regional como internacional.

La economía marítima europea emplea actualmente a 5,4 millones de personas y debería pasar a 7 millones de personas en el año 2020. En las zonas costeras de la Unión Europea trabajan 88 millones de personas y residen 205 millones de habitantes. El objetivo es que la contribución de la economía marítima pase de los 500 millones de euros actuales a los 700 millones de euros en el año 2020. Ello se podría alcanzar mediante el desarrollo de nuevos sectores innovadores, sobre los que la Unión Europea debe concentrarse, estimular y promover. De ahí, que el nuevo contexto de programas de investigación y desarrollo en el horizonte 2010 haya sido concebido en base y en relación al *crecimiento azul*.

En este sentido, la Declaración de Limassol re-dinamiza la PMI y suministra nuevas orientaciones para el futuro desarrollo de políticas que se sustente en dos pilares: a) el crecimiento azul y b) la dimensión exterior de la política. Como es bien sabido, el crecimiento azul contribuirá a desarrollar las actividades marítimas sobre las que existe un gran potencial. Puede estimular las actividades de producción marina renovables, la extracción de recursos minerales marinos, el desarrollo de la acuicultura, la biotecnología en sus desarrollos en el campo de la alimentación, medicamentos y sustancias químicas, etc. Y al quedar reforzada por la cooperación, dialogo e intercambio de informaciones se adquiere una fuerza unificadora constituyendo una excelente herramienta para pilotar la Unión Europea, Por eso, la dimensión exterior de la PMI refuerza la cooperación sectorial y trans-sectorial entre los EEMM de la Unión Europea y los países terceros que comparten un área marina común bajo el respeto jurídico establecido por la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar.

Capítulo 4. La Estrategia del Atlántico.

La Estrategia del Atlántico ((COM) 782 final, de 21,XI,2011) es un documento que se puede denominar de “consecuencia derivada” (*sub-produto*, llega a llamarle María Fernández Teixeira,2012) de la Política Marítima Europea Integrada. Está específicamente orientada al conocimiento, protección y exploración de las potencialidades del Océano Atlántico. Datada el 21 de noviembre del 2011, fue lanzada oficialmente en Lisboa, en ocasión de las Conferencia del Atlántico, del 28-29 noviembre.

En términos generales, la Estrategia del Atlántico abarcará las costas, las aguas territoriales y jurisdiccionales de los cinco Estados miembros de la Unión Europea con litoral atlántico (Portugal, España, Irlanda, Reino Unido y Francia); así como las aguas internacionales que se extienden al oeste hasta las Américas; al este hasta África y el Océano Indico, al sur hasta el Océano Atlántico y al norte hasta el Océano Ártico. Explicita, asimismo, que además de las medidas referidas a los cinco EEMM de la Unión Europea, tanto a escala nacional como local, también se persigue un compromiso con otros países de la Unión que usan ese espacio y con los socios internacionales cuyas aguas son limítrofes.

La relevancia de esta actuación queda puesta de manifiesto por la intervención de la Comisaria de Asuntos Marítimos y de Pesca, Dra. María Damanaki, cuando afirmaba, en su alocución de presentación, lo siguiente: “...el Océano Atlántico desempeña un papel crítico en la historia y en la identidad de Europa. Es de vital importancia para el comercio de la Unión Europea y contienen enormes potenciales para el futuro desarrollo de Europa (...). Demuestra que el Atlántico no es de ningún modo, periférico para los intereses y decisiones de Europa (...). El Atlántico promueve la cohesión territorial y respeta la sostenibilidad de los recursos”.

La Estrategia Atlántica delimita los retos y las oportunidades que se presentan al Océano Atlántico. Y los desglosa en cinco apartados: a) aplicación del planteamiento ecosistémico; b) reducción de la huella de carbono; c) explotación sostenible de los recursos naturales del fondo oceánico atlántico; d) reacción ante amenazas y emergencias; y e) un crecimiento socialmente integrador.

Para ello, las decisiones de programación se articulan en un marco estratégico común en materia de financiación estructural que permita traducir los objetivos de la Europa 2020 en medidas claves; definir un horizonte 2020 en el marco estratégico común de investigación, innovación y desarrollo tecnológico, en conexión con los programas nacionales de investigación a fin de fomentar la excelencia; y abordar los retos sociales y impulsar la competitividad; c) trabajar en la consecución de objetivos ambiciosos de regionalización y simplificación en materias tales como la Política Pesquera Comunitaria, directrices sobre estrategia marina, vigilancia marítima, ordenación del espacio marítimo, conocimientos marítimos, protección del espacio marítimo, entre otros.

En este sentido, la Estrategia Marítima para la zona del Atlántico ha de aprovechar la iniciativa y el compromiso activo de los EEMM, de las regiones, de los municipios y de los agentes del Atlántico a la hora de formular y ejecutar medidas; ha de fomentar la cooperación internacional; y ha de adoptar un plan de acción sobre la Estrategia.

En el marco de dichas actuaciones, la Estrategia Marítima ha creado un Forum Atlántico, lugar en donde han de reflejarse las discusiones y los talleres que sirvan para exponer y discutir los desafíos y las oportunidades.

Las primeras reacciones a los planteamientos de la Unión Europea sobre la Estrategia Atlántica no se han hecho esperar.

Por un lado, la Comisión del Arco Atlántico, de la CRPM, (por medio de su documento político aprobado por su Buró, el 22 marzo de 2012, en Caen), saludaba la iniciativa y sobre todo, resaltaba la oportunidad del nacimiento del Foro Atlántico en el que radicara los proyectos estructurantes que puedan obtener una financiación específica en el marco de la Estrategia Marítima Integrada en el Atlántico, a partir del 2014. Asimismo, enfatiza en “la oportunidad de desarrollar la economía de los territorios atlánticos y, por lo tanto, el empleo en estas zona que siguen siendo periférica”. Y remarca “algunos olvidos” en el esfuerzo de concisión que realizó la CE. Dicho olvidos o postulados poco desarrollados se refieren a los desafíos relacionados con la cuestión urbana, los puertos

y sus hinterlands; la redes transeuropeas de transporte, la dimensiones económicas e industriales, por ejemplo.

Finalmente, enmarca al Foro Atlántico la labor de identificar unos ejes estratégicos claros, que guíen las acciones y proyectos puestos en marcha dentro de la Estrategia. Propone para ello un planteamiento mas operativo y sugiere cinco objetivos de especial pertinencia para todas las regiones atlánticas: a) accesibilidad y transportes en el espacio atlántico; b) industrias marítimas; c) clima y medioambiente; d) investigación e innovación; y e) poder de atracción de territorios.

Por otro lado, la Conferencia de las Ciudades del Arco Atlántico, en su declaración de febrero del 2011, subrayaba la oportunidad que brinda la creación del Foro para resaltar la transcendencia que tiene la comunicación de la CE para con las demandas expresadas por los territorios y ciudades dinámicas de la fachada atlántica en la medida que reafirman: a) los proyectos ambiciosos que debe plantea el Arco Atlántico; y b) la denominación de “puerta occidental de entrada en Europa” que permite alcanzar una posicionamiento específico y positivo de cara a su integración en las redes de transporte y con relación a los flujos comerciales.

Al subrayar el nuevo rol que deberán desempeñar las ciudades y las aglomeraciones urbanas, especialmente las marítimas, en el desarrollo de los territorios y la necesidad de asociarlas, junto a los EEMM y las regiones, en el diseño, ejecución y evaluación de estrategias, también solicita a la Foro Atlántico incluir una clarificación sobre cuatro aspectos: a) la gobernanza y la implementación para las acciones propuestas; b) el apoyo a los proyectos relacionados con la revisión de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T); c) un plan de acción sobre las cuestiones urbanas; y d) un apoyo estratégico y global al desarrollo portuario.

Finalmente, a través de la COM (2013) 279 final de 13.5.2013, la CE presentó el Plan de Acción para el Atlántico que integra 4 prioridades principales que son, a su vez, desglosadas en un conjunto de objetivos específicos. Son las siguientes:

- Prioridad 1 – Promover el emprendedorismo y la innovación

- Prioridad 2 – Proteger y valorizar el potencial marino del Atlántico y de las zonas costeras
- Prioridad 3 – Mejorar la accesibilidad y la conectividad
- Prioridad 4 – Crear un modelo inclusivo y sustentable de desarrollo regional.

Capítulo 5. Los desafíos y las apuestas políticas.

5.1. El nuevo desafío. Viene definido por dos características destacables y singulares: a) el mar como vínculo entre territorios; y b) por las oportunidades que brinda y aporta el mar.

El área atlántica es un espacio frágil; pero soporta y facilita modelos de desarrollos sostenibles y de futuro muy diferenciados; Significa que es un vínculo perenne entre territorios, como un cruce de intersecciones y de intercambios económicos y culturales

Es, asimismo, un espacio periférico, pero con opciones para impulsar verdaderos nodos en un mallado global, por medio de conexiones, vínculos y redes que interconecten redes urbanas, anillos puertos-hinterlands, y facilitar la conectividad entre territorios.

De igual forma, permite la creación de espacios de **desarrollo** más concretos, como los territorios transfronterizos, de una fuerza inusitada en el marco de los proyectos de cooperación, ejemplo de aunar esfuerzos y facilitar sinergias, con multiplicadores de eficiencia muy intensos y robustos.

5.2. Un campo de intervención política yuxtapuesta. La Estrategia del Atlántico, como parte de la PMI, pone de manifiesto que estamos ante un campo de competencias compartidas entre la Unión Europea y los EEMM, debiendo por tanto reestablecer y fortalecer el principio de subsidiariedad.

Por tanto, en la medida que algunas competencias están atribuidas tanto a la Unión Europea como a los EEMM, no es menos cierto que las capacidades de intervención están limitadas, y se exige un campo de intervención consensuada que permita y garantice tanto la complementariedad en los campos y tomas de decisiones como auxiliares en la adopción de tomas de decisiones. En suma, una yuxtaposición de las acciones.

Y nadie mejor que los Ayuntamientos o Cámaras Municipales para aportar ese grado de recoger propuestas y de poder elevarlas

La propia Estrategia, así concebida, incentiva las *políticas de cohesión territorial*⁶⁶, ayudando a las comunidades que viven y trabajan en la costa atlántica a perfilar las nuevas realidades económicas.

En segundo lugar, adquiere una *dimensión internacional*, esto es cubre un ámbito global en la medida de las interacciones y las interdependencias entre ambos lados del atlántico y con otras áreas geográficas.

En tercer término, las ciudades del Eixo Atlántico tienen el derecho de definir las orientaciones estratégicas para sus territorios y pueden concertar las necesidades de intersección en las zonas costeras y sus comunidades.

Y finalmente, conscientes de que la Unión Europea basa sus actuaciones en el juego de sumas, se dispone a articular mecanismos de incentivación de ideas, de propiciar los contactos y de desarrollar iniciativas basadas en el conocimiento, la apuesta y el compromiso.

5.3. Mejora de la gobernanza de las políticas.

Un conocimiento más preciso de los retos, merced a la ayuda de los científicos; una amplia consulta con las partes interesadas; y una concertación de las diferentes escalas de gobierno, son las reacciones de la Comisión del Arco Atlántico.

Mejora de la sincronización en la elaboración de las políticas (en términos de coordinación transversal entre diferentes sectores de la Administración vertical – Multilevel approach) y un planteamiento funcional de las problemáticas atlánticas son dos consideraciones igualmente básicas. La primera para evitar distorsiones temporales y presupuestarias que aliente y alimente la necesidad de coordinación; pues la carencia de estos estímulos limitaría la eficacia de las medidas definidas. Y la segunda, porque hay que evitar las incoherencias o las distorsiones programáticas y de objetivos; y poder apostar porque el principio de subsidiariedad se aplique y, en consecuencia los sub-espacios o marcos de cooperación más pequeños tengan prevalencia sobre las actuaciones políticas escasamente concretas.

De ahí, la necesidad de priorización de los programas y delimitación de la gobernanza. Los primeros, enfatizando en los rasgos específicos de los espacios de cooperación transnacional de los proyectos aprobados; y los segundos, porque los agentes interesados e implicados han de estar presentes/representados tanto en los órganos decisorios como en los de seguimiento de los programas; amén de garantizar la implicación de los Estados en los proyectos.

Capítulo 6. El nuevo rol del Eixo Atlántico.

Una primera aproximación al nuevo rol que ha de desempeñar el Eixo Atlántico se centra en varios apartados. El primero hace mención a su consideración de sub-espacio, por su carácter transfronterizo, y por abarcar problemáticas específicas ligadas a la necesidad de afrontar soluciones viables y de largo recorrido.

Una segunda consideración es que el Eixo Atlántico es un proyecto de proximidad, que se materializa ante los ciudadanos con suma rapidez y eficiencia.

En tercer término, el Eixo Atlántico funciona como un espacio de cooperación con los demás territorios europeos y continentales; potenciando su dimensión internacional y con renovación continua de sus relaciones transatlánticas

En cuarto lugar, el Eixo Atlántico responde rápida y contundentemente, al nacimiento y emergencia de nuevos desafíos, tales como los vinculados a la energía, cambio climático, seguridad alimentaria, etc.

Finalmente, como quinta consideración, el Eixo Atlántico abre nuevas dimensiones, más tangibles a la cooperación, mediante la aportación singular y novedosa de planteamientos internacionales con el fin de aportar a la Unión Europea de nuevos enfoques y análisis.

6.1. Bases de la Agenda.

Una agenda debe contar previamente con dos cuestiones básicas.

a) Elevado nivel de concienciación institucional para reafirmar la dimensión marítima, como instrumento para producir beneficios concretos. Significa, asimismo, crear las mejores condiciones posibles para un desarrollo económico, generar confianza y aunar esfuerzos comunes, que la creación de dinámicas de clusterización puede favorecer; y,

b) reforzar una acción coordinada dirigida a reducir costes, mejorar la eficiencia de los recursos, evitar duplicidades y solapamientos, limitar los riesgos, hacer un mejor uso de los fondos públicos.

Como aspectos/temario de las acciones específicas situamos los siguientes ítems:

- 1.- Energías renovables marinas.
- 2.- Puertos y dotaciones de infraestructurales.
- 3.- Logística y Transporte Marítimos.
- 4.- Construcción y equipamientos navales y marinos.
- 5.- Pesca y acuicultura.
- 6.- Turismo náutico y costero.
- 7.- Biotecnología.
- 8.- Investigación y Formación.
- 9.- Medio ambiente, seguridad y vigilancia marina.
- 10.- Ordenación territorial marítima y gestión integrada de las zonas costeras.
- 11.- Patrimonio y cultura marítima.

Prioridad 1.- ENERGIAS RENOVABLES MARINAS.

La necesidad de reducir la dependencia de las energías tradicionales a través de mejoras en lo que concierne a la eficiencia energética y la mejora de los transportes, distribución y usos, obliga a situar a las energías renovables en el primer lugar de los objetivos. El potencial de energía renovable que ofrece el Espacio Atlántico es elevado y apenas se ha explotado. En este sentido, las posibilidades de explotación se extienden desde el ámbito de las energías procedentes de la bio-metanización, los biocarburantes, la biomasa, la eólica, y las propias del entorno marino, tales como las energías mareomotrices, de las corrientes marinas, de las olas y la energía eólica marina. El desarrollo tecnológico necesario para el aprovechamiento de estos diferentes tipos de energía es aún embrionario y desigual, estando más avanzado en el caso de la energía eólica marina, aunque para zonas de baja profundidad. Debemos, pues, dotar a este campo de un mayor interés mediante el lanzamiento y respaldo de distintos tipos de experimentos y proyectos piloto.

Se puede mejorar la seguridad del abastecimiento energético a través de la diversificación de las fuentes y de los tipos de energía. Los mares y los océanos pueden ayudar a alcanzar los objetivos energéticos de la Unión Europea por medio de la creación de energía y su diversificación de rutas y de métodos de transporte. De un lado, la mayor parte de los combustibles fósiles son transportados por vía marítima y utilizan redes de oleoductos submarinos; lo que requiere replanteamientos de mayor confianza en la seguridad de los transportes y en el número de terminales LNG. De otra parte, la sustentabilidad energética de los océanos y mares exigen una estrecha conexión entre los sectores marítimo y energético para el desarrollo integral de los mares.

Cualquiera de las acciones, que se pongan en uso, ha de prestar la mayor atención posible al posible impacto ambiental de las tecnologías de energías renovables y poder demostrar un enfoque integrado y sostenible en todos los aspectos técnicos, ambientales, económicos y sociales de cualquier iniciativa.

Por eso, se deben contemplar los siguientes aspectos: 1.1. Exploración común a nivel transnacional, del potencial de las fuentes innovadoras de energías rentables; 1.2. Estudios de viabilidad técnica y financiera para las inversiones en el ámbito de la

energía eólica marina; 1.3. Coordinación e intercambio de conocimientos; y 1.4. Evaluación de los proyectos piloto para probar los distintos tipos de experimentos

Y como acciones a promover se citan: son necesarios patrones de seguridad en el campo de los petroleros y del transporte de combustible pesado; en el uso de oleoductos para aliviar el tránsito de petroleros en áreas congestionadas y sensibles; un marco de referencia mundial en lo tocante a los lugares de refugio para evitar los grandes incidentes de contaminación; y una reforzamiento de la vigilancia marítima.

Prioridad 2. PUERTOS Y DOTACIONES INFRAESTRUCTURALES.

Los puertos de la fachada atlántica son numerosos, se reparten de manera equitativa por todo el litoral, pero son de tamaño modesto en comparación con los grandes hubs portuarios mundiales. Es decir, los tonelajes de mercancías movidas y desplazadas son significativamente inferiores a los de los grandes puertos europeos, ya sean del Range Northern, Báltico o del Mediterráneo.

Sin embargo, los puertos atlánticos conservan tres rasgos importantes: a) están próximos a las grandes rutas internacionales, lo que les confiere la capacidad de ser/convertirse en plataformas logísticas; b) están dispersos a lo largo del litoral, lo que pone de manifiesto que están próximos a las empresas; y c) son el elemento clave para aprovechar el potencial exportador, en la medida que el comercio mundial se realiza preferentemente por vía marítima. Por tanto, hay que considerar a los puertos como un auténtico potencial, aunque insuficientemente explotado, fundamentalmente por las dificultades que persisten en materia de intermodalidad y de interoperabilidad que condicionan la conexión a los hinterland.

Varias oportunidades se abren en este aspecto. De una parte, resulta muy atractivo aprovechar el crecimiento del comercio marítimo y el fortalecimiento de esta actividad frente a otros medios de transporte, cuya eficacia energética por unidad transportada es menor. En segundo lugar, los puertos atlánticos no se encuentran caracterizados por la saturación o por la congestión que muestran otras radas portuarias europeas Y en tercer lugar, por las oportunidades de desarrollar las “Autopistas del Mar” y el “Transporte Marítimo de Corta Distancia” (TMCD), como pasillos de transporte y que engloban las

cadena logística de suministro globales que permiten la unión de las vías marítimas con las redes terrestres más competitivas.

El tamaño, más bien modesto, de los puertos atlánticos debe incitar a favorecer tanto la cooperación inter-portuaria, como las sinergias para poder alcanzar una masa crítica de medios. Es bien cierto que estamos delante de una actividad que es global, abierta y competitiva, por lo que la competencia entre los puertos es una realidad. Pero también es cierta, la posibilidad de lograr ciertos criterios de calidad y de colaboración en aras a resultar ser más eficientes e insertos en las redes mundiales.

Prioridad 3. LOGISTICA Y TRANSPORTE MARITIMO.

El Espacio Atlántico adolece de una gran debilidad: la carencia de enlaces transnacionales en la zona, además de una carencia de inter-operatividad, continuidad e interconexión de las redes.

Resulta bien cierto que la presencia de los puertos revela un importante potencial de desarrollo. Potencial que se incrementa con la promoción de las Autopistas del Mar y del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) que se percibe como una respuesta a los problemas de congestión del tráfico por carretera, a la emisión de gases de efecto invernadero y a la falta de conexión con otras regiones europeas muy alejadas.

Además, los puertos apuestan por la inserción en las cadenas logísticas globales con lo que resultara más obligado plantear acciones logísticas y de dinamización de la interoperatividad.

Los objetivos se centrarán en: a) mejorar la accesibilidad y las conexiones internas; b) promover la interoperatividad y continuidad de las redes de transporte existentes y la intermodalidad del transporte marítimo con los modos de transporte: ferroviario, aéreo y por carretera; y c) promover el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).

Para lograr dichos objetivos es menester apostar por la accesibilidad externa e interna. Es preciso desarrollar nuevos enlaces interregionales, tanto en los transportes terrestres como aéreos. Es preciso, igualmente, promover la intermodalidad, la interoperabilidad y

la continuidad de las redes para convertirlas en más eficientes, evitando las rupturas y la discontinuidad de las mismas. Por ello, el enfoque intermodal; las buenas relaciones entre puertos y ciudades; y la capacidad de los agentes implicados para explotar los nuevos potenciales, se hacen obligatorios para alcanzar y abordar los objetivos y desafíos, respectivamente.

Es evidente que en épocas de crisis y de desaceleración económica tanto el sector público como el privado no pueden llegar a financiar grandes inversiones en infraestructuras. Sin embargo, tales circunstancias no deberían ser óbice para que se pueda incrementarse la movilización de los agentes relevantes en la contribución a desarrollar proyectos de pequeña escala cuyos objetivos estén centrados en: a) racionalización del tráfico de mercancías (ventanillas únicas); b) en la fijación de precios (establecimiento justo y eficaz en la fijación de tasas portuarias); c) acciones de captación y desviación de tráfico (políticas de atracción y de marketing) ; d) mecanismos de corresponsabilidad (seguridad y confianza) en el seguimiento de mercancías, etc.

Asimismo, otro objetivo fundamental es la que la interconexión entre redes sea eficaz y que no existan problemas de orden técnico, como los que se registran en el caso de los ferrocarriles (dobles anchos y dificultades de conexión). Aunque no es el único caso porque en otros transportes también existen problemas de coordinación y de complementariedad en los servicios prestados por los operadores. La mejora debe ser inminente y los accesos tanto a aeropuertos y puertos; como el tránsito por las autovías terrestres deberían resolverse rápidamente para dar cabida a las cadenas logísticas y al desarrollo de plataformas multimodales.

Así las cosas, las acciones a desarrollar serían las siguientes: 3.1. Mejor uso de los ferrocarriles, mejor conexión con plataformas multimodales, optimización de la capacidad de trenes, fijación de tarifas al transporte por carretera, ventanillas únicas, formación de personal; 3.2. Acuerdos de cooperación para explorar y probar medios que mejoren las cadenas logísticas multimodales (utilización de tecnologías inteligentes, simplificación de los procedimientos administrativos,...); 3.3. Estudios de viabilidad y análisis coste/beneficio y análisis costes/efectividad relativos a las nuevas inversiones en infraestructuras; 3.4 Mecanismos de evaluación de la interoperatividad con objeto

de mejorar la eficacia de determinados servicios (ejemplo longitud de trenes, fletes,...); 3.5. Creación de una red de investigación e innovación centrada en la logística e intermodalidad que implique tanto a operadores, puertos e instituciones académicas y de investigación; y 3.6. Transferencia de know-how y acciones piloto para mejorar la accesibilidad local y el potencial económico de los distintos modos de transporte

La experimentación en nuevas soluciones en materia de eco-innovación, para reducir la contaminación provocada por la navegación marítima y la elaboración de una estrategia coordinada con los inversores en infraestructuras en los puertos resulta básica de cara al futuro. Es preciso garantizar la complementariedad entre los distintos tipos de inversiones atendiendo a las especializaciones existentes y futuras de cada entorno puerto-ciudad, así como la movilización de los diferentes instrumentos financieros existentes y al alcance.

Prioridad 4. CONSTRUCCION Y REPARACIÓN NAVAL.

El sector de la construcción naval y reparaciones constituye el núcleo fundamental de la interrelación entre el segmento marino y el resto de las actividades económicas. Como resultado de dichas interrelaciones estas actividades extienden su influencia a lo largo de todos los sectores que componen la base económica productiva el entorno.

La construcción naval, localizada en el área geográfica que comprende el Eixo Atlántico, es un referente internacional que ha mantenido su tradicional especialización. A lo largo de los últimos años ha ampliado su oferta a nuevos productos, como son la construcción de buques pesqueros más sofisticados, barcos oceanográficos, embarcaciones de investigación y buques militares, embarcaciones para turismo.

La construcción naval es una industria llamada de *sistema*, en la que los astilleros construyen el casco y las estructuras básicas; y, posteriormente, se completan y ensamblan los demás componentes, que son suministrados por las industrias auxiliares y complementarias que coadyuvan a configurar el buque completo.

Otra de las características básicas de la construcción naval es la unicidad de sus proyectos. Cada buque es un producto único y distinto a cualquier otro. De ahí la

especialización y los encargos a medida del cliente; esto es, la diferenciación. De aquí se deriva el elevado valor unitario de los buques, cuestión básica para justificar la exigencia de una financiación adicional relevante y específica; siendo, por lo tanto, obligatorio contar con mecanismos de financiación ad hoc, finalistas y estimuladores.

En consecuencia, la construcción naval es una actividad tractora. Genera un efecto sobre el resto de los sectores que se canaliza por medio de tres efectos. El primero, denominado, efecto directo, consistente en el ratio producción/gasto asociado a la propia actividad del sector. El segundo, el efecto indirecto, es el derivado de la capacidad de arrastre hacia atrás (proveedor) y hacia delante (cliente) del sector del mar sobre el conjunto de la economía. Y, el tercer efecto es el efecto inducido, que está asociado al incremento registrado en la actividad productiva del conjunto de la economía, vía efectos directos y efectos indirectos. Así, a resultas de los estudios llevados a cabo y que miden la dimensión económica y los efectos multiplicadores de la construcción naval, se estima que por cada euro invertido, los efectos de arrastre calculados generan un valor adicional por 2,5 euros y 2,2 en lo referente a puestos de empleos.

Finalmente, el sector de la construcción naval es un sector clave en la estructura inter-industrial, componente de la base económica del entorno del Eixo Atlántico. Posee importantes efectos multiplicadores sobre la producción efectiva, el VAB y el empleo. Y en cada localidad portuaria del Eixo Atlántico, ya sea grande o menos grande, se cuenta con relevantes e importantes astilleros y equipamientos industriales relacionados con la reparación naval y empresas asociadas a la misma. Estos astilleros representan un potencial importante para el apoyo al desarrollo de las actividades en offshore a través de la construcción de plataformas.

Prioridad 5. PESCA Y ACUICULTURA.

Las regiones marítimas de Galicia y el Norte de Portugal son las más importantes de Europa en lo que respecta a la flota, empleo y producción de pescado fresco y congelado. Concentran un porcentaje significativamente muy superior al resto de las regiones europeas y el sector extractivo, industrializador y transformador constituye una de las bases económicas más fuertes de dichos territorios.

El sector pesquero atraviesa, en la actualidad, por un triple problema, las dificultades de acceso a determinados caladeros de pesca en donde están situados los mejores stocks de peces; una parte importante de los stocks haliéuticos comercializados por las flotas pesqueras están en una fase de plena explotación o en fase descendente; y por la falta de una rentabilidad sostenible derivada de un mercado mundial tan abierto como escasamente regulado en donde se entremezclan tanto especies pescadas con métodos y modalidades de pesca responsables como por otras flotas que no cumplen dichas recomendaciones.

Así las cosas, las flotas pesqueras gallegas y del norte de Portugal precisan de una Política Pesquera Comunitaria que sea capaz de abordar y permitir un desarrollo sectorial integral y sostenible, garantizando una plena actividad de las unidades de producción, siguiendo las pautas recomendadas por los científicos, garantizando la biodiversidad, pescando dentro de los límites biológicos de seguridad y sin la existencia de discriminaciones entre los distintos países miembros de la Unión Europea. Al mismo tiempo, también se deben arbitrar medidas que doten a la mencionada PPC de una dimensión internacional coherente con el abastecimiento y seguridad alimentaria y con una regulación de los mecanismos de intercambios que garanticen tanto unos precios accesibles que permitan obtener unos salarios dignos a los trabajadores, como unos precios justos para ser objeto de demanda de los consumidores europeos.

Las recomendaciones se basan, por lo tanto, en actuar sobre el apoyo a una actividad histórica y básica en las economías locales; en un sector que no puede desaparecer; que es estratégico de cara al futuro; y que está en completa conexión con otras actividades económicas. Por eso, los mecanismos a poner en práctica han de basarse en una delimitación de áreas marinas de reserva; en pesquerías delimitadas por políticas que eviten el despilfarro, los descartes y la sobrepesca; con acciones en coordinación con las políticas de inspección y vigilancia; en combinación con otras acciones para dotarlas de coherencia; y en actuaciones basadas en informes científicos que permitan ser más eficaces.

La introducción de las nuevas tecnológicas tanto en los ámbitos de la extracción como de la industrialización se verán ampliadas en los campos de la detección, conservación y

preparación, con lo que los nuevos desarrollo innovadores serán uno de los posibles caminos y apuestas a corto plazo.

La acuicultura, por su parte, es una actividad económica emergente y consolidada. Han quedado atrás los años de fuertes críticas por la forma no correcta de explotación, que afectaba tanto al ambiente como a la sostenibilidad de las plantas de cultivo. La gestión de los recursos de las granjas de cultivo representaban uno de los problemas no resueltos; y el hacinamiento de las especies propagaban tanto enfermedades como parásitos. Y finalmente, la industria acuícola generaba un balance negativo en la biomasa disponible del pescado; esto es, los peces de gran tamaño de las granjas se alimentan con piensos procedentes de la captura de pequeños peces de escaso valor comercial que constituyen el alimento básico de los peces en libertad. Sin duda alguna, estas deficiencias repercutieron sobre la imagen de la acuicultura. Pero, en la actualidad, se han superado dichos rasgos y no estamos lejos de lograr un factor de transformación del pienso próximo a la unidad, lo que equivaldría a producir la misma cantidad de pescado que la utilizada para alimentarlo.

Pero si duda la mayor aportación de los últimos años es la diversidad potencial existente. De una parte, la acuicultura es el sector de la producción alimentaria con la mayor tasa de crecimiento: crece al 7% al año, desde 1994. De otra parte, en la actualidad, produce el 47% del pescado y marisco consumido en el mundo, y de continuar creciendo al mismo ritmo, en el año 2050, el 62% de la demanda proteica mundial procederá de la acuicultura.

Los avances en la acuicultura se llevan a cabo en los aspectos técnicos y genéticos. En los primeros mediante la construcción e implantación de nuevos artefactos y estanques que facilitan un control más eficiente de los insumos, garantizar la seguridad y limitar los riesgos. De los segundos, apostando por las mejoras en la nutrición, el mayor control de enfermedades y disponiendo de mecanismos de garantía de calidad y de la trazabilidad. Finalmente en el desarrollo de soluciones tecnológicas adecuadas al tratamiento de efluentes y a la producción de acciones que respondan mejor a necesidades de sustentabilidad del sector.

En suma, Europa es la tercera productora mundial de productos de la pesca. Tanto su historia como sus adaptaciones progresivas han servido para potenciar esta actividad, y las regiones gallegas y del norte de Portugal han sido las pioneras de dichos cambios.

Prioridad 6- TURISMO NÁUTICO

El turismo costero es muy significativo en términos de flujos de turistas y de generación de riqueza. La gran mayoría de las economías de los países con extensiones muy relevantes del litoral dependen de los rendimientos generados por las actividades relacionadas con el mar, como el turismo náutica. Pero, el abordaje tal apuesta no resulta fácil porque hay que enmarcarlas en la utilización del mar y de sus continuas presiones: a) la competición por el espacio que conduce a distintos conflictos entre varias actividades (pesca, industria, servicios, agricultura,..); b) la degradación de los ecosistemas naturales que apoyan la zonas costeras, especialmente debido a las alteraciones provocadas por el cambio climático; y c) y las elevadas variaciones estacionales en lo tocante a población y al empleo. Asimismo, las ventajas derivadas de afluencia de turistas chocan con las repercusiones potencialmente negativas desde el punto de vista ambiental, económico y social,

Tres objetivos se divisan a partir del desarrollo turístico: a) la revitalización de la economía local; b) las reducciones de la estacionalidad; y c) la promoción de la sostenibilidad ambiental.

Para ello es preciso definir y apostar por las nuevas oportunidades que brinda en este sentido las actividades relacionadas con el turismo, dado su carácter transversal. De ahí, la necesidad de definir programas operativos y programas sectoriales; para incluir intervenciones en los siguientes ámbitos: infraestructuras turísticas, empresas turísticas, renovación de playas, regeneración urbana, apoyo al patrimonio cultural y artístico, organización de productos turísticos y su promoción. En este sentido hay que reducir los efectos estacionales, puesto que el desarrollo del turismo se caracteriza por su carácter estacional, a tiempo parcial y en condiciones de extrema flexibilidad.

En segundo lugar, debemos tener claro que el turismo no es una prioridad independiente, sino que está asociada a estrategias más amplias, destinadas a promover

la competitividad, a diversificar las actividades productivas, a aprovechar áreas con dificultades, en subrayar imagen de marca. Por eso, la trascendencia que suponen las infraestructuras, las ofertas de alojamiento, la accesibilidad, la prestación de servicios, el marketing territorial, la diversificación de la oferta turística, la protección ambiental, y la apuesta por la sostenibilidad.

Finalmente, el marco del turismo náutico muestra un cuadro de gobernanza compuesto por múltiples niveles y actores. Ello supone que cualquier planteamiento ha de evitar medidas antagónicas y debe basarse en políticas de integración, siendo las autoridades públicas locales de las zonas costeras quienes desempeñan, habitualmente, el papel más activo a la hora de formular apuestas y compromisos.

Por eso, las recomendaciones van en la línea de definir estrategias innovadoras que procuren presentar una oferta turística integrada, susceptible de ser articulada tanto en el litoral como en las zonas del interior; un turismo ligado al patrimonio histórico y a la cultura, de manera que se pueda diversificar tanto en las ciudades costeras como aprovechando las características distintivas de cada zona; promover nuevas alternativas de turismo (turismo de negocios) con ferias y conferencias dirigidas a una base de clientes diferentes; y en aquellas áreas que se caracterizan por el concepto “mar-sol-arena” desarrollar productos turísticos que transformen esa oferta en otra más sofisticada que incluya actividades de ocio de mayor valor añadido, como deportes acuáticos, health- clubs, spa, gol, vela, parques temáticos, reuniones, etc.

En suma, las intervenciones deberán identificar precauciones en cuanto a las necesidades de adoptar un plan integrado en relación a la gestión costera y al planeamiento, especialmente en lo que se refiere a la protección ambiental. Y, finalmente, el patrimonio natural de una zona dejará de ser visto como un condicionante, para ser considerado como una plusvalía de la oferta turística.

Prioridad 7. BIOTECNOLOGÍA MARINA.

En el transcurso de los últimos veinte años el mar se ha convertido en una de las principales fuentes naturales de moléculas bio-activas. Ello tiene su lógica si

consideramos que su extensión abarca al 70% del planeta, su profundidad media ronda los 4.000 metros y la máxima es de 11.000 metros; la salinidad es elevada (35 gramos por litro); el ph es básico (entre 8,3 y 8,5); la temperatura es gélida (4°C); y la mayor parte del volumen oceánico corresponde al mar abierto; siendo su diversidad biológica el 95% de la biosfera. Se trata, pues, de un ambiente en principio homogéneo, con cierta estratificación de masas de aguas, que se van mezclando lentamente debido al flujo de corrientes, circulaciones verticales y mareas en las zonas costeras.

Los científicos abundan en este razonamiento al afirmar lo siguiente: a) hay ecosistemas marinos con densidades mayores que una selva tropical; b) en dicho ecosistemas la competencia es tan intensa que favorece la supervivencia del quien mejora continuamente sus medios de defensa y de ataque.

En el medio acuático escasean los nutrientes. Elementos tales como el nitrógeno, fósforo y hierro, esenciales para los seres vivos, limitan, por lo tanto, la producción oceánica. No obstante, las bacterias oceánicas que presentan adaptaciones continuas para multiplicarse en ese medio, se desplazan erráticamente a merced de las corrientes de agua, mostrando no solo su abundancia, sino su diversidad y actividad. Científicos como González, Pedrós y Gasol (2011) explican la gran cantidad de bacterias, la elevada concentración de micro-organismos cuya importancia estriba en su diversidad genética, metabólica y fisiológica. Un mejor conocimiento de los mismos se traducirá en fuentes de nuevas sustancias para el tratamiento de enfermedades, para la nutrición y para desarrollo industriales, como los fármacos, óptica,...

Prioridad 8. INVESTIGACIÓN Y FORMACIÓN.

La economía del conocimiento no puede concebirse sin una toma de conciencia plena por parte de los agentes implicados y de las instituciones públicas presentes. Cada vez está más extendida la idea de que los espacios económicos, sus empresas y sus centros de investigación están más interrelacionados y el fortalecimiento de la investigación constituye la clave de bóveda de cualquier estrategia de crecimiento.

Aunque el espacio atlántico no es un espacio que cuenta con los mejores centros de investigación mundiales, tampoco es menos cierto que existen en dicho espacio, polos emisores de investigación y desarrollo relevantes, capaces de extender su influencia sobre otras áreas y empresas.

Un análisis de la realidad muestra algunas debilidades: a) la proporción de inversión en I+D sobre el PIB no es la más alta, si la relacionamos con los promedios nacionales de España y Portugal; b) la proporción de trabajos de I+D es sustancialmente inferior a la media europea; c) existen grandes diferencias en los contenidos estratégicos del desarrollo; y d) también se constatan diferencias en las estructuras y culturas empresariales, como lo muestran el reducido número de laboratorios I+D en las empresas.

A resultas de estos datos, la transferencia tecnológica se resiente y en ocasiones es fácil apuntarse a la teoría fundamentada en la “reticencia de numerosas Pymes a aceptar los desafíos tecnológicos y su inserción en redes de cooperación tecnológica”. Razones como el que las empresa se resisten a intercambiar información, la dificultad de compartir la cooperación entre grupos industriales, los temores a la capacidad de acceder a los fondos europeos, o a la concentración de temática, pueden desembocar en auténticos cuellos de botella o en peligros de marginación.

Sin embargo, hay que resaltar que el desarrollo de la innovación y la economía del conocimiento se van asentando en el entorno empresarial. La diseminación de nuevas técnicas y métodos impregnan la gestión empresarial actual y la experiencia de los nuevos profesionales auguran un buen despegue.

Las sobre-especializaciones en sectores de escaso valor añadido se combinan con las i*d más específica.

Debemos, pues, centrarnos en tres aspectos. 8.1 Promoción de la innovación. No solo en la innovación científica y técnica, sino en aquellas que incorpore y ataña a los distintos tipos de servicios empresariales o técnicas de marketing innovadoras. 8.2 debe efectuarse dirigida hacia la implicación directa de las Pymes en actividades de proyectos, en la medida que es mayor su efecto multiplicador y se reduce la brecha

tecnología existente entre los espacios atlánticos y los más dinámicos de Europa. 8.3 debe estar vinculada a las actividades que permitan el establecimiento de redes tanto en el sector científico como en el campo empresarial. En este sentido, se aconseja la formalización de acuerdos de cooperación tanto de índole académico, como de partenariado académico - sector privado de forma que refuerce el acceso a programas como el FP 7 y, en el futuro, el Horizon.

A pesar de las tendencias positivas ya contrastadas en los últimos años, sigue siendo necesario impregnar de mayor concienciación a las agentes e instituciones en el campo de la innovación económica y tecnológica. Para ello, es menester afianzar todo aquello que permita y desarrolle los siguientes objetivos: a) creación y refuerzo de redes de cooperación entre empresas y centros de investigación; b) promover centros transnacionales de recursos que recaben y difundan información relativa a la innovación (patentes) y la transferencia de tecnologías; y que pongan en contacto a las Pymes y a los centros de investigación; c) alentar la creación de equipos especializados en las redes de asistencia técnica transnacional para ayudar a las Pymes a diagnosticar y a resolver tanto los problemas jurídicos, organizativos, humanos como económicos asociados a los procesos de innovación; d) mejora del acceso a la financiación de la innovación, así como la familiarización de las PYMES con las distintas técnicas de ingeniería financiera y organizativa; f) desarrollar acuerdos de cooperación transnacionales en torno a polos europeos de excelencia especializados en aquellos sectores de fuerte contenido tecnológico.

Los nichos de excelencia que se contemplan están relacionados con los desarrollos y con la calidad de las inversiones en I+D+i que se pueden afectar y con los resultados que esperan que se produzcan. En este sentido, se puede apuntar una posición global competitiva en sectores como la construcción de yates, en varios segmentos de gran valor añadido en la construcción naval; y en lo que hace referencia al campo de las investigación marina en los ámbitos de la oceanografía, biología marina y biotecnologías; desarrollo de técnicas de pesca, de cultivos marinos, protección y promoción del entorno marino, entre otros.

Estos sectores se encuentran ante amplios desafíos y requieren de una concentración de medios y de cooperación para afrontar la intensa competitividad existente. Por eso, sería

necesario apostar por: 8.1. facilitar la consolidación de redes transnacionales de grupos industriales de economía marítima, 8.2 alentar la transferencia de tecnología y de difusión de conocimientos entre los centros de investigación y empresas, en concreto de las PYMES; 8.,3 elaboración de instrumentos comunes de ingeniería financiera para respaldar la innovación en la economía marítima; 8,4 creación de un fondo común de recursos para mejorar el entorno de la innovación de la economía marítima, como la prestación de servicios empresariales comunes, la asistencia a la movilidad de los trabajadores y profesionales, la formación científica.

No podemos olvidar, en última instancia, los objetivos relativos a los estímulos a la diversificación económica promocionando el potencial endógeno. La existencia de sectores muy especializados pero de escaso valor añadido deben ser redirigidos hacia situaciones en las que puedan explotar su potencial endógeno. Es preciso, por lo tanto, lograr tanto una diversificación como una apertura internacional y ello se puede efectuar mediante el respaldo de iniciativas que aprovechen las oportunidades ofertadas procedentes de la formación y de la investigación.

Prioridad 9. MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD.

No cabe duda que existen numerosas amenazas sobre el medio ambiente. La experiencia de los últimos treinta años está plagada de mareas negras, de degradación de los entornos marinos, del agotamiento de los recursos pesqueros, de la pérdida de biodiversidad, de los distintos tipos de contaminación, de la degradación de espacios naturales y paisajes, de la erosión de las costas y del deterioro de la calidad del agua.

Muchos de estos efectos son consecuencia de la carencia de medidas de prevención y de la ausencia de mecanismos de intervención y de la coordinación de políticas y acciones concertadas. En otras ocasiones, la falta de cobertura de territorio por los espacios Natura-2000, por las diferentes presiones sobre el entorno, por los desarrollos urbanos incontrolados o de los inadecuados tráfico de mercancías, los tratamientos de residuos y aguas residuales, y las formas de explotación intensiva de los recursos naturales, entre otras, fueron causando importantes daños al entorno; poniendo en cuestión el desarrollo sostenible. Del mismo modo algunos de los ecosistemas y aglomeraciones urbanas y

La abundancia de parajes naturales de gran calidad, la abundancia de recursos naturales y los amplios espacios costeros encierran un importante potencial para el desarrollo de los municipios del Eixo Atlántico.

Entre los objetivos concretos habría que destacar las siguientes acciones:

9.1. Proteger y mejorar la seguridad y la sostenibilidad del medio ambiente marino y costero. Debe ser abordado desde el interés transnacional y debe ser vital para el desarrollo de los proyectos estratégicos de futuro. Dentro de las acciones relativas a este apartado deberían contemplarse: a) los planes de contingencia para los casos de catástrofes; b) asegurar la promoción y gestión sostenible de los recursos de los espacios marinos; c) la aplicación, cuanto antes, de los principios de precaución en lo que concierne a los recursos pesqueros; d) la exploración del potencial de las energías renovables; e) promover convenientemente los recursos hídricos; f) proteger e incentivar la biodiversidad; g) promover la integridad de los espacios naturales y zonas costeras; h) alentar los modelos de turismo sostenible.

9.2 el hecho de abordar muchos desafíos transnacionales no quita para que sean necesarios acuerdos de cooperación en donde intervengan los agentes locales. Estos últimos poseen un know-how contrastado que pueden transferir y conocen tanto la “masa crítica” como la “pericia” para poder garantizar la efectividad de los medios puestos a disposición y la forma concreta de actuación.

9.3 conviene, asimismo estimular las políticas de sensibilización ciudadana en torno a la necesidad de prevención y actuación. En este sentido, ha de garantizarse una intervención pro-activa en cualquier supuesto. Los casos de la seguridad marítima son buen ejemplo de actuación, para lo que es preciso: a) identificar, evaluar y planificar puertos seguros para navíos en dificultades; b) identificar necesidades y aumentar los medios para la actuación inmediata; c) mejora de la capacidad de respuesta, planes de acción y concienciación; y d) formación del personal de las autoridades locales, productores; y e) fortalecer la coordinación y transmisión de datos para supervisar la contaminación y la gravedad de los catástrofes.

9.4. Entre la actividades que se deben articular se encuentra la disponibilidad de herramientas y métodos comunes para: a) supervisar la evolución y la promoción de gestión sostenible de recursos pesqueros, de la acuicultura y de los fondos marinos; b) puesta en práctica de estrategias transnacionales de protección y restauración de los ecosistemas marinos; c) la elaboración de sistemas de planificación espacial para las actividades marítimas que se encuentran bajo la jurisdicción o control de los EEMM o del Espacio Atlántico; y e) la coordinación y el intercambio de conocimientos entre las autoridades responsables de los planes de gestión nacionales previstos en la Directiva Comunitaria sobre la Estrategia Marítima de la Unión Europea.

Prioridad 10. ORDENACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN ZONAS COSTERAS

En páginas anteriores habíamos subrayado la disponibilidad de contar con amplios espacios y paisajes de elevada calidad medioambiental. Este valioso espacio litoral se puede ver amenazado por diferentes tipos de presiones. A modo de ejemplo, se suelen citar los siguientes: la litoralización del urbanismo, la expansión urbana, la eclosión y emergencia de las segundas y terceras residencias; el turismo, las instalaciones de deportes acuáticos, la agricultura intensiva, el tratamiento deficiente del transporte por carretera, los residuos urbanos e industriales; las aguas residuales, etc.

En los tiempos actuales nuevas preocupaciones se añaden a las citadas: son las referidas a los impactos derivados del cambio climático, tales como los aumentos del nivel del mar, el medio-ambiente degradado de los ecosistemas y entornos marinos; el deterioro de la calidad del agua tanto salada como dulce, la erosión y la desnaturalización de las costas. Ello requiere un tratamiento urgente y específico, diferenciado en cada una de sus actuaciones. En suma, se pone de manifiesto la necesidad de dotarlo de una cobertura a través de iniciativas y disposiciones que exijan una protección mejorada.

En suma, se requieren políticas integradas que permitan reconciliar la protección medioambiental con el desarrollo urbano y económico, como son los planes de integrados de las zonas costeras promovidos desde la UE (recomendación 2002/413/EC del Parlamento Europeo).

Para ello: a) ampliar y ajustar las áreas de cobertura para espacios protegidos; b) proceder a la transferencia de know-how en relación a espacios y zonas protegidas; c) ejecución de estrategias coordinadas en el campo de la conservación de espacios naturales; d) diseño de soluciones ejemplares para remediar los cambios de los litorales; f) desarrollo de técnicas de planificación para anticipar los impactos de los procesos de urbanización y los derivados del cambio climático.

Gracia a su diversidad y calidad, el medio ambiente del espacioso atlántico es muy atractivo. Sus recursos están menos degradados que en otras regiones y áreas; y, en consecuencia, tanto el patrimonio como el conjunto de actividades se convierten en un factor crucial de identidad que debe protegerse y promocionarse.

Uno de los grandes asignaturas pendientes en las actuaciones en el apoyo de la litoralización del urbanismo. Éste está menos saturado que el litoral mediterráneo, lo que puede suponer una oportunidad en términos de desarrollo social, económico y medioambiental, siempre que se proteja convenientemente. Pero, a fuer de ser sinceros, allí donde predominan las “zonas naturales”, la presión urbana social es elevada.

La creciente dinámica de urbanización conlleva la construcción de grandes complejos inmobiliarios en las proximidades de la costa, degrada los espacios naturales y amenaza la biodiversidad. En otros casos, estos ataques urbanísticos se ven reforzados por la presión turística, que más concentrada en el espacio y en el tiempo, es más agresiva.

Las consecuencias son bien evidentes, el impacto sobre los entornos naturales suponen tanto una amenaza para ciertas actividades económicas (ejemplo, la acuicultura) como una degradación medioambiental (derivada de la erosión de las costas).

Prioridad 11. PATRIMONIO MARÍTIMO Y CULTURAL

El patrimonio marítimo cultural constituye un elemento primordial, y a menudo olvidado, del desarrollo sostenible de los litorales. Existe un riesgo de olvido y despreocupación en el seno de las sociedades sometidas a constantes cambios. Para poder responder a la toma en consideración de su mantenimiento y potenciación hay que partir del reconocimiento de las “herencias y las tradiciones”, definidas en términos

de diversidad en el tiempo y en el espacio de las relaciones hombre/mar y de los propios aportes/soportes que le dotan a los territorios.

Los litorales atlánticos son muy ricos en historia marítima y sus legados están constituidos, a la vez, por bienes materiales (edificios, monumentos, infraestructuras portuarias, elementos flotantes...) como por bienes inmateriales (ritos, espíritus marinos, ...). Se dice que la historia marítima pasada ha contribuido a modelar a las sociedades litorales actuales, por medio de los continuos aportes de creatividad, educación y savoir-faire. Por eso, en la actualidad, el patrimonio marítimo es un conjunto de bienes culturales, vinculados a actividades y culturas marítimas, conservadas y puestas en valor, porque los individuos de una región o localidad, han decidido, en un momento dado de su historia, que no deben desaparecer, que su existencia es indispensable para comprender su pasado y que es elemento referencial para el desarrollo humano y cultural de generaciones futuras.

Bajo estas condiciones, la dimensión patrimonial abarca una multifacética combinación de elementos: a) los relacionados con la defensa militar (castillos, fortificaciones,); b) protección litoral contra la erosión costera y el viento (dique, muros en piedra, ..); c) ayuda y vigilancia en tierra (faros, semáforos, ...); d) elementos de tránsito tierra/mar (muelles, puentes,..); e) producción y comercialización de la pesca y productos primarios (lonjas, molinos de mareas,..); e) actividades industriales y artesanales (conserveras, astilleros, carpinterías de ribera,..); f) edificios ligados a la vida de las poblaciones del litoral (casas de pescadores, casas del marino,..); g) actividad balnearia (lugares, cabinas de playa,..); y h) prácticas religiosas y construcciones legendarias (edificios religiosos, rocas asociadas a leyendas,..). Todo este inventario debe ser revisado a la luz de las necesidades sociales actuales y futuras; manteniendo la identidad marítima que han conformado la historia, siendo, por tanto un patrimonio vivo culturalmente, con dimensión económica notable y con potencial de oferta identitaria que es preciso gestionar para mejorar y poder contribuir a la gestión sostenible del territorio.

La integración del patrimonio marítimo en las políticas de gestión ha contribuido a desechar planteamientos obsoletos basados en la gestión segmentada (relaciones exclusivas casa/trabajo/ocio) típica del siglo pasado, para formar parte de orientaciones en las que la preocupación por construir espacios litorales de usos diferentes

(combinando distintas actividades con funciones turísticas, culturales, residenciales, lúdica, terciarias) puedan responder mejor a las aspiraciones de la sociedad actual. De ahí, las necesarias apuestas por la reconversión y el reciclaje patrimonial de los frentes marítimos; la especificidad de los espacios; la puesta por la protección de las actividades; y la valorización de las herencias y tradiciones.

Acciones como la puesta en marcha de Zonas de Protección del Patrimonio Marítimo podría ser un medio eficaz de protección. E integrar el patrimonio marítimo cultural en las políticas públicas, una proposición básica e imprescindible. En la medida que el patrimonio marítimo es frágil, y de calidad a veces modesta, el interés reside en fomentar todas aquellas acciones de valorización de dicho patrimonio que deben ser sostenidos por una verdadera convicción local y popular. En este sentido la acción de los Grupos de Ação Costeira (GAC) puede contribuir decisivamente a la valorización de la cultura marítima y a promover la diversificación de actividades económicas que contribuyan a la sustentabilidad de las zonas pesqueras.

Capítulo 7. LOS ACTIVOS RELEVANTES DE LAS CIUDADES DEL EIXO

7.1. *Ativos relevantes das cidades do Eixo Atlântico do Norte de Portugal na área do Mar e apostas estratégicas*

- De acordo com a metodologia geral definida para a realização do presente trabalho sinalizam-se, na matriz abaixo, os ativos mais relevantes que as aglomerações urbanas do Norte de Portugal pertencentes ao Eixo Atlântico apresentam no domínio marítimo.

AGLOMERAÇÕES URBANAS	ÁREA METROPOLITANA DO PORTO (Espinho, V.N. de Gaia, Porto, Matosinhos, Vila do Conde e Póvoa de Varzim)	VIANA DO CASTELO (Viana do Castelo, Esposende e Caminha)
TEMAS MARÍTIMOS		
1.Pesca e aquacultura	<ul style="list-style-type: none"> - Portos de pesca e lotas em Matosinhos e Póvoa de Varzim, além de outros pequenos portos e postos de vendagem na Afurada, Angeiras, Vila do Conde e Vila Chã; - Aquacultura na Póvoa de Varzim - Fabricação de cabos e redes de pesca (Póvoa de Varzim) 	<ul style="list-style-type: none"> - Porto de pesca em Viana do Castelo além de outros pequenos portos e postos de vendagem nos municípios de Caminha e Esposende e ainda em V.P. Ancora, Castelo do Neiva e Fão; - Algumas empresas de pesca e congelação de produtos da pesca em Viana do Castelo; - Fabricação de redes de pesca
2.Construção e reparação naval	<ul style="list-style-type: none"> - Estaleiros de pequena dimensão e de carácter artesanal em V.N. Gaia e em Vila do Conde (construção em madeira) 	<ul style="list-style-type: none"> - ENVC em fase de privatização; estaleiros de média dimensão com grande tradição no sector a atravessar uma grave crise económica e financeira
3.Portos, transportes marítimos e logística	<ul style="list-style-type: none"> - Portos de Douro e Leixões com dinâmica de crescimento sobretudo em contentores servindo o tecido exportador da Região; construção de plataformas logísticas no porto de Leixões 	<ul style="list-style-type: none"> - Porto de Viana do Castelo com movimentação de cargas relacionadas com as principais actividades económicas da região – madeira, pasta para papel, pás e geradores para produção energia eólica.

<p>4.Conservação e transformação de pescado</p>	<p>- Importância da indústria de conservas de peixe com concentração em Matosinhos onde se localizam algumas empresas de referência nacional e internacional como é o caso da Ramirez; empresas de conservação e distribuição de pescado em Matosinhos e na Póvoa de Varzim</p>	<p>- Atividades pouco representadas na região, com referência a empresas na área dos produtos congelados</p>
<p>5.Turismo náutico e costeiro</p>	<p>- Turismo de Sol e Praia ao longo da costa da AMP, com destaque para Espinho e Póvoa de Varzim, dois locais tradicionais de veraneio; - Turismo de cruzeiros no porto de Leixões, a construção do novo cais e do terminal (em curso) permitiu duplicar o número de visitantes no ano de 2012; - Desenvolvimento do turismo náutico (potenciado pela nova marina do Douro) e de cruzeiros no curso do rio Douro; - Sea Life Center no Porto e nau quinhentista em Vila do Conde; - Reabilitação da frente Atlântica entre Vila do Conde e Póvoa de Varzim, em Matosinhos e ainda em V.N. De Gaia</p>	<p>- Excelentes condições para o desenvolvimento da náutica e do turismo náutico aproveitando as condições oferecidas pelo estuário do rio Lima para atividades de vela, remo, canoagem e, nas praias, para a prática do kitesurf e do surf; - Aposta de Viana do Castelo e região envolvente como cidade da náutica do Atlântico; - Execução do Projeto Centro de Mar, projeto âncora do Cluster do Mar que integra as componentes Marina Atlântica, serviços de apoio à náutica, centros de remo, canoagem e vela, turismo náutico. - Reabilitação da frente Atlântica</p>
<p>6.Energias marinhas</p>	<p>- Projeto piloto Wind Float promovido pela EDP, instalado em fase experimental e com resultados promissores ao largo da Aguçadoura – Póvoa de Varzim.</p>	<p>- Presença do grupo Enercom que se dedica à produção de torres para produção de energia eólica; - Presença do grupo Lankhorst / Euronete que se dedica à produção de cabos para a indústria offshore</p>

<p>7.Educação, investigação e formação</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Presença de importantes centros de investigação da UP ligados ao Mar com destaque para o CIIMAR e ainda de outros centros da Faculdade de Engenharia, o INEGI e o INESC que desenvolvem tecnologias transversais (robótica, sensores, electrónica,...), com aplicação ao meio marinho - segurança marítima e defesa, energias offshore, exploração de recursos marinhos, gestão das zonas costeiras,...Referência ainda ao Instituto Politécnico do Porto na área da robótica submarina e à Universidade Católica na área da biotecnologia. - Presença de algumas faculdades da UP com formação reconhecida na área do Mar como o ICBAS (Ciências do Meio Aquático) e a Faculdade de Ciências; dinâmicas emergentes noutras faculdades como Direito (Direito do Mar); - Realização de projectos de formação na área do Mar em cooperação entre a UP, a Universidade de Oviedo e a Escola Naval – Universidade Itinerante do Mar; - Projetos relevantes em curso promovidos pela UP – criação do Pólo do Mar do Parque de Ciência e Tecnologia da UP, em Matosinhos; - Participação da UP no projeto transfronteiriço 	<ul style="list-style-type: none"> - Presença do Instituto Politécnico de Viana do Castelo com oferta de formação nas áreas das Energias Renováveis, do Turismo e algumas formações transversais com aplicação às actividades marítimas; - Oferta formativa do FOR-MAR
--	--	--

	<p>Campus do Mar;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sede do Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar, em Matosinhos; - Estação do Litoral da Aguda em V. Nova de Gaia, equipamento de interesse cultural, científico e turístico. - Oferta formativa do FOR-MAR 	
8.Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação da frente Atlântica ao longo de praticamente toda a costa da AMP. No âmbito do Programa Polis, com condições infra-estruturais e de equipamento que permitem o seu adequado usufruto e sustentabilidade - Reserva Natural do Estuário do Douro, valorização de ecossistema local e ponto de observação de aves 	<ul style="list-style-type: none"> - Excelentes condições ambientais da zona costeira e estuário do Lima valorizadas através do programa Polis do Litoral;
9.Património e cultura marítima	<ul style="list-style-type: none"> - Museu Marítimo da Afurada; - Cultura marítima local nas comunidades piscatórias; 	<ul style="list-style-type: none"> - Navio Gil Eannes e respectivo museu; - Património construído de interesse cultural – fortes, faróis, moinhos...
10.Principais projectos e dinâmicas em curso (além dos referidos)	<ul style="list-style-type: none"> - 	<ul style="list-style-type: none"> - Grupo de Ação Costeira do Alto Minho

Em síntese, os municípios e as cidades Atlânticas do Norte de Portugal possuem um conjunto de ativos específicos que lhes conferem funções distintas no contexto do Eixo Atlântico.

No caso da AMP destaca-se a importância das actividades portuárias suportadas pelo franco crescimento e afirmação do porto de Leixões no contexto dos portos da fachada Atlântica, a forte aposta da Universidade do Porto e de outras instituições de ensino e de IDT com a criação do Pólo do Mar, o relevo de actividades económicas

da fileira do pescado e do turismo de cruzeiros e náutico e a aposta na valorização da economia do Mar através da acção do Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar.

No caso dos municípios e cidades situados mais a Norte destaca-se o município e a cidade de Viana do Castelo que apresenta condições naturais e paisagísticas de relevo complementadas através da valorização do património natural e cultural da orla costeira, através da acção do Polis do Litoral Norte, e para um conjunto de actividades económicas como a aposta no turismo náutico, a área das energias renováveis, a construção e reparação naval.

7.2. *Activos relevantes das cidades do Eixo Atlántico de Galicia na área do Mar e as suas apostas estratégicas.*

En lo tocante a Galicia hemos tomado como puntos de referencia los grandes núcleos urbanos del Atlántico que además coinciden como nodos marítimos. De esta forma, se han escogido los entornos de Vigo, Marín-Pontevedra, Vilagarcía, A Coruña y Ferrol. Y sobre ellos hacemos destacar los temas e inputs más sobresalientes que convertimos en activos relevantes de cara a plantear una apuesta y una Agenda estratégica.

AGLOMERACIONES URBANAS	MARIN-PONTEVEDRA	VILAGARCIA DE AROUSA
TEMAS		
Pesca y acuicultura	Base importante en pesca fresca y congelada, con una flota significativa y actividad comercial relevante. Las actividades pesqueras y marisqueras se entienden por otros puertos de la Ría de Pontevedra destacando algunos puertos como Portonovo en pesca fresca (pesca de cerco) o Bueu (pesca costera y	En Vilagarcía se realiza actividad pesquera directamente, con alguna actividad comercial. Pero en esta zona la pesca y la acuicultura son especialmente importantes en otros puertos vecinos de la Ría. Destacan en pesca fresca, Ribeira y Cambados. En acuicultura (incluyendo marisqueo, cultivos a flote y

	marisqueo)	piscicultura) hay bastantes puntos de base de operaciones y ventas, destacando O Grove, a Illa de Arousa, Vilaxoán, Carril, Rianxo, Boiro, Caramiñal y Aguiño, entre otros.
Construcción y reparación naval	Astilleros de diferente dimensión, con tradición en la actividad (F.N. Marín, Nodosa, Novarue). En general, estas empresas sufrieron un profundo proceso de transformación tecnológica, adaptándose a las nuevas demandas de buques e instalaciones flotantes. También se trabaja en carpinterías de ribera, donde el centro de Aixola es una referencia.	En la Ría de Arousa se concentran algunos de los principales referentes en carpintería de ribera, conservadores del saber tradicional en la construcción de embarcaciones. Existen, asimismo, algunas empresas de construcción y reparación de embarcaciones. (Euroyate, Carou,..).
Puertos, Transportes marítimos y logística	El puerto ha tenido varias ampliaciones recientes, que le permiten ampliar sus actividades, tanto en tráfico de contenedores como en otras mercancías.	Puerto mediano, pero con crecimiento positivo en mercancía general que sirve de base y relación a las actividades propias de la comarca.
Conservación y transformación del pescado	Presencia de empresas conserveras, como Pescamar o Casaponsa, en Poio. También de congelado (Nova Frigo, Safricope, S. Iglesias o Frigoríficos de Bueu.	A lo largo de todo el litoral se sitúan diversas plantas conserveras, con arraigo tradicional en la zona, como Ecurís o Ramón Francio, en Caramiñal; Mar de Couso y Frinsa, en Ribeira; Jealsa-Rianxeira en Boiro; Miramar en Rianxo; Guau en Cambados; Conservera Gallega y Dardo, en Vilanova; Pita en Vilagarcía. Asimismo, se contabilizan muchas plantas depuradoras de mejillones y moluscos en general. En O Grove hay instalaciones de dedicadas al cultivo de peces (Insuiña).
Turismo náutico y	Propicia para el turismo	En Vilagarcía y en toda la

costero	de sol y playa. Pontevedra posee buenas infraestructuras turísticas Bueu en la parte sur de la Ría (base para acceder a las Isla de Ons y buenas playas) y Sanxenxo (lugar de veraniego) en la parte norte, completan las posibilidades de la zona. Sanxenxo destaca por sus instalaciones para la náutica deportiva.	costa de Arousa hay muchas playas apreciadas e instalaciones turísticas abundantes que permiten aprovechar las posibilidades de la Ría más grande de Galicia. Tanto Boiro y Rianxo al Norte; a Illa, Cambados y O Grove, al Sur, son lugares de referencia turística, además de Vilagarcía y su zona más próxima. Posibilidades importantes para la náutica deportiva, rentabilizando la bondad de la zona a esos efectos.
Energías marinas		
Educación, investigación y formación.	Escuela Naval Militar en Marín. Centro de formación Aixola ligado a actividades artesanales y tradicionales en Marín. Campus Universitario en Pontevedra, con énfasis en Turismo.	Escuela Oficial Náutica-Pesquera en Ribeira. Centro de Investigaciones Marinas (CIMA) en Vilaxoán; Instituto Tecnológico del Mar (INTECMAR) en Vilaxoán; IGafa en la Illa de Arousa, especializado en formación profesional en acuicultura. Centro Tecnológico del Cluster de Acuicultura en Aguiño-Ribeira.
Medio-ambiente.	Se han mejorado las instalaciones y programas para la depuración de aguas en la Ría. Las islas de Ons, Onza y Onceta están integradas en el Parque Nacional de Illas Atlánticas, desde donde se desarrollan importantes programas de conservación.	Se han mejorado las instalaciones y programas de depuración de aguas en la Ría. La Isla de Sálvora y otras están integradas en el Parque Nacional das Illas Atlánticas, desde donde se desarrollan programas de conservación. Otro espacio protegido próximo son las Dunas de Corrubedo. Existencia de Reservas naturales (Illa de Arousa). Programas especiales de valorización de los

		ecosistemas locales. Puntos de Observación de Aves
Patrimonio y cultura marítima.	Zona rica en patrimonio material, especialmente ligado a la pesca. Hay restos arqueológicos significativos ligados a la actividad marinera. El Museo de Pontevedra guarda importantes referencias a las cuestiones marítimas. En Bueu está ubicado el Museo Massó.	Zona rica en patrimonio material, especialmente ligado a la pesca con embarcaciones tradicionales típicas (dorna), aparejos, instalaciones, etc. Hay restos arqueológicos significativos ligados a la actividad marinera. Museo de la Conserva en Illa de Arousa. Espacio de Exposición sobre la salazón, en O Grove.
Proyectos en curso.		

AGLOMERACIONES URBANAS	VIGO
TEMAS	
1.PESCA Y ACUICULTURA	Vigo es el principal puerto pesquero europeo por volumen de desembarques y por dimensión de la flota. Es la base de una flota congeladora muy importante y asimismo de una flota de altura significativa. Además, la actividad comercial del puerto pesquero recoge actividad de otras flotas de la zona: puertos de A Guarda (con importante flota de palangre de superficie), Cangas, Moaña, Redondela o Baiona, además de otros puertos menores. En estos puntos se realizan también actividades comerciales de primera venta de productos procedentes de artes menores y marisqueo o cultivos.
2.CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL	En la Ría de Vigo hay varios astilleros de diferente dimensión, la mayoría con gran tradición en la actividad (Barreras, Freire, Vulcano, Armada, Cardama, Cíes, Mertalships...). En general, estas empresas sufrieron un profundo proceso de transformación tecnológica, adaptándose a las nuevas demandas de buques e instalaciones flotantes, con nuevos servicios y nuevos materiales (en este último caso es notable la experiencia de Rodman).
3.PUERTOS,	Hasta los momentos de la crisis, el puerto de Vigo

TRANSPORTES MARÍTIMOS Y LOGÍSTICA	había experimentado un importante aumento en tráfico de contenedores, manteniéndose en niveles medios en el contexto español. A ello hay que unir los tráficos ya tradicionales en automóviles (PSA-Citroën), granitos y pesca.
4. CONSERVACIÓN-TRANSFORMACIÓN DE PESCADO	En el área de Vigo se ha desarrollado un importante entramado de transformación de productos de la pesca, desde las conservas más tradicionales al tratamiento del congelado y a productos de nueva gama. Es la sede de la Asociación de conserveros (ANFACO) y del consorcio del congelado CONXEMAR, importantes puntos de referencia para la innovación, difusión y distribución. Algunas empresas conocidas del sector son Alfageme, Cerqueira, Albo, Orbe, Thenaisie-Provoté, Freiremar, Pereira, Marusia, Pescanova, o FandiCosta-Moaña.
5. TURISMO NÁUTICO Y COSTERO	<p>Toda la Ría de Vigo dispone de playas e instalaciones importantes para el turismo veraniego. Además de la ciudad de Vigo, hay infraestructura turística importante en Cangas, Moaña, Nigrán, Baiona o A Guarda.</p> <p>Vigo es un punto importante para el turismo de cruceros, habiendo aumentando de manera ininterrumpida el número de cruceristas desde 2003, operando en algún caso como puerto de cabecera. En una escala menor, las Islas Cíes son un lugar de gran atracción turística, a partir de los cruceros de ría desde Vigo o Baiona.</p> <p>Las posibilidades para la náutica deportiva son muy destacables en toda la zona, con marinas ampliadas o nuevas en la zona.</p>
6. ENERGÍAS MARINAS	Proyectos experimentales para energía undimotriz en el área de A Guarda y Cabo Silleiro. Se han ensayado y evaluado las tecnologías LIMPET y APC-PISYS.
7. EDUCACIÓN, INVESTIGACIÓN Y FORMACIÓN	<p>Universidad de Vigo, responsable del Campus de Excelencia Internacional “Campus do Mar”, con múltiples líneas de investigación ligadas al ámbito marino.</p> <p>Centros del Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC), Instituto Español de Oceanografía, Centro Tecnológico del Mar (CETMAR), también integrados en el Campus de Mar.</p> <p>Otros centros de investigados vinculados a cuestiones marinas como CECOPECA-ANFACO, AIMEN.</p> <p>Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico.</p> <p>Laboratorio de Referencia Europeo de Biotoxinas Marinas, dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Alimentaria.</p> <p>También están ubicados en Vigo los Cluster de Logística y del sector naval (ACLUNAGA); el Centro</p>

	Tecnológico de Telecomunicaciones (Gradiant); el Centro Tecnológico de Eficiencia y Sostenibilidad Energética (Energy-LAb); y el Centro Tecnológico del Automóvil (CTAG).
8.AMBIENTE	Se han mejorado las instalaciones y programas para la depuración de aguas en la Ría. Las Islas Cíes están integradas en el Parque Nacional das Illas Atlánticas, desde donde se desarrollan importantes programas de conservación.
9.PATRIMONIO Y CULTURA MARÍTIMA	Patrimonio material importante en instalaciones ligadas a la actividad marinera. Museo do Mar en Vigo, especializado en temática marina. La Fábrica Massó, con su propio museo, está incluida como centro de interés por el Instituto del Patrimonio Histórico Español en el área de la industria alimentaria.
10.OTROS PRINCIPALES PROYECTOS Y DINÁMICAS EN CURSO	

AGLOMERACIONES URBANAS	A CORUÑA	FERROL
TEMAS		
Pesca y acuicultura	Sede de unos de los puertos más importantes de España en pesca fresca, donde se comercializan productos procedentes de la flota de altura de en aguas comunitarias; así como de la pesca costera o de la acuicultura tradicional. En el área de influencia hay que destacar otros puertos significativos (Sada o Malpica, en artes de cerco) y otros de menor dimensión. Hay que subrayar el área de Lorbé en el cultivo del mejillón.	Dispone de Lonja de Pesca, donde se realiza la primera venta de productos procedentes de pesca costera y acuicultura de la zona. En el área existen, además, otros puertos más pequeños y puntos de venta de productos del marisqueo y artes menores: Ares, Mugaros, Barallobre, Pontedeume .
Construcción y reparación naval	Localización de astillero y reparación naval de mediana dimensión	Es uno de los centros de referencia en construcción naval en España, con

	(J.Valiña).	tradición tanto en el ámbito civil como en el militar. Relevantes astilleros para la construcción de grandes navíos (BAZAN, NAVANTIA). Importantes gradas para la reparación naval. Numerosas empresas relacionadas con la construcción y reparación naval. Base de la Marina española
Puertos, Transporte marítimos y logística	Tiene importantes instalaciones, en fase de expansión, con especial significación en crudos para refinar, debido a la presencia de una Refinería. Además de otros tráficos como el carbón y mercancía general. El nuevo puerto exterior servirá para consolidarse como un hub energético.	Importante para el tráfico de graneles sólidos, sobre todo para la demanda de centrales térmicas. Fuerte dinámica de crecimiento de tráficos de contenedores en el nuevo puerto exterior de Caneliñas. Próxima a Plataformas Logísticas de Narón y Río do Pozo.
Conservación y transformación del pescado	Algunas plantas de industria conservera en la zona. Destaca Conservas Calvo (en Carballo). En A Coruña está la sede de Isidro de la Cal, empresa con proyección en cultivo de peces y transformación. En la zona de A Costa da Morte se sitúan las instalaciones de Stolt Sea Farm y hay proyectos de otras nuevas.	En la zona Norte, próxima a Ferrol, destacan algunas industrias conserveras, (Cariño).
Turismo náutico y costero	Importante zona de atracción turística en verano. Dispone en la propia ciudad y en las inmediaciones de playas y abundantes instalaciones turísticas. Creciente turismo de cruceros. Existen múltiples instalaciones para la náutica deportiva.	Turismo de sol y playa en Ferrol, Ría de Ares y Pontedeume. Áreas propicias para ciertos deportes (surf) en playas del Norte. Instalaciones diversas para embarcaciones deportivas. Rehabilitación de frentes marítimos. Pequeños clubs náuticos.

Energías marinas	La zona de A Costa da Morte es una de las áreas de mayor potencial de ola para el desarrollo de la energía unimotriz y de la energía eólica marina. En la central térmica de Sabón se implantó la tecnología OWC desde 1990. Están en estudio proyectos con tecnología PELAMIS en esta costa	Esta zona tiene buenas condiciones para el aprovechamiento energético por el régimen de vientos, pero limitadas por la estrechez de la plataforma continental.
Educación, investigación y formación	Escuela de Marina Civil integrada en la Universidad de A Coruña, así como Escuela de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos; Facultades de Ciencias; Economía; Derecho; Sociología, y el Instituto de Estudios Marítimos con amplia tradición en investigaciones marinas. Sede del Instituto Español de Oceanografía. Todos estos centros están vinculados al Campus do Mar	Base Militar de la Marina Española. Escuela Oficial de Formación Náutica-Pesquera en Ferrol. Escuela Politécnica, integrada en la Universidade da Coruña, con énfasis en la ingeniería naval.
Medio-ambiente	Se han mejorado las instalaciones y programas para la depuración de aguas en toda la zona.	Se han mejorado las instalaciones y programas para la depuración de aguas en toda la zona.
Patrimonio y cultura marítima	Importante riqueza patrimonial en faros, puertos, instalaciones industriales, aparejos. La Torre de Hércules es una referencia histórica mundial catalogada como bien patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Sede, asimismo, del Acuario Finisterrae y Museos locales con importantes referencias marítimas.	Además de la riqueza patrimonial ligada a los puertos y la pesca, la zona destaca por su tradición militar en el ámbito marino. El arsenal de Ferrol está incluido como centro de interés por el Instituto del Patrimonio Histórico España en el área de la industria naval. Castillos de San Felipe y La Palma.

Principales proyectos en curso		
--------------------------------	--	--

CAPITULO 8. LAS PROPUESTAS DE ACCIÓN

Después de la evolución efectuada de resaltar el posicionamiento estratégico que desempeña cada una de las actividades consideradas relevantes y las condiciones intrínsecas de los actores que pueden ser dinamizadores de las acciones de futuro, se propone construir un Master-Plan de Acción, desagregado por los diversos componentes.

En primer lugar ha de existir distintos Planes Prioritarios, que engloben los componentes con mayores condiciones de capacidad, competitividad y atractividad que sean catalizadores del conjunto. En este sentido, se apuntan los puertos, los transportes marítimos y la logística; el turismo marítimo y costero; la pesca, la acuicultura y la industria del pescado; y el patrimonio marítimo.

En segundo lugar, habrá que definir Planes de sostenibilidad y fomento económico, que englobe a los componentes básicos para el buen funcionamiento del “sector mar”, dados sus mayores niveles de multiplicadores y efectos de arrastre. Son los siguientes: la construcción y la reparación naval, los servicios marítimos.

Y en tercer término, es preciso concretar los Planes de refuerzo de aquellas actividades que dotan de consistencia, coherencia y sostenibilidad a las políticas de innovación y desarrollo. Nos referimos la investigación científica, la innovación y el desarrollo; la enseñanza y la formación; la defensa y la seguridad; y el medio ambiente y la conservación de la naturaleza y los ecosistemas.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

ÁREAS	MEDIDAS
Puertos, logística, y transportes marítimos	Reestructuración y especialización de la red portuaria. Adopción de la lógica empresarial en la gestión integrada de los puertos. Potenciación de las estructuras portuarias para la logística internacional

	<p>Dinamización de las Autopistas del Mar</p> <p>Consolidación de los operadores nacionales</p> <p>Refuerzo de la conexión a los hinterland</p> <p>Preparación para responder a los desafíos del futuro en materia ambiental (LNG) y de seguridad</p>
Turismo Marítimo y costero	<p>Elaboración de Planes Estratégicos de localización e implantación de apoyos a la navegación de recreo.</p> <p>Dinamización de las actividades de Cruceros</p> <p>Estructuración, desarrollo y promoción de productos turísticos vinculados a la náutica de recreo y turismo costero.</p> <p>Plataformas de comercialización y desarrollo de know-how y cualificación de competencias.</p> <p>Adecuación de los marcos legislativos</p>
Pesca, Acuicultura e Industria del Pescado	<p>Definición y delimitación de las áreas de potencial acuícola.</p> <p>Valorización de la cadena de valor del pescado</p> <p>Consolidación de la industria de transformación del pescado</p> <p>Modernización de la flota pesqueras.</p> <p>Promoción y consolidación de los actores</p>
Energía, Recursos minerales y biotecnología	<p>Definición de las áreas con potencial de explotación energética y de biotecnología.</p> <p>Apoyo a las empresas e industrias de biotecnologías marinas en su relación con los centros de investigación.</p> <p>Promoción de la exploración y explotación de recursos energéticos renovables y fósiles.</p> <p>Mayor cualificación de los recursos humanos.</p> <p>Promoción de programas para reducir la emisión de CO2</p> <p>Instalación de un piloto de Plataforma offshore multiuso</p>
Construcción y reparación naval	<p>Creación de condiciones para la modernización y adaptación de los astilleros para las nuevas actividades.</p> <p>Integración en red del conjunto de los astilleros e industria naval.</p> <p>Establecimiento de normas para el funcionamiento de la</p>

	<p>industria auxiliar.</p> <p>Promoción internacional de las actividades</p>
Infraestructuras, obras y servicios marítimos	<p>Promoción de la defensa costera y valorización de playas</p> <p>Divulgación del know-how en obras marítimas</p> <p>Apuesta por cursos de especialización en proyectos y planeamiento de puertos comerciales y de recreo.</p> <p>Desarrollo de la oferta de “pack” de servicios</p>
Investigación, Innovación y desarrollo	<p>Coordinación e integración de líneas de investigación aplicadas.</p> <p>Creación de un polo de competitividad en know-how: Desarrollo del Campus do Mar.</p> <p>Promoción de las escuelas de formación profesional.</p> <p>Establecimiento de acuerdos con entidades extranjeras para la formación/certificación de instituciones.</p>
Ambiente y conservación de la naturaleza	<p>Definición y aplicación de un Plan de Acción para la Gestión integrada del mar y de las zonas costeras.</p> <p>Creación de una Red de Áreas Marina Protegidas.</p> <p>Promoción de Programas lúdicos de educación ambiental.</p> <p>Identificación y gestión del valor económico asociado a las Áreas Marinas Protegidas.</p> <p>Promoción de la aplicación tecnológica a la protección medioambiental.</p>
Posicionamiento estratégico	<p>Creación de una Célula Prospectiva y un Observatorio de las actividades de la Economía del Mar.</p> <p>Promoción de programas de apoyo a la cooperación internacional.</p> <p>Creación de una base de datos dinámica de los recursos asociados a las actividades marítimas.</p> <p>Creación de un Forum Empresarial para la activación de proyectos generadores de empleo.</p> <p>Incentivar la concienciación de la sociedad civil a favor de la mayor visibilidad y estrategias de las actividades relacionadas con el mar.</p>

Patrimonio Marítimo	Creación de un Programa de apoyo a la valorización del Patrimonio Marítimo del Eixo Atlántico
Ordenación Territorial y gestión de zonas costeras	Programa transfronterizo de ordenamiento de las zonas costeras y del espacio marino

BIBLIOGRAFIA

Azevedo, R. (Coord) (2009). Agenda Regional do Mar. Plano de Accao “Mar” 2007-2013. Pacto Regional para a competitividade da Regiao do Norte de Portugal. Comissao de coordinacao e desenvolvimento regionakl do norte (CCDR-N). Porto.

Banco Mundial (2011). Multipolarity: The New Global Economy. Washington, D.C.

FMI (2011). World Economic Outlook: tensions from the Two-speed Recovery: Unemployment, Commodities and Capital Flows. Washington, D.C.

Ghemawat, P. (2011). Mundo 3.0. La prosperidad global y las vías para alcanzarla. Ediciones Deusto. Barcelona.

González Romero, A. (2011). La dimensión marítima de España. IEES .Documento de Opinión. nº 87.

González Romero, A., Collado, J.C. (2012). El impacto económico del sector marítimo española. Producción efectiva, valor añadido y empleo. Revista de Economía Industrial. n º386. pg 17-26.

Lópes, Ernani. (2009). El Hypercluster da Economía do Mar. Um dominio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economía portuguesa. SaeR/ACL. Lisboa

NATIONAL INTELLIGENCE COUNCIL (2012). Global Trends 2030: Alternative Worlds. NCI. Washington.

Miguélez. F. (Ed.) (2009). La energía que viene del mar. Editorial Netiblo. A Coruña

Miguélez, F. (Ed.) (2010). Los otros usos del mar. Editorial Netbiblo. A Coruña

Ontiveros, E., Guillén, M.F. (2012). Una nueva época. Los grandes retos del siglo XXI. Galaxia Gutenberg/Círculo de Lectores. Barcelona.

Rodrik, D. (2011). La paradoja de la globalización. Democracia y el futuro de la economía mundial. A. Bosch Editores. Barcelona.

Stern,.N. (2007). The Economic of Climate Change. Cambridge University Press.

UNCTAD (2011). World Investment Report 2011. Nueva York.

Varela, M. (coord.) (2010). Unha Estratexia Marítima para Galicia. Editorial Galaxia. Vigo.

ANEXO N° 1.

TRAFICOS PORTUARIOS EN LA FACHADA MARÍTIMA DEL EIXO ATLÁNTICO.

La evolución de los principales tráficó portuarios efectuados en los puertos relevantes de la fachada marítima del Eixo Atlántico revela, en el último año, movimientos positivos, salvo el puerto de Vigo. Destacan por su alto crecimiento los tráficó portuarios experimentados por los recintos de Vilagarcía, Ferrol, A Coruña y Leixoes, por encima del 10% respecto al mismo periodo del año precedente. (ver cuadro 1).

Asimismo se pone de manifiesto la amplia tipología existente en cuando a las radas portuarias. Desagregando los tráficó y midiendo los grados de especialización portuaria, el análisis de los siete puertos presentaría el siguiente esquema. Existe un grupo de puertos con una alta especialización en graneles sólidos (Ferrol y A Coruña, por la parte gallega y Leixoes, por la correspondiente al Norte de Portugal). En lo que hace referencia a los graneles líquidos, tanto los puertos de Leixoes como el de A Coruña, muestran su elevada polarización en los mencionados tráficó y la hegemonía de los mismos en sus tráficó totales respectivos. Y, en lo que tocante a la mercancía general, destaca, en primer lugar, el puerto de Leixoes que, con cerca de 6 millones de toneladas en el periodo de enero-octubre, ocupa un lugar muy destacado como captador y centralizador de cargas. A continuación, sobresale por su especialización el puerto de Vigo, cuyo perfil es el de un puerto que intercambia mercancías diversas, mucho más abundantes que las asignadas a los otros graneles (ver cuadro 2). Los otros puertos (Marín, Vilagarcía y Viana do Castelo) mueven volúmenes menos elevados, pero si en constante crecimiento, buscando nuevos nichos de mercado y nuevas líneas y tráficó con lo que poder asentar su lugar de intercambio y de distribución.

Esta clasificación responde a la presencia de industrias muy especializadas en el Hinterland próximo y asociado. Los graneles sólidos están vinculados a la presencia de centrales térmicas, preferentemente a los movimientos de carbón, al igual que a los tráficó de cementos y de clinker, por citar ejemplos concretos. Los graneles líquidos suponen la presencia cercana de industrias de refino de petróleo o gasificadoras. Por

último, los intercambios de mercancía general abarcan bienes de distinto tipo y forma de ser transportados, ya sea a través de líneas marítimas regulares, ya sea por medio de fletamientos de buques, ad hoc, para el traslado o movimientos de ciertas mercancías y en rutas no regulares.

Finalmente, cuando se analiza el tráfico de contenedores los resultados obtenidos durante el último ejercicio ponen de manifiesto tres rasgos: a) una recuperación de los tráficos, después de los impactos negativos de la crisis económica y la caída del transporte marítimo a nivel mundial; b) una concentración de las cargas/descargas de mercancías en determinados puertos, en función de sus niveles de especialización y de las acciones dadas como respuesta a la coyuntura y a las perspectivas de las empresas ubicadas en las proximidades del entorno portuario; y c) una mayor concreción en lo que atañe a sus conexiones con el foreland, que redundan en un mayor tráfico y en unas más elevadas conexiones. Como consecuencia de estos tres rasgos, el puerto de Leixoes es quien muestra unos volúmenes muy superiores al resto de los puertos. En concreto, los contenedores movidos en Leixoes más que duplican al resto de los puertos del Eixo; subraya, en consecuencia, la mayor atracción y hegemonía en dicho modo de transporte. Solo el puerto de Vigo emerge con un volumen ostensible, aunque su ritmo de crecimiento muestra una tasa negativa en el periodo enero-octubre del 2012, en relación al mismo periodo del ejercicio precedente.

Los restantes puertos movilizan cantidades menos importantes. Aunque es de destacar el montante de Marin y sus grados de especialización en los tráficos (33.000 Teus) y los crecientes aumentos experimentados por los recintos de Vilagarcía (21.200 Teus, con una variación positiva del 184%) como consecuencia de la ubicación de una nueva naviera con nuevas líneas regulares en dicho puerto. Los otros puertos, ya sean A Coruña, Ferrol y Viana, muestran un incipiente volumen de tráfico contenedorizado, aunque habrá que depositar muchas esperanzas tanto en el puerto de Ferrol después de la reciente implantación de la Terminal de Contenedores de Leixoes (Ferrol Container Terminal, FCT), del grupo portugués Mota-Engil; y las nuevas perspectivas que va a plantear la empresa OPDR en el puerto de A Coruña (ver cuadro nº 3).

A modo de conclusión, se puede decir que corresponde al puerto de Leixoes ser una referencia en los tráficos de mercancías de su país (el 34% del total de contenedores de

Portugal), en tanto que el conjunto de los puertos gallegos representan un escaso 2% del total español en lo que atañe a las mercancías contenedorizadas. Finalmente, los puertos portugueses son los que muestran tasas de variación positivas más altas que los puertos gallegos (ver cuadros nº 4 y 5).

En suma, aquel puerto que posea las mejores conexiones internacionales; aproveche el mayor potencial de sus infraestructuras, equipamientos e instalaciones; utilice más eficiente las sinergias de su Hinterland; y disponga de una buena capacidad comercial de sus Autoridades Portuarias, será quien obtenga mejores resultados y pueda disponer de nuevas oportunidades en el mapa marítimo-portuario que se está configurando y articulando tras la crisis económica.

	Total Tráfico total	% variación enero-octubre 2012/2011
Leixoes	14.010.086	10,47
Viana do Castelo	422.746	7,39
A Coruña	10.722.196	11,96
Ferrol	11.536.990	20,76
Marín	1.548.724	2,92
Vigo	3.152.048	-5,98
Vilagarcia	815.559	25,62

	Graneles sólidos	% enero-octubre 2012/2011	Graneles líquidos	% enero-octubre 2012/2011	Mercancía general	% enero-octubre 2012/2011
Leixoes	1.905.521	-10,02	6.233.402	3,37	5.871.162	12,89
Viana do Castelo	136.279	24,98	28.394	33,15	258.073	-1,99
A Coruña	3.408.215	19,31	6.129.862	6,83	1.184.119	20,50
Ferrol	8.850.064	29,17	1.916.478	-9,70	730.448	32,98
Marín	663.988	-3,30	--	--	884.736	8,13
Vigo	253.138	-32,92	67.745	-10,21	2.831.165	-2,36
Vilagarcia	282.840	12,07	160.838	-12,64	371.881	74,78

	Teus	% variación enero-octubre 2012/2011
Viana do Castelo	639	51,42
Leixoes	501.602	18,71
A Coruña	4.179	-11,85
Ferrol	740	+61,51
Marín	33.452	-4,31
Vigo	168.413	-6,16
Vilagarcía	21.244	184,54

	Enero-octubre 2010	Enero-octubre 2011	Enero-octubre 2012
Puertos Gallegos	224.681	227.088	228.020
España	10.415.266	11.385.620	11.754.433
% Galicia / España	2,15	1,99	1,93

	Enero-octubre 2011	Enero-octubre 2012
Leixoes	422.517	501.602
Viana	422	639
Portugal	1.332.416	1.455.819
% Leixoes+Viana / Portugal	31,75	34,49

