



Gobierno de Canarias

**CONTRIBUCIÓN DE CANARIAS
AL LIBRO VERDE DE POLÍTICA MARÍTIMA**

Junio 2007



Índice

- 1. Introducción.**
- 2. Canarias y el Océano Atlántico.**
- 3. La dimensión marítima RUP en la Política Marítima Europea.**
- 4. Delimitación de las aguas canarias.**
- 5. Medidas de protección de Canarias- Áreas protegidas**
- 6. El mar como tragedia humana: inmigración irregular.**
- 7. Zonas costeras.**
- 8. Turismo**
- 9. Pesca y acuicultura.**
- 10. Transporte e Infraestructuras portuarias**
- 11. Medio Ambiente e I+D+i**
- 12. Energía**
- 13. Cambio climático**

Contribución de Canarias al Libro Verde de Política Marítima.

1. Introducción.

La presentación por parte de la Comisión Europea del Libro Verde: Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares¹, supone una excelente oportunidad de lanzar una política marítima que englobe coherentemente todas las dimensiones y políticas relacionadas con el mar, tratando de alcanzar un equilibrio adecuado y realista entre las dimensiones económica, social y medioambiental del desarrollo sostenible, poniendo a su servicio, todos los medios necesarios para llevarla a cabo.

Canarias, como archipiélago oceánico, se inserta por definición en el medio marino y amplía la dimensión atlántica de la U.E. en la costa africana, integrando consecuentemente a otros países próximos en la política global que de los mares y océanos haga Europa. Por ello, la participación de nuestra Comunidad Autónoma en el Libro Verde (LV) y su proceso se convierte en una exigencia, más aún teniendo en cuenta la necesidad que aún tiene Canarias de que se delimiten los espacios marítimos que la circundan en relación con los países vecinos y el drama humanitario que vive en sus costas con respecto al fenómeno de la inmigración irregular.

Este compromiso e interés por la política marítima europea es compartido con el resto de las regiones ultraperiféricas de la UE (en adelante RUP), por lo que los Presidentes de todas ellas han asumido el compromiso de elaborar una contribución conjunta al Libro Verde, conscientes de que son las RUP las que dan a la política marítima europea una dimensión mundial llevándola hasta el Océano Atlántico en su fachada africana, el Mar Caribe y el Océano Índico.

La trascendencia que tienen los océanos, tanto por los recursos que en él se generan como por su influencia en el clima, es todavía más importante en el caso de las RUP, de clara dimensión marítima, y las convierte en importantes laboratorios naturales para el estudio de las Ciencias Marinas.

Canarias, por su parte, supone un excepcional laboratorio geológico, tiene cerca zonas de océano abierto, se encuentra frente a uno de los mayores bancos de pesca del mundo en las costas del Sahara, cuenta con un importante puerto de desembarco de capturas en Las Palmas de Gran Canaria, y otros puertos de gran

¹ [COM (2006) 275 final - no publicado en el Diario Oficial].

importancia pesquera y comercial tales como Arrecife de Lanzarote, Santa Cruz de Tenerife y Puerto del Rosario en Fuerteventura con unas condiciones ambientales que suponen una notable ventaja para el desarrollo de la acuicultura, además de la notable profundidad de sus aguas, condiciones todas ellas entre otras que hacen que sea una zona privilegiada para el desarrollo de los estudios de Oceanografía y recursos energéticos offshore.

Así, la Universidad de Las Palmas (ULPGC) imparte la licenciatura en Ciencias del Mar desde 1982, fecha en la que se implantó dicho currículo en España, y la Universidad de La Laguna imparte desde 1991 (enseñanzas impartidas desde 1787 en las antiguas Escuelas Oficiales de Náutica, primeros centros docentes del Archipiélago Canario) las Licenciaturas de Navegación y Transportes Marítimos, Máquinas Navales y Radioelectrónica Naval, todas ellas vinculadas al mundo marítimo.

Complementariamente existen dos Institutos Politécnicos Marítimo Pesqueros en Lanzarote y Tenerife, y el Instituto Canario de Ciencias Marinas (ICCM) en Gran Canaria, Centro Oficial de Investigación dependiente del Gobierno de Canarias.

Todas ellas suponen infraestructuras docentes y de investigación marítimo pesquera y oceánica que colocan a Canarias como potencia mundial disponible para todos los países de la UE en materia marítima y oceanográfica.

Dicho esto, y respondiendo al objetivo de integración de actividades marítimas que han sido consideradas tradicionalmente como separadas, se hace necesario mejorar el conocimiento integrado de las disciplinas que se deben interpretar a partir de ahora como relacionadas (transporte marítimo, protección del medio ambiente marino, seguridad de la navegación, ingeniería portuaria, ingeniería naval, logística, legislación afín, etc.). Así, resulta necesario potenciar con programas convenientemente financiados y especialmente dirigidos, la formación continua, internacional y multidisciplinar de los profesionales europeos dedicados a estas actividades, mejorando su ámbito de conocimiento y sus oportunidades laborales.

2. Canarias y el Océano Atlántico.

La Comunidad Autónoma de Canarias es un archipiélago situado en el Océano Atlántico en la costa noroccidental del continente africano. Tiene 1.583 kilómetros de costas, lo que la convierte en la región española con más longitud de costas, con una importancia relativa a destacar dado que la longitud total de las costas españolas es aproximadamente de 8000 km.

Caracterizada por una serie de condicionantes permanentes como son gran lejanía,

insularidad, reducida superficie, relieve adverso, fragilidad ambiental y dependencia económica de un reducido número de productos, su innegable carácter marítimo viene acentuado por el hecho de estar compuesta por siete islas y 6 islotes, lo que hace que no sólo sus relaciones con el exterior, sino también las internas, estén mediatizadas por el océano que la acoge.

Ya sus primeros pobladores se cree que fueron traídos por mar de la costa africana y desde el siglo XIV se produce el redescubrimiento de las islas por parte de las monarquías y los estados feudales europeos, produciéndose numerosas visitas de mallorquines, portugueses y genoveses.

La finalización de su conquista en 1496 y su incorporación definitiva al reino de Castilla es el precedente de la conquista de América y marca el inicio de su posición e importancia como punto de escala de las rutas comerciales marítimas con América, África y la India.

Esta posición estratégica y privilegiada entre los tres continentes se ha manifestado no sólo en el plano comercial y de navegación, sino también como punto de confluencia cultural y humano, con una convivencia de muy diversas culturas y razas, teniendo en cuenta fenómenos como la esclavitud, ataques piratas, una fuerte relación comercial con Inglaterra y el norte de Europa y el convertirse en punto de partida y de acogida de la emigración con los movimientos migratorios que en su día se produjeron principalmente hacia el Sudamérica y que hoy hacen el camino de regreso.

Su situación geográfica como enclave europeo atlántico situado junto a África sigue determinando las circunstancias a las que tiene que hacer frente, habiéndose convertido en los últimos tiempos en una de las regiones europeas más castigadas por la inmigración irregular, no sólo por las cargas económicas que ello conlleva, sino por el drama humanitario y el coste en vidas humanas que se han vivido con impotencia en sus playas y costas.

3. La dimensión marítima RUP en la Política Marítima Europea.

El Gobierno de Canarias se congratula de la inclusión en la introducción, en el inventario de los mares y océanos relacionados con Europa, de las Regiones Ultraperiféricas (RUP), tanto en el Océano Atlántico como en el Océano Índico y en el Mar Caribe.

Las RUP son mencionadas de manera específica en el LV: 1. al hablar de la competitividad del sector marítimo, indicándose que aquella quedaría reforzada con una mejora de los accesos, incluyendo el aumento de las conexiones marítimas en

el interior de esas regiones y con el continente europeo²; 2. al hablar de medio ambiente marino se hace mención a que las RUP aisladas deben hacer frente a retos específicos, relacionados con los fenómenos naturales (tempestades, ciclones o terremotos) o con la inmigración irregular, que requieren respuestas específicas³; 4. cuando se aborda la investigación científica marina, afirmándose que las RUP están correctamente situadas para la observación marina del sistema oceánico, los ciclos climáticos, biodiversidad, etc. y que este potencial debería tenerse en cuenta al planear los futuros programas de investigación y desarrollo en este ámbito⁴; 5. recoge expresamente que el apoyo que brinda el FEDER y las RTE-T a las regiones debería reflejar el especial papel de las RUP en los asuntos marítimos, ya que en esas regiones es necesario el desarrollo de la pesca de manera sostenible, la exploración de la biodiversidad y el desarrollo de nuevos productos basados en ella, turismo sostenible, telecomunicaciones y energía y el desarrollo de sistemas de planeamiento que puedan armonizar todos los aspectos citados.⁵

Sin embargo, se considera que cada una de las RUP debe ser tenida en cuenta, no ya sólo de manera genérica y global como regiones de características específicas que dan a la UE una dimensión marítima particular, sino también como regiones marítimas en sí mismas consideradas en su propio entorno geográfico, ya que las aguas que las rodean son también aguas europeas y como tales presentan características específicas que deben ser tenidas en cuenta en cada análisis sectorial que hace el LV y que se haga en el futuro (inmigración, desastres naturales, riesgos de polución, características del fondo marino...).

Así, por ejemplo, cabe lamentar que al abordarse el cambio climático y sus efectos⁶ –aumento del nivel del mar, más vulnerabilidad a tormentas, aumento de las temperaturas veraniegas y el efecto de todo ello en el turismo, mayor necesidad de recurrir a la desalinización de agua...- sólo se mencione una zona concreta, el Mediterráneo, ignorando la vulnerabilidad de las RUP frente al cambio climático, sobre todo teniendo en cuenta su condición mayoritaria de islas.

Idéntica consideración puede hacerse respecto del repaso de las regiones marinas de Europa⁷ (Mediterráneo, Báltico, Atlántico, Mar del Norte, Mar Negro), sus

² Capítulo 2.1 “Un sector marítimo competitivo”

³ Capítulo 2.2 “La importancia del medio ambiente marino para el uso sostenible de nuestros recursos marinos”

⁴ Capítulo 2.3 “Manteniendo la posición de vanguardia en conocimientos y tecnología”

⁵ Capítulo 4.3 “Aprovechando al máximo la ayuda financiera en las regiones costeras”

⁶ Capítulo 2.4 “La innovación dentro de un contexto cambiante”

⁷ Capítulo 5.4 “La elaboración de políticas dentro de la UE: Considerando las realidades geográficas”

características (de las aguas, corrientes, mareas..), y la relación con sus vecinos, y así se habla de la cooperación que debe llevarse a cabo con Noruega e Islandia y se dice por ejemplo que el Mediterráneo se comparte con una serie de países en vías de desarrollo, concluyendo que a medida que avance la política marítima europea será apropiado realizar análisis regionales que identifiquen iniciativas particulares a adoptar respecto a los países vecinos, colectiva o individualmente, teniendo en cuenta el trabajo realizado por las organizaciones ya existentes.

Sin embargo, en tal análisis no se menciona la zona del Atlántico correspondiente a las aguas alrededor de Canarias, Madeira y Azores, tal como se prevé en la propuesta de Directiva de la estrategia marina, obviándose además que tal subregión también hace que esa zona del Atlántico se comparta con Marruecos, con una región particular como es el Sahara y con otros países ACP desde el punto de vista de los flujos migratorios irregulares.

Igualmente y por lo que se refiere a los terceros países con los que se comparten cuencas marítimas, se tiene en cuenta, al hablar de los datos sobre movimiento de buques⁸, la necesidad de asegurar la interoperabilidad entre los diferentes sistemas y sectores de los Estados miembros, desarrollando dichos sistemas en cooperación con algunos países vecinos como Rusia, y Noruega e Islandia (EEE). En cuanto al Mediterráneo, se recuerda que el Consejo Europeo de diciembre de 2005 ya ha solicitado que se lleve a cabo un estudio preliminar respecto a un sistema de vigilancia común para vigilar la inmigración irregular. Por otra parte, al referirse a otras herramientas e instrumentos financieros de la UE que pueden utilizarse para abordar estrategias y retos en el ámbito marítimo (FSE, FEP, FEADER, PMIDT, LIFE, BEI) se menciona la posibilidad concreta del Instrumento de Vecindad y Asociación Económica con respecto a los países con los que se comparten cuencas marítimas (Báltico, Mediterráneo, Mar Negro).

De nuevo, debería tenerse en cuenta que los retos que se comparten con los países de cuencas marítimas comunes van más allá del continente europeo, por lo que, si los aspectos marítimos deben estar presentes en los instrumentos de cooperación entre la UE y sus países vecinos, incluyendo la cooperación con los países en desarrollo, deberían tenerse en cuenta también los países ACP vecinos de otras aguas que también son “europeas” (mar Caribe, fachada africana subsahariana en el océano Atlántico, océano Índico) y que no forman parte de la política de Vecindad.

En definitiva, se trataría no sólo de llevar a cabo acciones específicas para las RUP sino de tener en cuenta sus particularidades y situación geográfica y características

⁸ Capítulo 4.1 “Instrumentos para la gestión de nuestra interacción con los océanos: Los datos al servicio de las actividades múltiples”

en cada uno de los proyectos a desarrollar, al igual que se tienen en cuenta las cuencas marítimas europeas continentales.

4. Delimitación de las aguas canarias.

El LV recuerda que en el Mediterráneo prevalece una situación poco uniforme en cuanto a la declaración de ZEE o Zonas de Pesca Protegida (ZPP), indicándose que en el sector de la pesca se ha determinado que la mejora del gobierno marino requiere el ejercicio efectivo de la soberanía de los estados costeros en sus aguas, además de la aplicación de un enfoque coordinado.

Tampoco se ha delimitado la ZEE española en las aguas circundantes al archipiélago canario ya que no se ha llegado a un acuerdo con Portugal ni ha prosperado ningún acuerdo con Marruecos⁹.

Es necesario aclarar que ello es independiente de delimitar líneas de base archipelágicas. Es decir, no es imprescindible el establecimiento de líneas de base rectas archipelágicas para solventar la cuestión de la delimitación de la ZEE respecto a Marruecos. La negociación con Marruecos y con Portugal podría seguir adelante sin necesidad de establecer el principio de líneas de base rectas archipelágicas, cuestionadas internacionalmente por ser Canarias un archipiélago de Estado y no un Estado archipelágico.

Por lo que se refiere a Marruecos, las líneas de base rectas archipelágicas propuestas para Lanzarote y Fuerteventura en su fachada Este coinciden prácticamente con las ya existentes -líneas de base rectas isla a isla-, por lo que la propuesta de líneas de base archipelágicas no afecta en absoluto a la negociación internacional con Marruecos. Ya sea con las hasta ahora vigentes líneas de base rectas isla a isla o con las nuevas líneas de base rectas archipelágicas, que

⁹ Hay un matiz entre el Mediterráneo y el caso de Canarias y es que la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre Zona Económica, por el momento no se aplica al Mediterráneo y sí a las aguas atlánticas, estableciéndose que la ZEE se extiende desde el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas, contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél. (art. 1.1) y en el caso de los archipiélagos, el límite exterior de la zona económica se medirá a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas e islotes que respectivamente los componen, de manera que el perímetro resultante siga la configuración general de cada archipiélago (art. 1.1 2º párrafo). Sin embargo, hasta ahora esta disposición no se ha desarrollado reglamentariamente, por lo que la única delimitación reglamentaria de las líneas desde donde medir es el R.D. 2510/1977 que determina cuales son las líneas de base rectas a efectos pesqueros para toda España pero lo hace isla a isla.

coinciden en lo que a Marruecos se refiere, es necesario negociar con Marruecos sobre la delimitación de la ZEE, ya que no cabe hacerlo unilateralmente.¹⁰

Ahora bien, no siendo conveniente legislar unilateralmente respecto de la mediana entre Canarias y otros países, sí puede hacerse respecto a los espacios marítimos situados entre las islas -entre cada una de ellas nunca se alcanzan las 200 millas y por tanto siempre seguirían siendo ZEE- y en toda la zona económica, ya que a partir de las islas se encuentran las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la ZEE, que es la que debe delimitarse jurídicamente una vez llegado a un acuerdo con Marruecos y Portugal.

Expuesta esta problemática, parece lógico que una Política Marítima Europea que hubiera de tomar como criterio determinante para el acceso a los fondos comunitarios la dimensión de las ZEE, haya de abordar previamente la cuestión de la delimitación precisa de las mismas a escala europea.

5. Medidas de protección de Canarias- Áreas protegidas

El Archipiélago Canario realiza un importante esfuerzo en materia de protección ambiental, como muestra el hecho de que más del 40% de su superficie terrestre está afectada por diversas figuras de protección.

En el ámbito marino la situación no es muy diferente, existiendo amplias Áreas Marinas Protegidas en diferentes islas del archipiélago. Su delimitación, aprobación y gestión corresponden a diferentes administraciones y organizaciones y presentan distintos fines como los de protección de especies amenazadas, conservación de ecosistemas y hábitats, gestión de actividades (pesca, actividades recreativas y deportivas, etc).

En este contexto, cabe mencionar la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, las Reservas Marinas de Interés Pesquero, 127 Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), 28 Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) –pertenecientes a la Red Natura 2000– o los reconocidos Sitios RAMSAR, incluidos en la Lista de Humedales de Importancia Internacional.

¹⁰ En la ZEE no rige la regla de la equidistancia sino la de llegar a un acuerdo entre los Estados sobre la base del derecho internacional a fin de llegar a una solución equitativa, de acuerdo a la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, si bien la Ley 15/1978 establece como criterio de delimitación la equidistancia.

El conjunto de espacios costeros y marinos protegidos en el Archipiélago Canario no constituye una Red de Áreas Marinas Protegidas en su sentido estricto, con objetivos comunes de conservación definidos. En este sentido, sería preciso un mayor apoyo institucional y financiero, con el fin de mantener de forma operacional una Red de Áreas Marinas Protegidas del Archipiélago Canario que permita una correcta coordinación de las diferentes figuras de protección que en ella se integren siempre con la finalidad de valorizar la ingente biodiversidad de las aguas canarias.

Otro tema de vital importancia desde el punto de vista de la conservación es que Canarias está en la ruta de paso de especies marinas en grave riesgo de desaparición como son las tortugas, algunas especies de cetáceos y la foca monje. Por lo tanto, es necesario un impulso a la investigación para predecir los efectos futuros del cambio climático en las costas y aguas canarias, así como los procesos y mecanismos por lo cuales se pueden establecer medidas exitosas para la conservación de la vida marina en las aguas canarias.

La protección de las costas y del mar circundante está directamente relacionada con los riesgos de contaminación o polución derivados de las actividades marítimas.

El LV pone de manifiesto¹¹ la dificultad que plantea el régimen contenido en la Convención de Naciones Unidas respecto a la ZEE y los estrechos internacionales al restringir la posibilidad para los Estados ribereños de ejercer su jurisdicción sobre los buques en tránsito, a pesar de que cualquier incidente contaminante o que cause polución supone un riesgo para ellos, y ello dado que la misma Convención impone como obligaciones generales a los Estados ribereños las de proteger su medio marino frente a la polución.

Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES)

Las islas tienen una relación particular con el mar y están expuestas a sus peligros de una manera más intensa que el resto del territorio.

A esto se une el intenso tráfico marítimo que soportan las aguas de las Islas Canarias que son paso obligado de las grandes rutas oceánicas entre Europa, África y Asia así como de los buques con destino a puertos de América Central y América del Sur procedentes de puertos del Mediterráneo. Ello hace al ecosistema canario muy vulnerable ante posibles sucesos de contaminación por hidrocarburos y sustancias peligrosas, ya que se calcula, en lo que se refiere al tráfico de

¹¹ Capítulo 5.3: "Normas internacionales para actividades globales"

hidrocarburos, que anualmente cruzan las aguas en Canarias un promedio de 1.500 buques tanque¹².

Así se ha reconocido por la Organización Marítima Internacional (OMI) admitiendo la propuesta de España de declarar las islas Canarias una Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES), al amparo de la Parte XII de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982¹³.

De acuerdo con la normativa de la OMI, una ZMES es aquella que debe ser objeto de protección especial en atención a su importancia por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y a que su medio ambiente pueda sufrir daños como consecuencia de las actividades marítimas.

¹² Datos obtenidos de la solicitud de declaración de ZMES presentada por España ante la OMI

¹³ Así, el art. 211.6 dispone:

- a) "Cuando las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1 sean inadecuados para hacer frente a circunstancias especiales y los Estados ribereños tengan motivos razonables para creer que un área particular y claramente definida de sus respectivas zonas económicas exclusivas requiere la adopción de medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques, por reconocidas razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico, los Estados ribereños, tras celebrar consultas apropiadas por conducto de la organización internacional competente con cualquier otro Estado interesado, podrán dirigir una comunicación a dicha organización, en relación con esa área, presentando pruebas científicas y técnicas en su apoyo e información sobre las instalaciones de recepción necesarias. Dentro de los doce meses siguientes al recibo de tal comunicación, la organización determinará si las condiciones en esa área corresponden a los requisitos anteriormente enunciados. Si la organización así lo determina, los Estados ribereños podrán dictar para esa área leyes y reglamentos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, aplicando las reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización, se hayan hecho aplicables a las áreas especiales. Esas leyes y reglamentos no entrarán en vigor para los buques extranjeros hasta quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización.
- b) Los Estados ribereños publicarán los límites de tal área particular y claramente definida.
- c) Los Estados ribereños, al presentar dicha comunicación, notificarán al mismo tiempo a la organización si tienen intención de dictar para esa área leyes y reglamentos adicionales destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques. Tales leyes y reglamentos adicionales podrán referirse a las descargas o a las prácticas de navegación, pero no podrán obligar a los buques extranjeros a cumplir estándares de diseño, construcción, dotación o equipo distinto de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados; serán aplicables a los buques extranjeros quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización, a condición de que ésta dé su conformidad dentro de los doce meses siguientes a la presentación de la comunicación."



La ZMES canaria entró en vigor en diciembre de 2006, tras haber sido aprobada, en julio de 2005, por el Subcomité NAV de la OMI¹⁴.

La ZMES¹⁵ abarca el área marítima limitada exteriormente por la línea poligonal que une los extremos del límite exterior del mar territorial (12 millas náuticas) que rodea el archipiélago canario¹⁶, comprendiendo unos 30.000 kilómetros cuadrados de superficie, y los más de 1.500 kilómetros del litoral de las islas que comprende el archipiélago, reconociendo que el área sensible abarca una mayor extensión, lo que permitiría en el futuro una ampliación.

Las medidas de protección asociada propuestas incluyen:

Zonas restringidas a la navegación que podrán ser utilizadas exclusivamente por la pesca artesanal y para la navegación interinsular con origen y destino a puertos del interior de esas zonas, y por tanto, donde quedará prohibida la navegación de los buques en tránsito. Dichas zonas restringidas son: zona norte de la isla de Lanzarote, zona suroeste de la isla de Tenerife, zona suroeste de la isla de Gran Canaria, zona marítima de la isla de La Palma y zona marítima de la isla del Hierro.

Rutas obligatorias de navegación para la ordenación del tráfico marítimo en la ZMES de los buques en tránsito cuyo origen no sea un puerto de las Islas Canarias a través de dos rutas preestablecidas: ruta occidental, equidistante entre las islas de Tenerife y Gran Canaria, y ruta oriental, equidistante entre las islas de Gran Canaria y Fuerteventura.

Sistema de notificación de entrada y salida de la ZMES para todos los buques que transporten hidrocarburos pesados, en tránsito o con destino a un puerto de las Islas Canarias. Dichas notificaciones se realizarán a través de los Centros de Coordinación de Salvamento de Las Palmas o Tenerife del Ministerio de Fomento.

Sin embargo, el establecimiento de esta zona no afecta en absoluto a la delimitación de las aguas, ya que su límite exterior se traza mediante líneas que unen las partes más salientes de los mares territoriales de cada isla y no afectan a posibles pretensiones de otros países (Portugal y Marruecos). Por tanto, todas las aguas comprendidas en la ZMES forman parte de las aguas interiores, del mar territorial, de la zona contigua o de la ZEE española en el archipiélago canario.

¹⁴Canarias ha sido declarada ZMES junto con las islas Galápagos y el Mar Báltico equiparándose a la Gran barrera de Coral de Australia, los cayos de Florida, los arrecifes de Camagüey en Cuba y las aguas de Europa occidental que incluyen el Mar Cantábrico y las costas y bancos de pesca de Galicia.

¹⁵ http://www.placon.org/es/docs/pdf/documento_zmes_canarias_omi.pdf

¹⁶ http://www.placon.org/es/docs/pdf/mapa_zmes_canarias.pdf



Zona Especial según el Convenio MARPOL

Por otra parte, el Convenio para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78) recoge la figura de las “zonas especiales” que de acuerdo a sus Anexos I, II y V son “cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación marítima”.

Sería conveniente por tanto designar zona especial según el Convenio MARPOL a las aguas situadas entre la península Ibérica, el continente africano y Canarias y Madeira para protegerlas de la contaminación sistemática de hidrocarburos producida por la limpieza de tanques de los buques petroleros, tal como se indica en el mapa adjunto, al igual que otras zonas especiales existentes como el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Océano Antártico, el Gran Caribe...

Ello supondría crear una nueva ruta exclusiva para petroleros y buques con mercancías peligrosas por la parte occidental de la isla de La Palma, cuya repercusión sería de solo tres horas más de navegación para los petroleros que sigan la ruta africana y cero horas para los de la ruta americana, como preservación del medio marino macaronésico, modificando así una de las medidas de protección asociadas a la consideración de ZMES, al evitarse la navegación entre islas.

De hecho, los criterios para identificar una Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES) según las define la OMI, y los criterios para designar “Zonas especiales” según el Convenio MARPOL, no son incompatibles y en muchos casos, una ZMES puede entrar dentro de una zona especial y viceversa.



Proponer como Zona Especial según el Convenio MARPOL a las aguas entre Canarias, Madeira y el Continente.

Por último, sería también necesario reforzar la supervisión y el control de las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos que se realizan en las terminales petroleras, permitiendo alertar a la Administración cuando se realicen prácticas contrarias a la legislación MARPOL.

Desde el punto de vista de la protección, sería necesario también establecer una supervisión y controles más rigurosos de la carga y descarga de hidrocarburos que se realiza en las terminales petroleras.

En todo caso, la red de seguridad marítima ideal es aquella en la que se dispone de equipamiento tanto técnico como humano capaz de actuar de forma coordinada y complementaria en los tres escalones de su configuración, esto es **onshore** (en playas y zonas de recreo y ocio náutico) **nearshore** (límites naturales de la configuración de las costas de cada Isla) y **offshore**.

6. El mar como tragedia humana: inmigración irregular.

Europa se está enfrentando en la actualidad a una de las mayores crisis humanitarias de su historia, que tiene lugar en las puertas de su propio territorio. Se calcula que cada año entran en la UE alrededor de medio millón de inmigrantes irregulares, un catorce por ciento de los cuales llegan por mar. A estas cifras hay que sumar, además, el drama humano de quienes no alcanzan las costas, que se estima en varios miles personas¹⁷.

Esta situación es especialmente dramática en algunas regiones marítimas como la Comunidad Autónoma de Canarias, que se encuentra, en sus propias costas, ante una situación que no ha hecho más que ir en aumento en los últimos años y que se presenta como un fenómeno a largo plazo.

La inmigración irregular que llega a Canarias por mar en frágiles embarcaciones supone una problemática humana y social, económica y de gestión.

Desde el punto de vista humanitario son miles las personas que se trasladan en condiciones precarias, asumiendo grandes riesgos y produciéndose pérdidas de vidas humanas -en 2006 desembarcaron de forma irregular más de 30.000 africanos en las Islas Canarias-. Además debe tenerse en cuenta la dificultad añadida que supone la llegada de menores no acompañados, alrededor de 1.000 en Canarias durante 2006, que requieren un tratamiento social y judicial específico, lo que

¹⁷ Según el informe de 2006 presentado por Amnistía Internacional, unas 6.000 personas murieron en el mar o desaparecieron intentando alcanzar las costas europeas

exigiría que se intensificaran los esfuerzos dirigidos a celebrar con los países de origen de estos menores acuerdos en los que se permita el retorno de los mismos, porque el entorno ideal para un menor es estar al lado de sus familias, o en su defecto, asumir de forma solidaria el reparto equitativo de los menores que deban permanecer bajo tutela en Europa.

Esta situación se produce a pie de las costas que son uno de los grandes activos de la economía de las islas y requiere de un despliegue de medios humanos y materiales que se asumen por esta Comunidad Autónoma más allá de su capacidad, ya que no cuenta con los recursos económicos suficientes ni con los medios políticos para hacerlo con eficacia, puesto que en todos los casos la competencia en materia de extranjería, vigilancia de fronteras y seguridad recae en los Estados miembros, y se trata en todo caso de una problemática europea a la que hay que hacer frente a ese nivel, ya que el destino de la inmigración es el continente europeo.

Las autoridades regionales y locales deben ofrecer servicios de acogida desde el punto de vista de la atención sanitaria, servicios judiciales, de seguridad, de transporte, policiales, de comunicación en idiomas propios y alojamiento, y afrontar también, en su caso, la integración en la sociedad civil o el internamiento en centros especializados, que desbordan claramente sus posibilidades.

Ante esta problemática se han llevado a cabo algunas iniciativas, tanto a nivel europeo como a nivel nacional.

En el plano nacional, las iniciativas llevadas a cabo en la materia incluyen la creación, mediante Acuerdo de Consejo de Ministros¹⁸, de una “autoridad de coordinación de las actuaciones” para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias, incluyéndose en las actuaciones puestas en marcha los Ministerios de Interior, Fomento, Defensa, Economía y Hacienda, Trabajo y Asuntos Sociales y otras autoridades civiles, e integrándose el Centro de Coordinación de FRONTEX, las oficinas de enlace en el marco del proyecto SEA HORSE de la Unión Europea, contándose con la colaboración de medios dependientes de las Administraciones Locales y Autonómica, y contemplándose la coordinación con la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias¹⁹, con Organizaciones No

¹⁸ ORDEN PRE/3108/2006, de 10 de octubre (BOE nº 243, de 11 de octubre de 2006)

¹⁹ Convenio de Colaboración entre la Administración General del Estado y la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias para la participación del Grupo de Intervención de Emergencias (GIE) y el Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad (CECOES) en el CCRC, (BOC nº 55, viernes 16 de marzo de 2007).

Gubernamentales, especialmente Cruz Roja, y el diálogo y colaboración con los países de origen.

En el plano europeo, si bien Canarias considera que la UE, pese a carecer por el momento de una política coordinada en materia de inmigración y de una base jurídica adecuada para desarrollarla, está desarrollando acciones e iniciativas que están mejorando la situación, cree también que estos esfuerzos son claramente insuficientes, y la dotación presupuestaria para el 2007 del FRONTEX es buena prueba de ello. Gracias a la enmienda del Parlamento Europeo (PE) esta dotación se eleva a 33,98 millones de €, aunque sería deseable que el complemento que se le pueda asignar del nuevo Fondo para las Fronteras Exteriores venga a complementar y aumentar este presupuesto. En este sentido, Canarias desea apoyar los esfuerzos realizados por la Comisión europea de cara a que los Estados Miembros cumplan con los compromisos adquiridos voluntariamente para dotar con medios materiales y humanos las acciones emprendidas por FRONTEX.

La Comisión ha lanzado en los últimos meses una serie de iniciativas que Canarias apoya y valora muy positivamente. Entre ellas, la necesidad, recogida por la Comisión europea en su Comunicación “Refuerzo de la gestión de las fronteras marítimas meridionales de la Unión Europea”²⁰, de crear una red de patrullas costeras permanentes y varios centros regionales de mando en las fronteras exteriores marítimas meridionales. Por otra parte, también se considera imprescindible la creación de un sistema europeo común de vigilancia de las fronteras (EUROSUR), igualmente recogida en la Comunicación anteriormente citada.

Por último, se considera que reviste una importancia fundamental la clara delimitación de las competencias de cada Estado con respecto a la aplicación operativa del derecho internacional del mar. La iniciativa adoptada por la Comisión de publicar un estudio sobre el Derecho internacional del mar en el que se estudien, entre otras cuestiones, el modus operandi correcto para interceptar buques, o la determinación del puerto más adecuado para el desembarque tras un rescate o interceptación en alta mar, parece de lo más oportuno, y una herramienta útil para delimitar las responsabilidades de cada Estado adquiridas tras la firma del Protocolo internacional de Palermo.

En cuanto al tratamiento de esta problemática en el LV²¹, éste aborda la necesidad de reflexionar sobre como apoyar los objetivos de la política marítima europea a través de los instrumentos financieros europeos, debiendo discutirse cómo las

²⁰ COM(2006) 733 final

²¹ Capítulo 4.3: “Aprovechando al máximo la ayuda financiera en las regiones costeras”

cargas soportadas por ciertos Estados costeros en el interés común deberían reflejarse en la asignación entre regiones de la financiación de la UE. Se mencionan expresamente los costes relativos a la lucha frente a la inmigración irregular, criminalidad relacionada con el mar, seguridad de los buques, respuesta a la polución causada por los buques, protección frente a inundaciones, infraestructuras para las importaciones y exportaciones que tienen lugar a través de los puertos.

En este sentido debe recordarse que las islas son especialmente vulnerables frente a amenazas como el terrorismo, el tráfico de drogas, la piratería, la sobrepesca y los delitos contra el medio ambiente²², afirmación que tiene especial relevancia en el caso de las RUP. Por ello, debería tenerse en cuenta en el LV su doble condición de beneficiarias del FEDER en el sentido expuesto en él y especialmente vulnerables a las amenazas y costes mencionados.

Asimismo el LV al hablar de la vigilancia marítima²³, llama la atención sobre la necesidad de reexaminar la financiación disponible para las actividades de control que deben llevar a cabo aquellos Estados miembros que funcionan como “puertas” o fronteras del mercado interior, ya que el sistema actual no refleja la carga desproporcionada que soportan determinados Estados miembros en control fronterizo y aduanero citando como ejemplo el Mediterráneo, mientras que al tratar la necesidad de tener en cuenta las realidades geográficas²⁴, hace referencia a que la implementación de la política marítima también debe tener en cuenta las realidades políticas afirmándose que la defensa de las fronteras marítimas frente a actividades ilegales como la inmigración irregular es más necesaria y costosa en el Mediterráneo que en ningún otro lugar.

De nuevo, en el análisis sectorial de la inmigración, se obvia tratar específicamente la situación que la inmigración irregular supone en el Océano Atlántico en su fachada africana y que afecta a Canarias, implicando a países que quedan fuera de la política de Vecindad.

En definitiva, es necesario tratar las causas y consecuencias del fenómeno de la inmigración irregular masiva a través de las costas de todos los territorios insulares de la UE, la tragedia humanitaria que representa, y sus consecuencias para la seguridad y la cohesión del territorio europeo, que sufren en mayor medida unos territorios –como Canarias- más que otros.

²² Tal como indica la Comunicación de 2 de marzo de 2005 relativa a la puesta en marcha de un proceso de consultas sobre la futura política marítima de la Unión Europea.

²³ Capítulo 5.2: “Gobernabilidad marítima: La actividad de los Estados en el mar”

²⁴ Capítulo 5.4: “Gobernabilidad marítima: Considerando las realidades geográficas”

Asimismo, la Comunidad Autónoma Canaria estima necesario que se aborden cuestiones planteadas por el Comité de las Regiones²⁵ (CdR), como:

- la necesidad de establecer un servicio de guardacostas europeo, identificando las necesidades particulares de cada una de las regiones marítimas, con especial atención a las RUP
- mejorar el uso de los instrumentos financieros de la UE para, entre otros aspectos, ayudar a aquellos Estados miembros o regiones que están afectados directamente por la oleada creciente de inmigración irregular. En este sentido y con respecto a la Política Europea de Vecindad (PEV), sería conveniente que la Comisión avanzara mediante qué instrumentos e iniciativas articulará el uso del 3% del Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación a la hora de intensificar la ayuda financiera en aquellas áreas directamente ligadas a la inmigración.
- ofrecer mayores niveles de apoyo a los entes locales y regionales, además del recibido por los entes nacionales, a la hora de gestionar a los nuevos emigrantes una vez que han llegado a sus territorios
- crear un instrumento financiero que compense los costes que soportan las regiones costeras e islas para la salvaguardia de los intereses generales de la Unión, específicamente en aspectos como el tráfico de seres humanos y de drogas, emigración irregular, contaminación marina y el control de las Zonas Económicas Exclusivas, creando una Red de Seguridad Marítima con equipamiento suficiente para actuar coordinada y complementariamente en los tres niveles de actuación (onshore, nearshore y offshore)

Otra propuesta a considerar es la conveniencia de establecer programas europeos específicos de cooperación técnica y financiera con los estados norteafricanos y con los estados miembros de la Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAO), para el apoyo a sus servicios de guardacostas nacionales y para la creación de un centro de coordinación de información marítima. Los servicios nacionales de guardacostas de los países africanos bajo estos programas de cooperación deberían estar auditados por la OMI, como garantía de su eficacia en el objetivo de mejorar la capacidad de salvamento de la vida humana en la mar en las aguas próximas a Europa, y como ayuda a la prevención de la contaminación marina, a la lucha contra la piratería, la migración irregular y el tráfico de drogas, armas y personas.

7. Zonas costeras.

²⁵ Dictamen CDR 258/2006 fin “Hacia una política marítima de la Unión Europea”, 68º Pleno, 13 y 14 de febrero de 2007.



El Libro Verde llama la atención sobre el hecho de que la concentración de población en las zonas costeras debido a su atractivo es una tendencia que va en aumento y plantea la posibilidad de transferir parte de los costes financieros derivados de la protección del litoral frente a los riesgos de erosión e inundaciones, a los particulares que escojan vivir o invertir en zonas de riesgo²⁶.

En este contexto, las áreas litorales de las RUP, singularmente de Canarias, soportan una gran presión urbanística y de infraestructuras y es donde se concentra la actividad turística con su importancia para la economía de estas regiones.

Sin embargo, respecto a la transferencia del coste financiero a los habitantes del litoral, convendría no perder de vista la situación particular de las RUP, en las que, dadas sus reducidas dimensiones, difícil relieve y lejanía del continente, el vivir o no cerca de la franja costera no es una elección propiamente dicha.

A pesar de los intentos de la UE por tratar de implementar la Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC), ello no ha tenido el desarrollo esperado, salvo en contadas excepciones y siempre en ámbitos regionales o locales. Por ello, en el ámbito de las regiones de la UE se ha de fomentar el desarrollo de experiencias de GIZC a través de proyectos y programas así como un amplio intercambio de ideas y experiencias extendiendo, por el aprendizaje a través del intercambio de buenas prácticas, la metodología de GIZC. En este contexto se deberá:

- Crear herramientas regionales y locales para el encuentro de los agentes implicados, como pueden ser foros o redes locales que se ocupen de promover las buenas prácticas.
- Considerar otros factores relevantes para la gestión y ordenación, vinculados por ejemplo a cambios de carácter social, cambio climático, panorama político y económico, etc.
- Implementar programas y desarrollar acciones que estén realmente adaptadas a las necesidades y retos de las zonas costeras en general y de cada territorio en particular, como es el caso de los sistemas insulares.
- Promover una comunicación continuada entre todos los agentes costeros, ofreciendo la posibilidad del intercambio de experiencias e información que facilite los procesos de toma de decisiones por parte de los responsables de la gestión.

Desde un plano integral, intersectorial y multidisciplinar, la política marítima de la UE debería fomentar la investigación aplicada en el desarrollo costero, con el fin de

²⁶ Capítulo 3.2 “Adaptándose a los riesgos de las zonas costeras”

conseguir una política marítima próspera de forma ecológicamente sostenible. Esto es particularmente importante en países como España y particularmente en regiones ultraperiféricas como Canarias, donde el desarrollo turístico ha ocupado amplias franjas costeras. En este sentido, el fomento y desarrollo de la investigación y la aplicación de nuevos sistemas y técnicas de construcción que compatibilicen el uso recreativo del litoral con el mantenimiento de los ecosistemas en un estado de conservación favorables, ha de ser un objetivo prioritario en la política marítima de la UE.

Sin duda, numerosos destinos turísticos deben su popularidad a su proximidad al mar y dependen, directamente, de la calidad de su medio ambiente. Sin embargo, es necesario hacer un esfuerzo en la concienciación de ciudadanos e instituciones, dirigido a apreciar la magnitud del patrimonio marino y, particularmente, a valorar la diversidad morfológica del litoral y sus diferentes posibilidades para el recreo.

Las zonas costeras constituyen un lugar de vital importancia para gran número de especies de aves marinas que acuden a tierra firme para criar, lo cual cobra especial relevancia en las islas. Por tanto, es muy importante la planificación de las zonas costeras, urbanizaciones, puertos y paseos litorales, a fin de que se garantice el mantenimiento de zonas en su estado natural, de manera que las aves marinas dispongan de lugares adecuados para la cría, y no vean amenazada su conservación.

Muchas veces el problema deriva de la falta de datos disponibles en cuanto a distribución e importancia de cada zona para cada especie. Sería positivo impulsar una línea de investigación dirigida a la obtención de datos y cartografía más exacta de los lugares costeros importantes para la cría de aves marinas. Además, las infraestructuras localizadas en las proximidades de áreas de nidificación conllevan problemas de accidentes por deslumbramiento de pollos y adultos, molestias por ruidos y por interferencia humana directa, que pueden provocar el descenso de las poblaciones.

8. Turismo

La cuestión de la gestión de las zonas costeras entronca directamente con el uso turístico.

Actualmente, la mayoría del turismo costero muestra preferencia por un modelo basado en las playas arenosas, generándose así una demanda de construcción de playas artificiales, en lugares donde el uso podría estar más diversificado y ser más compatible con el mantenimiento de los ecosistemas marinos. Lentamente,

comienzan a surgir nuevos modelos de acondicionamiento litoral encaminados a compatibilizar el uso recreativo de la costa de acuerdo con las singularidades del entorno, haciéndolas ambientalmente más compatibles y muy atractivas para el llamado “ecoturismo”, rama del turismo cada vez más en auge. Estas iniciativas a veces permiten el desarrollo del turismo costero en zonas no aptas para el modelo “caribeño”, de playas de arenas blancas y cocoteros, mediante el acondicionamiento de las riberas rocosas²⁷; en otras ocasiones innovan sobre los modelos más tradicionales, mediante nuevas soluciones constructivas menos impactantes y más integradas con el entorno²⁸. Sin embargo, estas iniciativas aún son puntuales y tienen una baja o nula repercusión, por lo que necesitan ser fomentadas, tanto desde el punto de vista de la investigación, como de su aplicación, dentro de la política marítima de la UE.

También en esta línea se manifiesta el CdR al reclamar medidas y programas específicos para las RUP dirigidos al reforzamiento de la economía del turismo a través de formas alternativas al “turismo de mar”, de calidad y sostenibles, que ayuden a superar la estacionalidad de sus economías, como el turismo cultural, el turismo náutico, el turismo social o el turismo rural, entre otros.

Las nuevas tendencias del turismo, destinadas a mantener y aumentar el flujo turístico hacia Canarias deberán garantizar una oferta de calidad paisajística, de agua de baño, de poder observar cetáceos, hacer buceo, o participar en acciones de conservación, de estudio de la naturaleza, es decir cada vez más se impondrán demandas que exigen un mayor control y conservación del valioso patrimonio natural marino de las islas. En este sentido, la futura Política Marítima Europea deberá apoyar el desarrollo de productos turísticos respetuosos con el medio marino y que cada vez tengan mayor valor añadido. Como ejemplo, la proliferación de los concursos de Fotosub²⁹ no es más que una muestra del éxito de la conservación marina y como esa actitud conservadora repercute favorablemente en las comunidades locales. Los numerosos barcos que se dedican a la observación de cetáceos: delfines, zifios y ballenas, son demandados por mayor número de turistas y son otro claro exponente de uso sostenible de los recursos biológicos marinos de nuestras aguas.

²⁷Copeiro del Villar, E., García Campos, M. & R. López Orive 2003. Recreation in rocky shores: Artificial tidal pools in Canary Islands. *Revista de Obras Públicas*. 150 (3437): 39-58 (http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/2003/2003_octubre_3437_03.pdf)

²⁸ Beachsaver (<http://www.beachsaver.com/reef.html>); NuShore Porous Groyne System (<http://www.nushore.com/>); Ecopode™ (<http://www.concretelayer.com/>); Reef Ball (<http://www.reefball.org/>).

²⁹ Concursos de fotografía subacuática

Algunas medidas tendentes hacia un desarrollo sostenible del turismo en las zonas costeras y marítimas podrían consistir en:

- Implementar programas de certificación que informen a los visitantes acerca de la sostenibilidad de los destinos, contribuyendo a su sensibilización respecto de las cuestiones naturales y culturales de aquellos.
- Establecer medidas específicas realistas y adaptadas para la promoción e implementación en el ámbito local, regional y nacional en materia de agua, energía, residuos, infraestructura, como por ejemplo, promoción de energías renovables, certificaciones de establecimientos turísticos, incentivos a las empresas...

El desarrollo turístico costero acarrea de forma paralela el desarrollo de una serie de actividades que pueden tener consecuencias nocivas para el medio ambiente marino y que la política marítima de la UE debería reorientar. Por ejemplo, fomentar entre los usuarios de la pesca deportiva la sustitución de los plomos tradicionales por otro tipo de lastre menos dañino para el medio ambiente de manera que su abandono accidental en lo fondos no entrañe problemas de contaminación.

Respecto a la pesca comercial y la deportiva, debe tenerse en cuenta que esta última no tiene como fin la productividad, sino el ocio y recreo, por lo que se hace necesario llevar a cabo una evaluación real de su impacto y su peso relativo en los estados de las pesquerías, resultando conveniente reflexionar sobre las medidas que sea necesario imponer al sector deportivo para evitar la competencia y favorecer el mantenimiento de los ecosistemas marinos y su conservación.

9. Pesca y acuicultura.

En Canarias, el sector de la pesca supone un 0,5% del PIB regional. Sin embargo, en términos de intercambios comerciales, la pesca representa el 5,52% (en valor) de las exportaciones de bienes, principalmente debido a la pesca congelada industrial española e internacional que transita por el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, que funciona como plataforma. Esto, unido a la evolución exponencial de la acuicultura, hace que sea un sector de gran importancia socio-económica para el archipiélago.

La ruptura en su momento de los Acuerdos con Marruecos ha supuesto una concentración de la actividad pesquera en la pesca artesanal local y de bajura, que es de hecho la que se lleva a cabo en Canarias, excepto en la pesca de túnidos.

Por otra parte, se han reforzado las importaciones industriales frente a la producción local, y la industria de transformación local ha disminuido.

En Canarias, la mayoría de los recursos pesqueros se encuentran actualmente sobreexplotados, motivo por el cual el ecosistema presenta algunos desequilibrios, como muestra la superpoblación del erizo *Diadema antillarum* (eriza) en las zonas submareales del archipiélago. Esta especie ha podido colonizar espacios al suprimirse sus predadores, principalmente especies de alto interés pesquero como el mero (*Epinephelus marginatus*), el tamboril (*Chylomycterus agringa*), el pejeperro (*Bodianus scrofa*) o la langosta canaria (*Scyllarides latus*). En la situación actual, existe una débil densidad de población de las especies sobreexplotadas, por lo que la capacidad productiva global del ecosistema es muy limitada, lo mismo que su capacidad de recuperación, aún más si no se establecen medidas de gestión adecuadas.

Una alternativa que ya se está llevando a cabo es la de incentivar la investigación científica aplicada a la explotación de recursos alternativos a gran profundidad, debido a la estrechez de la plataforma continental de pesca por la gran inclinación de los fondos.

Obtener un aprovechamiento óptimo y sostenible de los recursos existentes que asegure el bienestar futuro de la población dependiente de la pesca habrá de ser uno de los objetivos de la futura política marítima. Es importante para la consecución de este objetivo fortalecer la comunicación entre investigadores, técnicos, sector privado y administraciones competentes, que garantice la gestión adecuada de las reservas de interés pesquero y vedas de pesca.

Entre las herramientas para lograr un sector pesquero competitivo y sostenible, se encuentra la promoción de una investigación en materia de conocimiento, protección y desarrollo del ecosistema marino. Una mayor investigación sobre artes de pesca más selectivas y en detección y evaluación de nuevas especies pesqueras proporcionarán las bases para un desarrollo sostenible de la pesca.

El CdR considera necesario incluir medidas y programas específicos para las RUP y las islas dirigidos a la conservación de la industria pesquera, a través de una gestión y explotación sostenible de sus reservas, de la adopción de medidas tendentes a renovar y modernizar sus flotas pesqueras y de la promoción de acciones a favor de la pesca artesanal y de bajura.

Otra medida a tener en cuenta es la mejora de la gestión de las especies subexplotadas o que forman parte del descarte, de forma que se pueda reducir la presión sobre otras especies, a través de la introducción de mejoras en las redes de



comercialización, incluyendo campañas de introducción de nuevos productos (no de nuevas especies) o la creación de pequeñas plantas de transformación, dimensionadas de acuerdo al tamaño del mercado insular, de productos de la pesca que den salida a las especies descartadas por la comercialización en fresco (por ejemplo la boga).

Respecto al sector de la acuicultura, en los dos últimos años se ha puesto de manifiesto el importante papel social y económico que poco a poco comienza a tener en las costas canarias, como muestra el hecho de que en 2007, Canarias liderará la producción de dorada y lubina española.

Efectivamente, este sector, exitoso en Canarias gracias a temperaturas medias estables que permiten mantener una producción constante durante todo el año, ha incrementado enormemente su importancia e iguala a la pesca artesanal, representando un 14% del sector de la pesca en toneladas, lo que ha supuesto una diversificación beneficiosa para la economía pesquera, muy debilitada tras la expiración de los Acuerdos con Marruecos. Es más, la consolidación de la acuicultura a través de una producción significativa, diversificada y ambientalmente responsable, podrá contribuir a la recuperación de las pesquerías sin reducir la disponibilidad de productos en los mercados.

Asimismo, es necesario potenciar el desarrollo de la “agronomía” marina o acuicultura de organismos primarios, las algas. Las macro y microalgas pueden ser la base de un desarrollo productivo de un sector alternativo con una excepcional potencialidad económica y empresarial. Las macroalgas son la base de una de las más florecientes industrias del sector de la biotecnología, la producción industrial de ficocoloides.

La Política Marítima Europea, en relación a la acuicultura, debe favorecer un crecimiento respetuoso con el medio ambiente marino y que permita una mayor integración social. Esto se puede lograr a través de:

- mejoras en las infraestructuras dedicadas a la investigación aplicada
- potenciación de la investigación aplicada para nuevas especies y técnicas de cultivo, permitiendo una diversificación de la oferta en el mercado. Es especialmente importante la I+D+i sobre especies de rápido crecimiento y sobre desarrollo de técnicas de cultivo larvario
- desarrollo e innovación en técnicas de alimentación en jaulas que permitan un desarrollo más responsable medioambientalmente de la actividad
- la identificación de áreas geográficas aptas para el desarrollo de esta actividad, tanto desde el punto de vista oceanográfico (vientos, corrientes,



- calidad del agua,...) y ambiental como desde el de minimización de conflictos con otras actividades
- el desarrollo e innovación precisos para la utilización de instalaciones offshore, con el fin de desarrollar esta actividad de una forma más sostenible, y que evite posibles conflictos con los profesionales de la pesca local y del sector del turismo y del ocio marítimo por los riesgos de polución asociados a las actividades acuícolas
 - apoyo a nuevos proyectos empresariales, dado el elevado capital inicial preciso
 - aplicación de la gestión integrada de zonas costeras con el fin de establecer mecanismos de minimización de conflictos por el espacio con otros sectores (pesca, turismo recreativo, ...),
 - incentivos para lograr etiquetado de calidad ambiental (tipo ISO9001, etc.)
 - mayor desarrollo de la agronomía marina (producción de algas), por su potencial en biotecnología azul, en los campos de cosmética o producción industrial de sustancias entre otros
 - investigación del potencial de especies de algas como alternativa de ácidos grasos y su aplicación en la producción de piensos para la acuicultura, como alternativa a las harinas de pescado altamente dependientes de la pesca extractiva
 - aplicación estricta de las limitaciones establecidas en la legislación regional, nacional y europea en lo que a introducción de especies foráneas se refiere, para evitar el riesgo de invasión y el consecuente desequilibrio en los ecosistemas que esto suele acarrear, tanto de las propias especies objeto de cultivo, como de sus epibiontes y parásitos

Se desea destacar asimismo que en el caso específico de Canarias resulta de máximo interés además el apoyo a la creación de criaderos en la región, con el fin de potenciar el valor de la región como zona libre de patógenos (a diferencia de lo que sucede en el Mediterráneo, por ejemplo), dando al mismo tiempo servicio a las empresas locales.

10. Transporte e Infraestructuras portuarias

Las regiones marítimas insulares y ultraperiféricas, dependientes en gran medida de los transportes marítimos, tienen una enorme dificultad para extraer valor del desarrollo de las grandes Redes Transnacionales Europeas de Transportes si no se aborda y se avanza en la integración del modo marítimo, que constituye un sistema escasamente definido en cuanto a su integración en las redes europeas.

El déficit de accesibilidad como consecuencia de la lejanía y fragmentación de las regiones ultraperiféricas, exige reducir los peores efectos de estos condicionantes y mejorar la capacidad de acceso de estas regiones al mercado comunitario para lo que habrá de prestarse atención especial al transporte de mercancías, el abastecimiento energético y el acceso a las redes y a los servicios de las TIC.

Para las regiones insulares ultraperiféricas, los conceptos de hinterland portuarios, intermodalidad o multimodalidad habrán de ser contemplados desde otros puntos de vista. En los puertos insulares, la zona de influencia o hinterland portuarios, excepto en el tráfico hub, es toda la isla o el archipiélago, en su conjunto, de manera exclusiva. Circunstancia que tiene una gran influencia sobre la autonomía, la dependencia, legal y económica, y sobre la gestión de los puertos y sus infraestructuras.

Las ideas de intermodalidad o multimodalidad se ven "mutiladas" ante la práctica inexistencia de vías continentales de tráfico rodado, carreteras y autopistas, y de líneas férreas. Las alternativas están constituidas por microplataformas, frente a grandes plataformas continentales.

Se produce, además, una "intermitencia" en la multimodalidad barco-camión-barco en un recorrido muy corto, con un máximo de 200 Km., aproximadamente. La intermodalidad marítima es muy activa y fundamental en las islas: Long sea shipping + Short Sea Shipping o cabotaje interinsular muy alto, dado que el tráfico de larga distancia marítimo hasta Canarias, o con paso por Canarias, en el caso de operaciones de transbordo (Puerto Hub) se convierten en tráfico corto, interior o de cabotaje.

El establecimiento en Canarias de puertos Hub, integrados en las redes de distribución internacional de mercancías favorecería el acceso a los mercados continentales, en cuanto a la reducción del coste de los fletes y mejora de la frecuencia del transporte, representando una gran oportunidad para el desarrollo de actividades de valor añadido sobre la carga depositada en sus áreas logísticas, antes de su redistribución al consumidor final.

El LV contiene numerosas referencias al transporte desde muy diversos puntos de vista, siendo una de ellas la necesidad de fomentar la navegación a corta distancia y las autopistas del mar dentro del sistema de transportes integrado de la UE³⁰.

Por otra parte, dentro del Plan de acción que el CdR pide a la Comisión que presente³¹, se solicita se incluya "mejorar las infraestructuras portuarias y las

³⁰ Capítulo 3.4 "Gestionando la interfaz mar/tierra"

conexiones de transporte con las islas, mediante la definición y adopción de medidas necesarias para incluir las regiones ultraperiféricas, y garantizar su acceso a los mercados continentales, asegurando que los servicios de transporte marítimo de mercancías y personas tengan una frecuencia y unas tarifas aceptables, tanto con el continente como entre islas de un mismo archipiélago, así como potenciar el desarrollo de redes secundarias de manera que las islas, y en particular las regiones ultraperiféricas, queden conectadas completamente a las “autopistas del mar” sin retrasos innecesarios, indicándose también la necesidad de “analizar la situación de desventaja operativa derivada de los distintos niveles de perifericidad de las regiones marítimas, definiendo políticas de transporte marítimo basadas en el concepto de cohesión, con el fin de mejorar la integración de dichas regiones en el espacio europeo”.

Sin embargo, la accesibilidad y la necesidad de garantizar las conexiones no se agotan con la integración de dichas regiones en el espacio europeo.

La estrategia concerniente a las RUP desarrollada conjuntamente con éstas y aprobada por la Comisión Europea en 2004³², se basa en tres pilares principales: contribuir a reducir el déficit de accesibilidad, mejorar la competitividad y favorecer la inserción regional, aprovechando su proximidad a los mercados geográficos del Caribe, América y África, para reducir los efectos negativos derivados de su alejamiento de la economía europea, y ello, la accesibilidad de las RUP y su inserción en su entorno geográfico próximo, requiere una fuerte apuesta por la dinamización de las conexiones de transporte con los países terceros próximos.

Ya en esa ocasión, la Comisión preveía expresamente la financiación de ayudas de explotación, exclusivamente para iniciar el servicio de transporte entre las RUP y los países terceros vecinos.

Como se ha dicho, el acercamiento entre Canarias y África pasa necesariamente por una mejora en las comunicaciones aéreas y marítimas siendo en este sentido indispensables las ayudas al lanzamiento de nuevas líneas.

Así se recoge en las Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales³³, donde se prevé que las ayudas de puesta

³¹ Dictamen CDR 258/2006 fin “Hacia una política marítima de la Unión Europea”, 68º Pleno, 13 y 14 de febrero de 2007

³² Comunicación de 26 de mayo 2004 “Reforzar la asociación con las regiones ultraperiféricas”, COM (2004) 343 final

³³ Comunicación de la Comisión DOCE C 312 de 09.12.2005

en marcha de nuevas rutas de transporte aéreo de pasajeros se adapten a las particularidades de las RUP, permitiéndose que esas rutas unan a las RUP con los países terceros vecinos, y con unos criterios de compatibilidad más flexibles, especialmente sobre intensidad y duración –permiéndose un período máximo de cinco años y hasta el 40% de la media global de los costes subvencionables en todo el período-.

Sin embargo, las actuales Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo³⁴, de mercancías y pasajeros, solo contemplan ayudas al lanzamiento de servicios de transporte marítimo de corta distancia o de mejora de los servicios de una ruta existente, destinadas a cubrir gastos operativos del servicio en cuestión hasta un 30% y por un período máximo de tres años, exclusivamente entre puertos de Estados miembros, sin mención a las RUP y a su entorno geográfico próximo.

Sin duda, ello se debe a su fecha de adopción, anterior a la estrategia comunitaria hacia las regiones ultraperiféricas y a las directrices relativas al transporte aéreo, y no a una voluntad de excluir las conexiones de las RUP con los países terceros vecinos de tales ayudas en el ámbito del transporte marítimo, como deja claro la Revisión intermedia, en 2006, del Libro Blanco del Transporte de 2001 de la Comisión Europea, en la que se explicita, respecto de la accesibilidad, que las regiones ultraperiféricas tendrán que aprovechar el potencial de los aeropuertos regionales y de las conexiones marítimas, ya que su gran déficit de accesibilidad, no es solo en relación con el mercado interior continental, sino también en algunas zonas de su propio territorio. Para ello, sugiere se empleen instrumentos de la política de transporte y ayudas estatales para aliviar la incidencia de la lejanía en su posición competitiva y para mejorar las conexiones con el resto de la UE y con terceros países vecinos.

Por tanto, resulta indispensable que la Comisión inicie la revisión de las directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, de manera que las ayudas al lanzamiento abarquen las conexiones entre las RUP y los países terceros vecinos, con las necesarias modulaciones referidas a intensidad y duración.

Es necesario apuntar la existencia de una grave discrepancia sobre el concepto de transporte marítimo de corta distancia, elemento fundamental de cohesión interior en Canarias. En la actualidad existe una única perspectiva sobre este transporte marítimo de corta distancia que se basa en que esta alternativa de transporte puede favorecer el reequilibrio de los modos de transporte y constituir una respuesta a los procesos de congestión de las carreteras continentales. Sin embargo, para los

³⁴ Comunicación C(2004) 43 de la Comisión DOCE C 13 de 17.01.04

archipiélagos supone una apuesta por el desarrollo creciente de la logística "just-in-time", ya que el desarrollo de un sistema multimodal de transporte debe cubrir todo su territorio para garantizar una circulación de mercancías eficiente, rentable y sostenible, y con ello la competitividad de la producción y la distribución en un mercado global cada vez más competitivo.

En definitiva, se trata de reconsiderar el concepto de transporte marítimo de corta distancia, no entendiéndolo sólo como una respuesta a los procesos de congestión de las carreteras continentales, sino como el elemento fundamental de cohesión interior que supone para Canarias y un medio para mejorar la integración de sistemas logísticos y de encontrar soluciones a los problemas generales de doble insularidad y de accesibilidad a los países vecinos –en el caso de Canarias a tan sólo 90km de África Occidental-.

En cuanto a la compaginación del desarrollo del transporte marítimo y la conservación del medio ambiente, existe la disyuntiva entre plantear un sistema donde las actividades portuarias se concentren en unos pocos puertos con mucha actividad y eficacia o su distribución entre un mayor número de puertos, evitando la aglomeración. En el caso de Canarias, impulsar el transporte marítimo de corta distancia requiere una política de puertos que mejore sus infraestructuras y sus conexiones por la importancia en la cohesión territorial del archipiélago. Por otra parte, es preciso encontrar un término medio que, facilitando la interconexión de las islas del archipiélago y de éste con los países de su entorno geográfico, sea extremadamente respetuoso con el entorno.

En el ámbito del transporte también se pone de manifiesto el tema de la seguridad, por lo que resulta necesario mejorar la información a tiempo real sobre el embarque de pasajeros y carga rodante en buques de pasaje de línea regular y cruceros turísticos, por razón de transparencia del mercado del transporte marítimo, por motivos de protección de los buques y las instalaciones portuarias (en aplicación del Código ISPS) y por mejora de la seguridad de la vida humana en la mar (en aplicación de la Directiva 98/41/CE³⁵). Es necesario que este control y suministro de información se realice en los puertos mediante un procedimiento integrado, en el que cooperen las Administraciones Portuarias, las Administraciones Marítimas encargadas de supervisar la seguridad de los buques, las Administraciones con competencias en transporte marítimo y las Autoridades de Aduanas y Policiales.

³⁵ Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasajes procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, DOCE L 188 de 02/07/1998

11. Medio Ambiente e I+D+i

El Libro Verde³⁶ hace referencia a la estrategia temática sobre la protección y la conservación del medio ambiente marino en la que la Comisión ha señalado que el planeamiento espacial marino debe introducirse en los ecosistemas regionales para lo que los Estados miembros deben utilizar, cuando proceda, las organizaciones regionales ya existentes cuyas actividades tienen un impacto en las actividades marítimas: Convenio OSPAR (Convenio sobre la protección del medio marítimo del Nordeste Atlántico), Convenio HELCOM (Convenio de Helsinki sobre la protección del medio marino en la zona del mar Báltico), el Plan de Acción para el Mediterráneo del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UN-MAP), y el proceso de Barcelona para el Mediterráneo (en el ámbito marítimo citar el Convenio de Barcelona y sus Protocolos que pretenden reducir la contaminación en la zona del mar Mediterráneo y proteger y mejorar el entorno marino para contribuir a su desarrollo sostenible). El papel de la UE sería establecer los parámetros, definir la extensión geográfica de las regiones concernidas (ya contenido en la estrategia temática) y los elementos de planeamiento que sean de interés común, correspondiendo el planeamiento concreto a los Estados miembros que a su vez deben involucrar a los terceros países concernidos.

La Directiva sobre la estrategia marina establece tres regiones marinas (Mar Báltico, Océano Atlántico Nororiental y Mar Mediterráneo) y permite subdivisiones siempre que sean compatibles con una serie de subregiones, una de las cuales englobaría las aguas marinas bajo soberanía o jurisdicción de Portugal alrededor de Azores y Madeira y las aguas marinas bajo soberanía o jurisdicción de España alrededor de las islas Canarias.

Partiendo de la base de que es un acierto el enfoque de diferenciar las aguas macaronésicas como un ente propio que sin duda repercutirá en una gestión positiva por las sinergias emergentes y las posibilidades de firmar Convenios con terceros países circundantes, parece deseable que dicha diferenciación se haga a nivel de región. Esto coincide mejor con las divisiones de los Grandes Ecosistemas Marinos (LME-Large Marine Ecosystems) basados en criterios ecológicos, y sería coherente con lo establecido por la Directiva de Hábitats. Incluso es concordante parcialmente con lo previsto en el “Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste” (OSPAR), cuyo ámbito alcanza hasta las Azores, aunque excluye a Madeira y Canarias.

³⁶ Capítulo 5.1 “La elaboración de políticas dentro de la UE”

Como requisito primordial para la gestión integrada del litoral, desde un punto de vista ambientalmente sostenible, se hace imprescindible que las diferentes regiones y subregiones cuenten con un sistema de información geográfica marino preciso, unificado y en constante actualización que permita valorar el estado de las comunidades marinas y su emplazamiento, para lograr que la toma de decisiones en la gestión litoral cuente con variables ambientales concretas y actualizadas. Pero para lograr este objetivo, la UE, al igual que otras regiones del planeta, se encuentra con el impedimento taxonómico³⁷, que en el medio marino es mucho más acusado que en el medio terrestre, tanto por el desfase existente en el conocimiento, como por contar con un menor esfuerzo taxonómico. Así, la Biodiversidad Marina de Canarias es única, pero solo se conoce parcialmente, con importantes lagunas en ciertos grupos taxonómicos y también a nivel de ecosistemas singulares (rasas intermareales, arenales, fondos de maerl/confites, montañas submarinas, cañones, fuentes hidrotermales, cuevas, etc.).

Por este motivo, dentro de la política marítima de la UE se debería fomentar el establecimiento de una red europea de taxónomos marinos, que coordinase a los investigadores e impulsara la formación de una nueva cantera de taxónomos marinos, en aquellos grupos donde fueran necesario, y que favoreciera el intercambio de información y experiencias. Asimismo, sería imprescindible la creación de bancos de material genético y de germoplasma.

La biotecnología azul se encuentra en fase de desarrollo y también tropieza con el impedimento taxonómico antes citado, ya que tanto la Biodiversidad marina conocida como todas aquellas otras especies y ecosistemas marinos que están por descubrir en las aguas canarias son potencialmente susceptibles de tener algún tipo de aprovechamiento biotecnológico. Ello requiere identificar nuevas áreas de desarrollo potencial: detección de nuevas especies con componentes de aplicación biomédica, desarrollo de productos cosméticos, antifouling ambientalmente responsable, mejora de la acuicultura..., precisando esta biotecnología azul de directrices europeas claras que permitan una cooperación con países del entorno geográfico.

Además, se debe tender a que, en la búsqueda de nuevos productos naturales, se priorice la investigación y aislamiento de nuevos productos naturales a partir de organismos marinos, para posteriormente sintetizarlos, frente a la obtención de los mismos mediante la extracción directa de los compuestos a partir de cantidades masivas de organismos marinos.

³⁷ Convenio sobre la Diversidad Biológica: Examen de la iniciativa mundial sobre Taxonomía (<http://www.biodiv.org/doc/meetings/sbstta/sbstta-05/official/sbstta-05-04-es.pdf>).

En el campo de la investigación marina se han de emplear todos los recursos que el VII Programa Marco de I+D ofrece, incentivando una mayor coordinación de los programas de investigación de la UE con los nacionales y regionales.

También es necesario resaltar que se debe realizar un mayor esfuerzo en la transferencia de los resultados de la investigación a la industria, logrando así la aplicación de los resultados en la sociedad, reflexión igualmente aplicable al sector de las energías renovables.

Canarias cuenta todavía con un déficit en la formación y capacitación en temas marinos. Por otra parte, la situación oceánica de las islas y su posición geográfica puede y debe ser una baza de futuro. El archipiélago cuenta con varios centros de formación y de investigación marina, que a través de las redes creadas dentro de la Unión Europea pueden servir como plataforma geoestratégica, desde donde se haga ciencia aplicada al medio marino. La futura Política Marítima Europea debe contemplar los mecanismos para reforzar los medios actuales y crear nuevos recursos que permitan nuevas vías de formación (sistemas de teleformación, etc.) para favorecer la Gestión Integrada de las Zonas Costeras.

La cuestión de la investigación y su traslado a la industria a la que se ha hecho referencia en este apartado entronca directamente con los clusters marítimos.

Resulta esencial que las empresas europeas que operan en un mismo sector se organicen en forma de grandes agrupaciones o clusters, de manera que puedan mantener sus competencias y su prestigio, ampliar mutuamente sus conocimientos, trabajar con una imagen común y, sobre todo, crear las sinergias indispensables para defender sus intereses comunes. Para ello, deben integrar verticalmente los contextos regional, nacional y europeo, impulsando la cooperación y la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas, extendiendo la imagen y visibilidad del sector, la educación y formación de sus recursos humanos, la innovación y la sostenibilidad ambiental en el tejido productivo y la economías regionales.

En estas agrupaciones los investigadores, representados por las universidades y centros de investigación, junto con las industrias sectoriales marítimas, las industrias auxiliares del sector y las administraciones públicas con competencias sobre el mismo constituyen los centros de gestión del conocimiento que aportan un alto valor añadido para el sector.

Por todo ello, el Cluster Marítimo Canario se ha creado siguiendo el ejemplo de los clusters marítimos nacionales existentes hasta la fecha en Europa, teniendo

asimismo en cuenta otras iniciativas como la Plataforma Tecnológica Europea *WATERBORNE* y el Foro de las Industrias Marítimas (MIF).

Se considera que desde Europa se deberá constituir el marco regulador que fomente los espacios colaborativos y de influencia en el que deberían estar integradas las agrupaciones, ya que se requiere un marco administrativo que facilite la integración de los distintos agentes.

12. Energía

Las RUP, por su aislamiento, acusan más intensamente que otras regiones los problemas de seguridad y aprovisionamiento energético, por lo que están especialmente situadas para la investigación y puesta en marcha de energías alternativas y renovables como la solar, eólica, geotérmica...

En cuanto a Canarias, el archipiélago sufre las graves consecuencias inherentes a cualquier otra región insular carente de recursos energéticos convencionales (fósiles) y no conectada a redes continentales: total dependencia energética del exterior, importante peso del sector transporte (tanto marítimo como terrestre) en la demanda de energía primaria, suministro de combustibles exclusivamente por vía marítima y, por lo tanto, excesiva vulnerabilidad frente a crisis energéticas. El hecho insular supone, además, contar con sistemas eléctricos aislados, que en el caso de Canarias son muy difíciles de interconectar, debido a las significativas profundidades existentes entre islas.

El crecimiento económico experimentado en las Islas en los últimos años ha ocasionado importantes incrementos en la demanda de energía (fundamentalmente eléctrica), con el consiguiente aumento en las emisiones de gases de efecto invernadero (el consumo energético representa casi el 90% de estas emisiones en Canarias), agravando la situación de dependencia energética y dificultando escenarios de crecimiento sostenible respecto al cumplimiento de objetivos medioambientales (Kyoto y cambio climático).

El Plan Energético de Canarias 2006-2015 (PECAN 2006)³⁸, recientemente aprobado por el Parlamento de Canarias, pretende corregir esta situación, fomentando la diversificación energética, promoviendo el uso racional de energía (ahorro y eficiencia energética) e impulsando las energías renovables. En este sentido, el PECAN 2006 recoge los principios y las voluntades de las políticas europea y española en materia energética, e incluso supera en objetivos al también

³⁸ <http://www.gobiernodecanarias.org/industria/pecan/pecan.pdf>

recientemente aprobado Energy Package de la Comisión Europea (20% de ahorro de energía, 20% de aportación de energías renovables y 20% de reducción de emisiones en 2020). En concreto, el PECAN 2006 persigue la introducción de combustibles fósiles menos contaminantes (gas natural) y un fuerte incremento de las fuentes renovables de energía, con el ambicioso objetivo de que estas cubran más del 25% de la demanda eléctrica del archipiélago en el año 2015.

Dentro de los objetivos de diversificación energética, tanto la introducción del gas natural en Canarias como el impulso a las energías renovables encuentran importantes obstáculos. En ambos casos, una de las principales razones la constituye la escasez de suelo. En las Islas Canarias, más del 42% del territorio posee algún tipo de protección, y cualquier actividad de tipo industrial (en este caso, de índole energética) supone un considerable impacto ambiental.

La implantación del gas natural está actualmente experimentando serios retrasos, debido a la necesidad de disponer de terrenos en costa en los que ubicar las dos plantas de regasificación previstas a corto plazo. Por otro lado, el impacto que provocan estas infraestructuras ha dado pie a planteamientos alternativos de ubicación de estas instalaciones, surgiendo la posibilidad de situarlas en el mar, a pocas millas de la costa. La regasificación de gas natural en el mar (offshore) es una tecnología naciente e insuficientemente contrastada, pero que socialmente es atractiva. Es muy probable que esta tecnología evolucione a medio plazo, por lo que debería de ser considerada en las políticas, tanto energéticas como marítimas, europeas.

En lo que respecta a la introducción masiva de sistemas de energías renovables, la energía eólica se presenta a corto plazo como la fuente energética renovable con mayor potencial para lograr los objetivos marcados en el PECAN 2006, ya que los niveles de velocidad del viento en Canarias se sitúan entre los más elevados del mundo. Al igual que en el caso anterior, la disponibilidad de territorio supone una limitación importante y un obstáculo si se persiguen mayores cuotas de contribución de esta fuente renovable al mix energético canario. En este sentido, ya comienzan a aparecer escenarios en los que los aerogeneradores podrían situarse en el mar (energía eólica offshore) a medio plazo.

Existen otras formas de energía renovable de origen marino con potencial de implantación en Canarias. Aunque no se prevé que, a medio plazo, la energía procedente de mareas, gradientes térmicos y corrientes marinas realicen aportaciones significativas al balance energético canario, la energía de las olas, muy presentes en las zonas costeras del norte de las islas, supone oportunidades interesantes, recogidas también en el Plan Energético de Canarias.

Dentro de esta tecnología y también con respecto a otros aprovechamientos, la previsión es que convivan instalaciones onshore, por ejemplo sistemas basados en el principio de “columna de agua oscilante”, con instalaciones nearshore y offshore, lo que requerirá una adecuada ordenación de la ocupación de los espacios marinos y costeros que minimice el impacto ambiental, incluyendo el aspecto paisajístico, habida cuenta de su importancia para el turismo.

Tanto la energía eólica marina como la energía del oleaje se están teniendo en consideración en la elaboración de los Planes Territoriales (Insulares) Especiales de Ordenación de Infraestructuras Energéticas, que constituyen un elemento crucial en la planificación energética territorial a medio y largo plazo, con un horizonte temporal más amplio que el del PECAN 2006.

La voluntad de explotación de recursos energéticos renovables en entornos marinos está dando lugar a tecnologías emergentes, que requieren de acciones de I+D+i para su definitivo despegue e implantación comercial. En este sentido, las Islas Canarias pueden considerarse laboratorios reales y plataformas de ensayo ideales, en las que podrán experimentarse múltiples alternativas de generación de energía y aplicaciones: sistemas de anclaje de aerogeneradores multimegavatio a grandes profundidades, nuevos conceptos de transporte de energía eléctrica, nuevas tecnologías de desalación de aguas, tecnologías de producción, almacenamiento y transporte de hidrógeno, etc. En consonancia con lo establecido en los Planes de Investigación Nacionales y Regionales, se están poniendo en marcha iniciativas que tienen como objetivo contribuir al desarrollo de estas tecnologías. Entre estas, destacan varios proyectos, financiados por la UE³⁹, así como por la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN), infraestructura científico técnica singular en la que se prevé desarrollar y ensayar diferentes sistemas energéticos marinos, entre otras actividades de diferentes sectores relacionados con el mar.

13. Cambio climático

El último informe del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC)⁴⁰ fija una elevación promedio del nivel del mar de 4.2 mm/año en el periodo 2000-2080. Sin duda el origen volcánico de Canarias y su fuerte orografía minimizará el efecto de esta subida en cuanto a la pérdida de superficie actualmente emergida,

³⁹ Como ejemplo, en el marco de la Operación Marco Regional RUPPLUS, dentro del Programa Interreg IIIC, existe el subproyecto “La explotación de los recursos marinos para la producción de electricidad en las RUP/NRJRUP”

⁴⁰ Intergovernmental Panel on Climate Change. Impacts, adaptation and vulnerability. Summary for policymakers (<http://www.ipcc.ch/SPM13apr07.pdf>).

pero no obstante hay zonas concretas localizadas a muy baja cota sobre el nivel del mar actual sumamente sensibles y vulnerables.

Por ello es imprescindible empezar a tomar medidas no solo para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, sino para prepararnos para una subida del nivel del mar que hoy día el ser humano no tiene capacidad para controlar.

En este sentido, la zona más vulnerable es toda la franja costera, donde los procesos de erosión e inundaciones van a ser cada vez más intensos y frecuentes. Especial relevancia tienen las playas por el hecho de ser el recurso básico sobre el que se sustenta la mayor parte del turismo de Canarias. Sin duda alguna la subida del nivel del mar determinará que muchas de ellas puedan ver reducida su amplitud en varias decenas de metros e incluso lleguen a desaparecer, con el consiguiente efecto de pérdida de un ecosistema natural, de merma de diversidad paisajística y de desaparición de un recurso básico para el turismo mayoritario que nos visita. Este efecto se verá sin duda acrecentado por el desarrollo urbanístico de la costa, puesto que en Canarias las playas carecen de un cordón dunar que amortigüe el efecto de la subida del nivel del mar.

Por otra parte, la prevista elevación del nivel del mar determinará que muchas de las infraestructuras existentes pierdan operatividad o queden incluso inservibles a menos que se adopten las medidas pertinentes. El ejemplo más claro es el de las instalaciones portuarias, pero también afectará a viviendas, carreteras e instalaciones de todo tipo situadas en la costa.

Todo lo anterior determina la conveniencia de adoptar un plan estratégico que defina medidas concretas que permitan mitigar los efectos del cambio climático en Canarias.

Los medios a través de los cuales la UE puede contribuir en este sentido son variados:

- Garantizando el establecimiento de una red de monitorización de variables climatológicas y ambientales a largo plazo. Este sistema no podrá obviar la monitorización de la biodiversidad, dado que la distribución de especies constituye un importante indicador de los efectos del cambio climático.

En el diseño de esta red de monitorización, la Unión Europea debe aprovechar su presencia en todos los océanos del mundo a través de las RUP y de los territorios europeos de ultramar. Estas localizaciones geográficas proporcionan la oportunidad de recoger datos que permitirán realizar análisis globales, detectando el alcance real de las variaciones.



- Colaborando en la elaboración, allí donde sea necesario, de planes regionales de adaptación al cambio climático.

Para la elaboración de estos planes será precisa la disponibilidad de datos de calidad como condición necesaria para la obtención de análisis fiables que posibilitarán la anticipación a los cambios que han de venir. Dichos datos podrán ser recogidos a través de la red mencionada en el apartado anterior. Asimismo habrá de asegurarse la compilación de series históricas de datos con el fin de contar con toda aquella información pre-existente.

De este modo se contribuirá a la protección y conservación del patrimonio natural así como a la adaptación de las actividades humanas desarrolladas en la orla costera (vivienda, puertos, acuicultura, turismo,...).

- Implementando las políticas a través de las estrategias e instrumentos adecuados, generando nuevas oportunidades de desarrollo basadas en los principios de sostenibilidad, que incluyan la mitigación y adaptación al cambio climático. Deben establecerse los medios adecuados para que estas acciones se pongan en práctica en los ámbitos regional y local, garantizando su correcta aplicación y de este modo facilitando el éxito de las iniciativas y la creación de empleo basado en actividades responsables.
- Adoptando las medidas necesarias para que la Directiva 2001/42/CE⁴¹, exija expresamente que las Evaluaciones Ambientales Estratégicas que impone, consideren los efectos de los planes y programas bajo evaluación en relación con el cambio climático.
- Facilitando a la sociedad información acerca de las predicciones disponibles en relación al cambio climático y de los medios que pueden establecerse para combatirlo en los ámbitos europeo, estatal, regional, local y familiar o individual.

La información habrá de adaptarse a los diferentes sectores de la sociedad: administraciones públicas, entidades privadas y población en general (programas de educación ambiental que atiendan a los diferentes colectivos y rangos de edad). Se proporcionará así la oportunidad de

⁴¹ Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, DOCE nº L 197



poner en práctica medidas de mitigación y adaptación en función de sus capacidades y necesidades.

Se considerarán como temas prioritarios la utilización de energías renovables, la promoción de ahorro energético o el tratamiento de residuos. Sin embargo, será también importante la información sobre zonas en riesgo de inundación o erosión, cambios de temperaturas del mar o de corrientes, que supondrán la necesidad de realineación de infraestructuras en el litoral y de recálculo de estructuras portuarias o la adaptación de determinadas actividades económicas al cambio climático, como es el caso de la pesca, la acuicultura o el turismo.

Será importante evitar que la información proporcionada adquiera carácter catastrofista o sensacionalista, lo cual merma el interés y sentido de responsabilidad ante una situación percibida como inevitable, disminuyendo la capacidad de respuesta de la Unión Europea en su conjunto.