



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 11.9.2012
COM(2012) 491 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL
COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

Progresos de la Política Marítima Integrada de la UE

{SWD(2012) 255 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Progresos de la Política Marítima Integrada de la UE

1. INTRODUCCIÓN

Los mares y los océanos de Europa constituyen una fuente preciosa, si bien con frecuencia infravalorada, de innovación, de crecimiento y de empleo. Facilitan servicios y recursos ecosistémicos valiosos de los que dependen todas las actividades marinas. Desde su nacimiento en 2007, la Política Marítima Integrada (PMI) se esfuerza en promover el desarrollo sostenible de la economía marítima europea y en mejorar la protección del medio marino, fomentando la cooperación de todos los interesados más allá de los sectores y las fronteras.

Transcurridos cinco años, la situación económica ha cambiado radicalmente. Con la Estrategia Europa 2020, la UE desea volver a situar a la economía europea en el buen camino, a fin de promover el empleo, la competitividad y la cohesión social. El potencial de crecimiento de la economía marítima es una oportunidad que Europa, continente marítimo, no puede desaprovechar. Desde 2009, la UE ha puesto en marcha iniciativas fundamentales en todas las políticas marítimas a fin de reforzar la competitividad de Europa. Al evitar la duplicación de esfuerzos y de gasto y al promover el desarrollo sostenible de las actividades marítimas, la PMI ha aportado beneficios concretos a la economía europea y a los sectores marítimos de los Estados miembros.

Europa está reduciendo el gasto público, así pues, obtener los máximos resultados con recursos limitados es crucial. La cooperación permite racionalizar los costes de las operaciones en el mar y aprovechar al máximo los datos disponibles. Dado que continuamente se originan nuevos usos del mar, es esencial que los Estados miembros dispongan de sistemas de planificación estables que favorezcan la inversión a largo plazo y la coherencia transfronteriza.

Es necesario aprovechar plenamente el potencial de innovación de la economía marítima liberado por las inversiones en investigación. La estrategia de la UE en el ámbito de la investigación marina y marítima ha contribuido a alcanzar este objetivo. Gracias a la Directiva marco sobre estrategia marina, podemos gestionar nuestros mares y océanos de manera sostenible. Esta sostenibilidad es una condición indispensable para el desarrollo de la economía marítima y el motor de tecnologías avanzadas que mejoran la competitividad de Europa a largo plazo.

En 2009, el Consejo y el Parlamento Europeo acogieron con satisfacción el primer informe de situación sobre la Política Marítima Integrada (PMI) y pidieron a la Comisión que presentara en 2012 los progresos realizados. Este segundo informe describe los progresos de la PMI y las políticas sectoriales marítimas de la UE entre 2010 y 2012¹. Subraya su contribución a los

¹ Los detalles y las referencias de todas las iniciativas mencionadas en el informe pueden consultarse en el documento SWD(2012) 255 final adjunto.

objetivos de la Estrategia Europa 2020 y señala los avances concretos que contribuyen a promover el crecimiento, mejorar la eficiencia de los recursos y ahorrar fondos públicos.

2. CONTRIBUCIÓN DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA AL CRECIMIENTO Y EL EMPLEO

2.1. Crecimiento azul

En septiembre de 2012, la Comisión adoptó una Comunicación sobre *Crecimiento azul, oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible*, con el objetivo de lanzar una iniciativa conjunta con los Estados miembros, las regiones y todas las partes interesadas a fin de aprovechar plenamente el potencial de la economía azul.

Un estudio iniciado por la Comisión en 2010 señaló algunos problemas comunes, como la falta de competencias apropiadas, el acceso al capital de riesgo, la fragmentación de los datos marinos, los retos medioambientales y la complejidad de los instrumentos de planificación. Los Estados miembros están llevando a cabo acciones dirigidas a subsanar la escasez de competencias, por ejemplo, promoviendo la formación de asociaciones entre el sector de industria y de la formación. Las cuestiones relacionadas con los datos disponibles y con la planificación se abordan en el marco de iniciativas de la Política Marítima Integrada. No obstante, algunos sectores requieren un enfoque más específico. En consecuencia, se han analizado en detalle cinco ámbitos con potencial de crecimiento: el turismo costero y marítimo, la energía renovable oceánica, los recursos minerales marinos, la acuicultura y la biotecnología azul, con el fin de proponer medidas complementarias que estimulen el crecimiento y generen empleo.

2.2. Transporte marítimo

Los servicios de transporte marítimo son esenciales para permitir a la economía europea competir a nivel mundial. En 2011, la Comisión aprobó un *Libro Blanco del Transporte*, que precisa las orientaciones estratégicas de la política de transporte marítimo de aquí a 2018: capacidad de prestar servicios de transporte marítimo rentables; competitividad a largo plazo del sector del transporte marítimo en la UE y creación de cadenas de transporte intermodales integradas para los pasajeros y las mercancías.

Tras la Comunicación de 2009 sobre un *Espacio europeo de transporte marítimo sin barreras*, la Directiva sobre las formalidades de notificación entró en vigor en 2010. Esta iniciativa simplifica y armoniza los procedimientos administrativos para fomentar el transporte marítimo dentro de la UE.

En 2011, la Comisión propuso nuevas orientaciones para las redes transeuropeas, destinadas a reforzar la función de las autopistas del mar como grandes corredores europeos. A través de convocatorias plurianuales, la Comisión muestra el camino para reducir el impacto ambiental del transporte y mejorar su eficacia.

2.3. Energía

Los ciudadanos, la industria y la economía europeos dependen de un abastecimiento energético seguro, garantizado, sostenible y económicamente asequible. La energía eólica marina contribuirá a alcanzar una cuota del 20 % en la paleta energética total para las energías renovables de aquí a 2020. Es una de las prioridades del Plan Estratégico Europeo de Tecnologías Energéticas, a través del cual la industria, los Estados miembros y la Comisión

colaboran en una estrategia a largo plazo de desarrollo tecnológico y proyectos de demostración. El programa marco de investigación y el Programa *Energía Inteligente – Europa*, apoyan también el desarrollo de tecnologías basadas en la energía eólica y oceánica, que contribuyen significativamente al crecimiento en las regiones costeras.

En 2011, la Comisión propuso orientaciones para la elaboración de normas relativas al establecimiento de redes transeuropeas de energía interoperables. Se señalaron corredores prioritarios como la Red Marítima en el Mar del Norte y el Plan de Interconexión del Mercado Báltico de la Energía.

2.4. Construcción naval

La industria marítima europea, gracias a su sólida capacidad de diseño y de innovación, puede desempeñar un papel estratégico para hacer frente a retos como el cambio climático, la contaminación atmosférica, la eficiencia energética y el desarrollo de las actividades en el mar. Como respuesta estratégica a los retos del sector, la iniciativa *LeaderSHIP* favorece la competitividad sobre la base de segmentos tecnológicos en los que la UE es puntera. La iniciativa está en fase de revisión, a fin de tener en cuenta las posibilidades futuras de un transporte marítimo más ecológico y la diversificación en nuevas áreas de negocio como la energía eólica en el mar.

El *Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval* determina los tipos de ayudas estatales que pueden concederse a los astilleros. En diciembre de 2011 se adoptó un nuevo marco que será válido hasta el final de 2013. Contiene disposiciones específicas en materia de ayudas a la innovación y de ayudas regionales a la construcción naval, así como disposiciones relativas a los créditos a la exportación. Su ámbito de aplicación se ha ampliado actualmente a los buques de navegación interior, así como a las estructuras flotantes y móviles en el mar.

2.5. Pesca y acuicultura

El sector de la pesca de la UE está afectado por varios problemas interrelacionados. Las poblaciones de peces están siendo sobreexplotadas, la situación económica de algunos segmentos de la flota es frágil a pesar de los elevados niveles de subvención, los empleos del sector no son atractivos y la situación de muchas comunidades costeras dependientes de la pesca es precaria.

En julio de 2011, la Comisión adoptó un paquete de iniciativas, entre las que figuran nuevas propuestas legislativas destinadas a reformar la *Política Pesquera Común*. Su objetivo es sentar los cimientos de una pesca sostenible, respetuosa del ecosistema, garantizando la calidad del abastecimiento alimentario, la prosperidad de las comunidades costeras, la rentabilidad de la industria y el atractivo y la seguridad de los puestos de trabajo. Las propuestas se centran en la gestión a largo plazo, con claros objetivos de sostenibilidad en materia de explotación de los recursos y el abandono de prácticas que comporten un derroche de los mismos. También se prestará apoyo para mejorar la calidad de los datos, con el fin de sustentar las elecciones estratégicas y garantizar una aplicación y un control más eficaces.

La transición irá acompañada de un *Fondo Europeo Marítimo y de Pesca*, a fin de mejorar la sostenibilidad, optimizar las prestaciones de la pesca costera artesanal, fomentar la acuicultura, apoyar la creación de puestos de trabajo en las comunidades marítimas y velar por la rentabilidad del sector marítimo.

3. COOPERACIÓN INTERSECTORIAL Y TRANSFRONTERIZA A FIN DE GARANTIZAR CONDICIONES ÓPTIMAS PARA EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA

La PMI define una estrategia coherente dirigida a potenciar el desarrollo sostenible de los sectores marítimos. Es necesaria la coordinación para gestionar la incidencia creciente de las actividades marítimas entre sí y su impacto en el medio ambiente, garantizar la seguridad de los ciudadanos europeos y disponer de una mano de obra cualificada.

3.1. Impulsar al máximo el ejercicio sostenible de las actividades costeras y marítimas

Distintos sectores compiten por el espacio y los recursos de las cuencas marítimas. Los conflictos entre los usos del mar y las reivindicaciones de espacio marítimo no dejarán de aumentar, debido sobre todo a la aparición de nuevas actividades en el mar. En un momento en que Europa atraviesa una grave crisis económica, se requieren instrumentos que estimulen el crecimiento y que faciliten la coexistencia de múltiples actividades y limiten su impacto ambiental.

La *Ordenación del Espacio Marítimo* (OEM) y la *Gestión Integrada de las Zonas Costeras* (GIZC) garantizan una planificación de las aguas marinas y una gestión de las zonas costeras intersectoriales y transfronterizas eficaces. Son cruciales para garantizar la sostenibilidad y la seguridad jurídica, así como para reducir los costes de los inversores y los operadores, en especial de los que llevan a cabo su actividad en las zonas transfronterizas.

A pesar de los avances registrados en la elaboración de las estrategias nacionales de GIZC, los informes recibidos de dieciséis Estados miembros de la UE en 2011 muestran diferencias considerables. En 2011, entró en vigor el Protocolo sobre Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo al Convenio de Barcelona (Protocolo GIZC) que es obligatorio para los Estados miembros ribereños del Mediterráneo.

La Comisión actúa como catalizador para la creación de un marco común de ordenación del espacio marítimo en la UE y ha anunciado una *propuesta legislativa sobre la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de zonas costeras* antes de finales de 2012. Asimismo, han servido de base para la elaboración de la propuesta los estudios sobre los beneficios y los efectos económicos de la ordenación del espacio marítimo y de la gestión integrada de las zonas costeras, dos proyectos piloto sobre la cooperación transfronteriza y la plataforma Ourcoast relativa a las mejores prácticas en materia de GIZC.

3.2. Proteger a los ciudadanos europeos y a las industrias marítimas de las amenazas vinculadas al mar

Cerca del 80 % del comercio exterior de la Unión Europea se realiza por vía marítima. El crecimiento de las actividades económicas marítimas requiere un entorno seguro. Tras la elaboración de la hoja de ruta adoptada en 2010, la Comisión trabaja actualmente en un *Entorno común de intercambio de información* (CISE) sobre cuestiones marítimas de la UE. Este mejorará la eficacia y la rentabilidad de la *vigilancia marítima*, mediante un intercambio de los datos adecuado, legal, seguro y eficaz entre sectores y más allá de las fronteras en el seno de la UE.

El éxito de dos proyectos piloto, MARSUNO y BlueMassMed, se integra en este trabajo. La creación del CISE constituye el primer paso hacia un mayor intercambio de datos entre cerca de 400 autoridades sectoriales en la UE. También abre el camino a una mejor coordinación

entre actividades sectoriales relacionadas con el transporte marítimo, la protección de los buques mercantes, las tareas de defensa de las marinas nacionales, el control de la inmigración ilegal y los controles aduaneros, la prevención de la pesca ilegal y de la contaminación y la conservación del medio ambiente marino.

Desde 2009, la UE y sus Estados miembros están a la vanguardia de la mejora de la *seguridad marítima*. El objetivo es eliminar los buques deficientes, aumentar la protección de los pasajeros y las tripulaciones, prevenir los accidentes y reducir el riesgo de contaminación ambiental. La aplicación del *tercer paquete de seguridad marítima de 2009* mejora la calidad de los pabellones europeos, los trabajos de las sociedades de clasificación, la inspección de los buques en los puertos, el control del tráfico, la investigación de accidentes y la protección de las víctimas.

La seguridad de las fronteras marítimas de Europa es un desafío para los Estados miembros. En 2011, la Comisión propuso la creación de un *Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras*. El objetivo es reforzar el control de las fronteras exteriores de Schengen y establecer un mecanismo de intercambio de información que permita a las autoridades de vigilancia de las fronteras de los Estados miembros reducir la pérdida de vidas humanas en el mar y el número de inmigrantes clandestinos que entran en la Unión Europea.

3.3. Empleo marítimo y movilidad profesional

Muchas industrias marítimas carecen de personal con las cualificaciones, conocimientos y experiencia adecuados. Se han puesto en marcha acciones dirigidas a aumentar el atractivo de las profesiones marítimas basadas en la movilidad entre sectores y países y a anticipar las necesidades futuras.

Tras la adopción de la estrategia de transporte marítimo de 2018, un *grupo operativo de empleo y competitividad marítima* formuló recomendaciones en junio de 2011, entre las que figura la revisión de la exclusión de los trabajadores marítimos del ámbito de aplicación de la legislación laboral de la UE, la actualización de la Directiva sobre la formación de las profesiones marítimas y la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT.

El 21 de mayo de 2012, el Comité de diálogo social de la UE aprobó un acuerdo que aplica partes del Convenio 188 de la OIT sobre el trabajo en el sector de la pesca, con el fin de mejorar las condiciones de trabajo de los pescadores a bordo. A petición de los interlocutores sociales de la UE, la Comisión puede proponer la aplicación de este acuerdo a través de una Directiva de la UE de conformidad con el artículo 155 del TFUE. La plena compatibilidad del acuerdo con la legislación vigente de la UE se evaluará en primer lugar.

Entre 2007 y 2010, el *Séptimo Programa Marco de Investigación* (7º PM) aportó una contribución de aproximadamente 1 400 millones de euros a acciones relacionadas con la investigación marina y marítima, lo que representa aproximadamente el 6,4 % de su presupuesto. De este importe, 89 millones de euros se destinaron a la movilidad y a la formación de los investigadores.

Estas iniciativas contribuyen plenamente a la «*Agenda de nuevas cualificaciones y empleos*» y a «*Juventud en movimiento*», dos iniciativas emblemáticas de la Estrategia Europa 2020 para aumentar la tasa de empleo y mejorar la calidad de la educación en la UE.

4. INVESTIGACIÓN, CONOCIMIENTO Y USUARIOS FINALES: SALVAR LA DISTANCIA ENTRE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

La industria marítima europea se caracteriza por la innovación y por mercados de gran calidad. La Comisión está consolidando esta ventaja competitiva mediante la aplicación de un programa ambicioso de investigación marina y mejorando la accesibilidad de los datos marinos con fines de innovación.

4.1. Garantizar el liderazgo marítimo europeo a través de la innovación y la investigación

La Comisión aplica desde 2008 la *Estrategia europea de investigación marina y marítima*, con el fin de obtener el máximo valor de la economía marítima de manera sostenible.

En el período 2007-2010, la ayuda financiera de la UE destinada a la innovación y la investigación marinas ascendió a 1 400 millones de euros y cubrió 644 proyectos. Tres convocatorias conjuntas del 7º PM, reagrupadas bajo la denominación «*El Océano del mañana*», han apoyado proyectos marítimos y marinos pluridisciplinarios con una contribución total de la UE de 134 millones de euros. Este esfuerzo se acompañó de la puesta en marcha en 2012 de temas coordinados, dirigidos a apoyar la aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina, con una aportación total de la UE de 42 millones de euros.

Mecanismos de gobernanza más eficaces, como el *Forum MARCOM+* y la asociación *EMAR2RES* contribuyen igualmente a promover la coherencia de la investigación, mejorando la interacción entre los investigadores, la industria y los responsables de la formulación de políticas.

El *Centro Común de Investigación* (JRC) de la Comisión Europea facilita asesoramiento científico independiente, basado en datos comprobados, para la elaboración de políticas de la UE en ámbitos tales como la pesca, el medio ambiente y la seguridad y la protección marítimas.

4.2. Compartir los conocimientos marinos para facilitar la innovación, la inversión y una formulación de políticas sólida

Mejorar el conocimiento es fundamental para el crecimiento sostenible y para conseguir unos océanos sanos y productivos. La naturaleza actualmente fragmentada de los datos marinos supone una pérdida de recursos para los usuarios que necesitan un acceso rápido a conjuntos de datos múltiples. La *Red Europea de Observación e Información del Mar* (EMODNET) mejora el acceso a los datos y reduce los costes de los usuarios, estimula la innovación y reduce la incertidumbre sobre el carácter de nuestros mares. La Comunicación *Conocimiento del Medio Marino 2020* constituye un marco global para racionalizar el flujo de datos, desde la observación local inicial hasta la interpretación, tratamiento y difusión a nivel europeo.

La Comisión trabaja conjuntamente con más de 50 organizaciones en la realización de una cartografía completa, digital y multiresolución de los fondos marinos europeos, que estará a disposición de la industria, los investigadores y las autoridades públicas de aquí al 2020. Grupos de trabajo temáticos sobre hidrografía, geología, química, biología y hábitats han contribuido a mejorar la comprensión de las políticas aplicadas por los poseedores de los datos en el seno de la UE. Cuatro de los cinco grupos facilitan, a través de portales web gratuitos, algunos datos hasta ahora difícilmente accesibles.

Puede encontrarse información más pormenorizada en la evaluación intermedia de EMODnet, adoptada por la Comisión en agosto de 2012, junto con un Libro Verde: «Conocimiento del medio marino 2020. De la cartografía de los fondos marinos a las previsiones oceánicas».

5. VENTAJAS TERRITORIALES DE LA POLÍTICA MARÍTIMA

Las regiones costeras poseen recursos renovables clave para el crecimiento marítimo, tales como la energía hidráulica, eólica, undimotriz y mareomotriz y la procedente de la biomasa. El turismo costero depende de la existencia de un entorno marino atractivo y saludable. Como la exclusión social puede ser especialmente aguda en las zonas costeras y en las islas, el desarrollo de una economía marítima es esencial.

5.1. Política regional

Europa es una entidad territorial y marítima. Para que los sectores marítimos contribuyan al crecimiento en tierra, es necesario reforzar la conectividad. La Comunicación de 2011 titulada *Contribución de la Política Regional al crecimiento inteligente en el marco de Europa 2020* insta a los gobiernos nacionales y regionales a crear *plataformas de especialización inteligente* en los ámbitos de la investigación, la política regional, las empresas, la innovación y la educación. Este planteamiento permite coordinar mejor la programación para el desarrollo de las regiones costeras y de sus economías.

Un nuevo paso en esta dirección es la propuesta de *disposiciones comunes y de un marco estratégico común* para vincular entre ellas las prioridades de inversión de las políticas en materia de cohesión, desarrollo rural, pesca y asuntos marítimos entre 2014 y 2020.

Numerosos proyectos marítimos han recibido ayuda a través de los fondos de política regional de la UE. Como ejemplo, cabe citar las desalinizadoras o los proyectos de infraestructuras en el mar con fines de demostración de generación de energía undimotriz. *Varios programas de cooperación transfronteriza* de la UE también han favorecido el crecimiento marítimo, tales como los proyectos sobre el potencial de las algas como fuente de biocarburante y las mejores prácticas de adaptación al cambio climático en las regiones costeras.

5.2. Estrategias de cuenca marítima

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

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

En noviembre de 2011 se adoptó la *Estrategia Marítima para la Región Atlántica*, con el fin de impulsar la creación de empleo y el crecimiento en la zona del Atlántico mediante el

refuerzo de su potencial marítimo. El Foro del Atlántico define las acciones prioritarias que se llevarán a cabo en el marco de un plan de acción que se adoptará en 2013. Este permitirá una utilización estratégica de los fondos estructurales de la UE para apoyar el crecimiento marítimo durante el periodo 2014-2020.

En 2009 se adoptó la Comunicación titulada *Una política marítima integrada para una mejor gobernanza del Mediterráneo*, a fin de mejorar la gobernanza de los asuntos marítimos y la protección medioambiental. Las regiones y los Estados miembros han desviado parte de la financiación 2007-2013 de la cooperación territorial europea en favor de objetivos marítimos. Actualmente, se facilita asistencia técnica para apoyar el crecimiento marítimo y mejorar la elaboración de políticas marítimas en países socios no miembros de la UE a través del proyecto sobre la Política Marítima Integrada para el Mediterráneo (IMP-MED), en el marco de la Política Europea de Vecindad.

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

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

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

6. PROTECCIÓN DE LOS ECOSISTEMAS MARINOS — CONDICIÓN Y FACTOR DE CRECIMIENTO

La UE posee la mayor superficie marítima del mundo. Garantizar la salud de los ecosistemas marinos es necesario para el futuro de la biodiversidad de los océanos y para apoyar el crecimiento marítimo. Dado que las empresas marítimas europeas suelen estar a la vanguardia en términos de tecnologías medioambientales innovadoras, la legislación medioambiental favorece también nuestro desarrollo económico.

6.1. El reto de ecosistemas marinos sanos

La *Directiva Marco sobre la Estrategia Marina* de 2008 constituye el pilar medioambiental de la PMI. Su objetivo principal es alcanzar un buen estado medioambiental de las aguas marinas de la UE de aquí a 2020.

Ya se han superado varias importantes etapas hacia la consecución de este objetivo. En 2010, la Comisión adoptó una Decisión sobre los criterios y las normas metodológicas para la evaluación del buen estado medioambiental, que serán utilizados por los Estados miembros para elaborar programas de seguimiento y medidas rentables a fin de garantizar el buen estado medioambiental de sus aguas marinas. En 2011, la Comisión también precisó la relación existente entre la evaluación inicial de las aguas marinas y los criterios aplicables al buen estado medioambiental.

Se han logrado avances significativos en la creación de la red Natura 2000, si bien subsisten algunas deficiencias, especialmente en el mar. En 2011, la Comisión adoptó la *Guía sobre la aplicación de las Directivas de hábitats y de aves en estuarios y zonas costeras*, con especial atención al desarrollo de las infraestructuras portuarias y obras de dragado. El instrumento financiero de la Comisión LIFE + contribuye a la gestión de la *red Natura 2000* en el medio marino, mediante la adopción de medidas de protección innovadoras y el desarrollo de las capacidades.

6.2. Adaptación y mitigación del cambio climático

El cambio climático puede tener consecuencias desastrosas para las regiones costeras, en particular, las amenazas contra las defensas costeras y el riesgo de erosión, de inundación y de aumento del nivel del mar, y puede tener importantes efectos en combinación con otras presiones sobre el medio marino. En marzo de 2012, la Comisión puso en marcha la *Plataforma Europea de Adaptación al Clima*, el sitio web de información más completo sobre las repercusiones del cambio climático y sobre los puntos vulnerables de Europa. Su objetivo es ayudar a los responsables políticos a elaborar medidas de adaptación al cambio climático, en particular en las zonas costeras.

6.3. Combatir la contaminación atmosférica producida por los buques

Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional representan actualmente en torno al 3 % de las emisiones globales de GEI y es probable que aumenten debido al incremento del comercio mundial y la demanda de transporte marítimo. En 2011, la Comisión fijó el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE procedentes del transporte marítimo en un 40 % de aquí a 2050. La Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Agencia Europea de Medio Ambiente, el Instituto de Meteorología finlandés y la Organización Marítima Internacional han puesto en marcha proyectos de cooperación para el control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques en Europa.

En 2011, la Comisión también adoptó una propuesta de modificación de la Directiva 1999/32/CE con el fin de reducir significativamente las emisiones de azufre procedentes de los buques y contribuir a reducir los problemas de calidad del aire en la UE con efectos en la salud humana y en la acidificación.

7. MEJORAR LA GESTIÓN DE LOS ASUNTOS MARÍTIMOS

La buena gestión y la coordinación en el seno de los Estados miembros, regiones costeras, industrias y otras partes interesadas, y entre todos ellos, es esencial para desarrollar la economía marítima de la manera más eficaz y sostenible posible. La circulación de información, datos y mejores prácticas puede promover la inversión y la innovación, al tiempo que contribuye a mejorar la protección del medio ambiente.

7.1. Evolución en los Estados miembros

Los Estados miembros aplican cada vez más enfoques coordinados para el desarrollo de su economía marítima, mediante estrategias nacionales, como Francia, Portugal y Alemania, o a través de iniciativas específicas como la Ley marina del Reino Unido, la Estrategia marítima danesa o la Estrategia científica irlandesa. En 2011, Alemania también adoptó un plan para impulsar su economía marítima.

Varios Estados miembros han establecido mecanismos de coordinación interministerial o creado carteras ministeriales, como Chipre, Francia, los Países Bajos y Polonia, al tiempo que regiones marítimas, como Schleswig-Holstein, Västra Götaland y la Bretaña, han seguido desarrollando sus estrategias marítimas regionales desde 2009.

En 2010, 17 Estados miembros y países asociados lanzaron la iniciativa de programación conjunta «Mares y océanos sanos y productivos» con el fin de promover las sinergias entre los medios de investigación y las capacidades.

7.2. Evolución a nivel de la UE

En octubre de 2010, el *Parlamento Europeo* adoptó una Resolución sobre la PMI que confirmó la validez del enfoque integrado de los asuntos marítimos y en la que se invitaba a la Comisión a dotar a la Estrategia Europa 2020 de una dimensión marítima.

En diciembre de 2011, entró en vigor el *Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Programa de apoyo para la consolidación de la Política Marítima Integrada*. El Reglamento establece el primer programa operativo de la PMI para el periodo 2012-2013, cuya aplicación detallada se describe en el punto 6.2.5 del documento SEC que acompaña al presente informe. Las múltiples bases jurídicas del Reglamento reconocen el enfoque horizontal de la PMI.

El *Consejo de Asuntos Generales* adoptó conclusiones transversales sobre la PMI bajo las Presidencias sueca (noviembre de 2009), española (junio de 2010) y polaca (diciembre de 2011). Estas conclusiones ofrecen una visión general de la evolución reciente, refrendando las iniciativas en curso e impulsando su futuro desarrollo.

En enero de 2011, el *Comité de las Regiones* aprobó un dictamen que destacó la importancia de garantizar el éxito de la PMI por razones sociales, económicas y medioambientales. El *Comité Económico y Social Europeo* adoptó un dictamen sobre la PMI en febrero de 2011 en favor de las sinergias intersectoriales y transfronterizas de las actividades marítimas.

7.3. Evolución a nivel internacional

En línea con su Comunicación de 2009 titulada «Desarrollo de la dimensión internacional de la Política Marítima Integrada de la Unión Europea», la Comisión ha aumentado sus esfuerzos en el ámbito marítimo internacional.

A nivel mundial, la UE ha insistido en la necesidad de aspirar a objetivos más ambiciosos en las resoluciones sobre los océanos y el Derecho del Mar, así como sobre la pesca sostenible, y militado en favor de una adhesión generalizada a instrumentos de gobernanza marítima como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Puede enorgullecerse del éxito de la puesta en marcha, a nivel de las Naciones Unidas, de un proceso que deberá conducir a la negociación de un acuerdo de aplicación de esta Convención en materia de la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina en las aguas internacionales. La UE también insistió en la necesidad de avanzar en la protección de mares y océanos y en la gobernanza marítima, con ocasión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el desarrollo sostenible celebrada en Río en junio de 2012. Asimismo, están siendo un éxito acciones exteriores más audaces como, por ejemplo, un mejor funcionamiento de las organizaciones regionales de ordenación pesquera y una mayor cooperación con terceros países en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Los asuntos marítimos se han convertido en un tema recurrente en los debates con los socios de la UE, como China, Rusia, Japón, Canadá y los Estados Unidos. El ámbito de los diálogos sectoriales se ha ampliado progresivamente para abarcar una cooperación más general sobre asuntos marítimos mundiales.

7.4. Concienciación y visibilidad de la Europa marítima

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

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

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

8. CONCLUSIÓN

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

La Comisión se propone crear las mejores condiciones posibles para un desarrollo económico sostenible procedente del mar. Apoyándose en estos logros, el *crecimiento azul* es el objetivo de los próximos años. Con ocasión de la Presidencia chipriota del Consejo, la celebración de una conferencia ministerial informal sobre la PMI marcará un importante hito hacia la consecución de este objetivo. El *crecimiento azul* inaugurará un segundo capítulo de la Política Marítima Integrada, con el fin de instaurar una economía marítima sana, fuente de innovación, de crecimiento y de sostenibilidad para los ciudadanos europeos.