



Comité Económico y Social Europeo

NAT/429
El desarrollo sostenible de
las zonas costeras

Bruselas, 20 de enero de 2010

DICTAMEN

del Comité Económico y Social Europeo
sobre el tema

"El desarrollo sostenible de las zonas costeras"
(Dictamen de iniciativa).

—————
Ponente: **Stéphane BUFFETAUT**
—————

El 26 de febrero de 2009, de conformidad con el apartado 2 del artículo 29 del Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen de iniciativa sobre el tema

"El desarrollo sostenible de las zonas costeras".

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su dictamen el 13 de octubre de 2009.

En su 459º Pleno de los días 20 y 21 de enero de 2010 (sesión del 20 de enero de 2010), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 138 votos a favor y 4 abstenciones el presente Dictamen.

*

* *

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE destaca que los 136 000 kilómetros de litoral que posee la UE constituyen un activo considerable, pero que la presión demográfica, inmobiliaria, agrícola, económica y turística en estas zonas puede constituir un peligro para su propio poder de atracción y su futuro. Únicamente la adopción de políticas basadas en la noción de desarrollo sostenible, tanto desde el punto de vista económico, como social y medioambiental, puede garantizar un futuro apacible a las regiones costeras.

1.2 A tal efecto, el CESE formula las recomendaciones siguientes:

1.2.1 En materia de protección del medio ambiente

- la instauración de una red de gestores de las zonas marinas protegidas y la creación de una etiqueta europea para estas zonas,
- la creación de un banco de datos europeos de buenas prácticas legislativas y reglamentarias en materia de protección del patrimonio costero entre los Estados miembros,
- una atención constante a la cuestión, demasiado ignorada, de la alteración artificial del litoral (con la salvedad de las obras de protección de los patrimonios naturales, históricos y culturales y de la existencia misma de las poblaciones) y la creación de una red europea de observación del impacto de las obras ganadas al mar basándose en los laboratorios de investigación marina,
- la creación de un Comité científico y técnico de las regiones marítimas destinado a anticipar y proponer soluciones para las consecuencias de la subida del nivel del mar y, en lo que se refiere a las regiones polares, de la destrucción de los glaciares árticos,

- el desarrollo de la información y de la sensibilización en materia de medio ambiente marino.

1.2.2 **Transportes**

El CESE reafirma su apoyo al programa de la red transeuropea de transporte cuya realización sería un medio de apoyo a la economía europea. Para el desarrollo sostenible de las zonas costeras, el CESE destaca, en particular, el interés de los proyectos siguientes: las autopistas del mar (Mar Báltico, Arco Atlántico, Europa Sudoriental y Mediterráneo Occidental), el eje ferroviario "Rail Baltica" y el eje ferroviario del corredor intermodal Mar Jónico/Mar Adriático. Este aumento útil del transporte marítimo y ferroviario deberá ir acompañado de un buen control de las contaminaciones inducidas.

1.2.3 **Actividades económicas con dificultades en zonas de litoral**

El CESE destaca la necesidad de orientar bien las intervenciones del Fondo Social Europeo, del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y del Fondo Europeo de la Pesca hacia las regiones costeras con dificultades particulares, con el fin de facilitar la transición de estas zonas hacia nuevas actividades económicas.

Asimismo, hace hincapié en los costes que los Estados miembros y la Unión Europea deberán soportar para hacer frente a las inversiones y las obras destinadas a contener la subida previsible del nivel del mar, costes que se traducirán en importantes cargas presupuestarias.

Por otra parte, subraya que los efectos del cambio climático en las zonas costeras pueden conllevar desplazamientos de la población con consecuencias sociales y repercusiones en el empleo que convendría anticipar.

1.2.4 **Turismo**

El CESE preconiza la organización periódica de una conferencia europea de turismo balneario responsable –por ejemplo, impulsada conjuntamente por el Comité de las Regiones y el CESE–, que brindaría la ocasión de confrontar las buenas prácticas a través de la UE.

El CESE apoya también la definición para el conjunto de la UE de criterios de calidad medioambiental para las estaciones balnearias, los puertos comerciales y los puertos deportivos.

1.2.5 **Cambio climático**

El CESE preconiza la puesta en marcha de un programa de cooperación europea de investigación sobre los modos de adaptación de las zonas costeras a la subida del nivel de los mares, la creación de una red de información mutua entre centros de investigación y la creación de un Comité científico y técnico europeo encargado de anticipar y prever las respuestas concretas que quepa dar al reto de la subida del nivel de las aguas.

1.2.6 **Sensibilización al medio ambiente marino**

El Comité recomienda el desarrollo de acciones de sensibilización al medio ambiente marino y a los retos que éste representa en aras de las generaciones actuales y futuras. Estas acciones deberían orientarse principalmente hacia las escuelas y la opinión pública. Podrían organizarse durante los períodos de vacaciones en las zonas costeras.

2. **Introducción**

- 2.1 Las poblaciones del siglo XXI se desplazan hacia el mar. Esta tendencia es general y algunas de las metrópolis gigantes, como Shanghái, Tokio, Osaka y Hong Kong se desarrollan a orillas del mar y, en particular, sobre los fondos marinos de poca profundidad. Los expertos en previsiones consideran que este movimiento se amplificará en todos los continentes.
- 2.2 La UE no escapa a este fenómeno y no puede desinteresarse de él, sobre todo si se tiene en cuenta que posee 136 000 kilómetros de costas y que las regiones marítimas de la UE contribuyen en un 40 % al Producto Interior Bruto y concentran un 40 % de la población.
- 2.3 Las zonas costeras, pues, aparecen como fuentes de prosperidad económica y también como lugares de calidad de vida y bienestar social. Aunque las costas son atractivas, concentran numerosas actividades en espacios limitados y circunscritos: turismo, pesca, agricultura, actividades portuarias y aeroportuarias, ciudades en crecimiento, actividades económicas, infraestructuras de transporte, etc. Todas estas actividades tienen un impacto a veces importante en los ecosistemas. Las zonas costeras son lugares de confrontación entre distintos usos relacionados con las actividades humanas. Y, entre los ecosistemas marinos, los que están situados en los fondos marinos litorales poco profundos son con mucho los más ricos en biodiversidad.
- 2.4 Las actividades humanas se concentran en franjas costeras por definición limitadas y, además, amenazadas por la subida del nivel del mar y la erosión. Las consecuencias son que la calidad de vida, las zonas naturales, los ecosistemas terrestres y marinos se ven amenazados. La UE no podía seguir siendo indiferente a estas situaciones ni a estos problemas económicos, sociales y medioambientales.
- 2.5 En 2000, la Comisión publicó una Comunicación sobre la gestión integrada de las zonas costeras en Europa (GIZC), a la que siguió la Recomendación del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 30 de mayo de 2002, sobre la aplicación de la GIZC en Europa. En junio de 2007, la Comisión presentó una evaluación de la GIZC, cuya conclusión era que la Recomendación de la UE tenía un efecto positivo, pero que convenía imprimir un nuevo impulso a esta estrategia.

- 2.6 Pero la actuación de la UE no se ha limitado a este aspecto de las cosas y, en octubre de 2007, la Comisión publicó una Comunicación sobre "Una política marítima integrada para la Unión Europea".
- 2.7 Por último, en junio de 2008 se aprobó la Directiva marco sobre la estrategia marina. Este texto exhorta a cada Estado miembro, en cooperación con los demás Estados miembros y los Estados limítrofes que no pertenecen a la UE, a desarrollar estrategias para sus aguas marinas. El objetivo es "garantizar la protección y conservación constantes" del medio marino y "evitar su deterioro" para alcanzar "un buen estado ecológico del medio marino" a más tardar en 2021.
- 2.8 En el mismo orden de ideas, el Parlamento Europeo aprobó, en noviembre de 2008, una Resolución sobre el impacto del turismo en las regiones costeras: aspectos relacionados con el desarrollo regional.
- 2.9 Como se observa, a las múltiples cuestiones planteadas por las zonas costeras han respondido múltiples documentos e iniciativas europeas cuya aplicación compete a los Estados miembros y entes locales afectados.
- 2.10 A esto conviene añadir también la incidencia de la Política Pesquera Común en la vida económica y social de las zonas costeras.
- 2.11 Es necesario, pues, que toda política de desarrollo sostenible de las zonas costeras integre políticas (como, por ejemplo, la Política Agrícola Común) y enfoques sectoriales coordinados y mutuamente compatibles, tarea nada sencilla porque es muy probable que los intereses y las preocupaciones se revelen contradictorios, tanto en el espacio litoral terrestre como en el mar.
- 2.12 Por consiguiente, la política de la UE en materia de zonas costeras se articula en torno a cinco instrumentos:
 - 1) la GIZC es un instrumento comunitario sobre la base de la Recomendación del Consejo y del Parlamento (2002). Incita al desarrollo sostenible e invita a los Estados miembros a acometer estrategias nacionales. Enmarca y fomenta los intercambios de buenas prácticas y de proyectos;
 - 2) la política marítima integrada para la UE. Ésta es más precisa y define campos de acción considerados especialmente importantes:
 - el espacio europeo de transporte marítimo sin fronteras;

- la estrategia europea de investigación marina;
 - las políticas marítimas nacionales integradas de los Estados miembros;
 - la red europea de vigilancia marítima;
 - el plan de trabajo hacia la ordenación del espacio marítimo;
 - la estrategia dirigida a paliar los efectos del cambio climático en las regiones costeras;
 - la reducción de la contaminación debida al transporte marítimo;
 - la lucha contra la pesca ilegal y la destrucción de los recursos pesqueros;
 - la red europea de agrupaciones marítimas (clusters);
 - el Derecho laboral comunitario en los sectores de la pesca y el transporte marítimo.
- 3) la política pesquera común, que tiene repercusiones evidentes sobre la vida económica y social de determinadas zonas costeras.
- 4) la Directiva sobre los hábitats (Natura 2000) aplicada al ámbito marítimo.
- 5) la Directiva marco sobre la estrategia marina.
- 2.13 En cualquier caso, conviene tener presente que cada costa es un caso particular y que las características geográficas y físicas implican políticas diferentes: mares profundos o mares poco profundos, mares con mareas o sin mareas, litoral con clima templado o polar, costas escarpadas o costas bajas, rocosas o arenosas, etc. De esto se desprende que, aunque sea posible definir objetivos comunes, es imposible definir una política uniforme para el conjunto de las costas, en todo caso en sus disposiciones de aplicación.
- 3. La preservación del medio ambiente natural, terrestre y marino**
- 3.1 Los retos del desarrollo sostenible para las zonas en cuestión se concentran en una serie de asuntos especialmente sensibles:
- 3.2 Frente a la presión ejercida sobre el suelo, algunos Estados han apoyado o puesto en marcha iniciativas de conservación del territorio litoral, como el "National trust", en el Reino Unido, o el Conservatorio del litoral, en Francia, o bien la creación de parques naturales con una zona litoral. Convendría prever la extensión de este tipo de iniciativas destinadas a garantizar el control de los espacios naturales más frágiles y más amenazados, o más significativos, permitiendo para ello que la autoridad pública sustituya a los propietarios privados cuando el bien común así lo exija. Se trata, hasta cierto punto, de crear una categoría de bienes que pertenecen al patrimonio nacional a semejanza de los monumentos históricos u obras de arte de nuestros museos.
- 3.3 La Directiva 92/43 CEE, más generalmente llamada Directiva sobre los hábitats naturales y la fauna y flora silvestres (o simplemente sobre los hábitats), se refiere a la conservación de los hábitats naturales, así como de las especies de fauna (biología) y flora silvestres. Esta Directiva condujo a algunos Estados a extender las zonas de Natura 2000 al mar. Cabe preguntarse por el buen uso de este instrumento de conservación (sobre todo por la

justificación de las amplias extensiones territoriales marítimas que incluyen grandes fondos, para las que los conocimientos de la biodiversidad y los factores de degradación siguen, por lo general, sin conocerse).

- 3.4 La protección de la biodiversidad marina litoral y el mantenimiento de las riquezas pesqueras costeras incitaron a algunos Estados a desarrollar redes de zonas marinas protegidas (MPA: *Marine Protected Areas*). Estas iniciativas tendrán un impacto tanto más favorable cuanto que el conjunto de los Estados ribereños suscribe este planteamiento. Así, por ejemplo, convendría federar, armonizar y promover estos MPA. Una red europea de los gestores de estas zonas de protección y una etiqueta europea serían útiles en tal sentido.
- 3.5 La urbanización galopante de las zonas costeras, la explotación excesiva de las tierras agrícolas litorales y la penetración del agua salada en las capas freáticas adyacentes al litoral requieren especial atención para garantizar a las poblaciones costeras un acceso duradero al agua potable de buena calidad.

4. **La prevención de la contaminación y su tratamiento**

- 4.1 Se trata, naturalmente, de la cuestión clásica del tratamiento de los desechos vertidos directamente en el mar y de la contaminación de las aguas de los ríos y arroyos, sin olvidar la contaminación específica de las aguas portuarias y la contaminación debida al transporte marítimo.
- 4.2 La legislación europea afecta a una parte de estas cuestiones, como la Directiva marco sobre el agua y sus directivas de aplicación. En 2007 la Comisión había lamentado una transposición mediocre y una cooperación internacional insuficiente. Se habían observado muchos retrasos en la aplicación de dicha Directiva. En 2010, los Estados deberán presentar los planes de gestión de las cuencas hidrográficas, que, entre otras cosas, deberán incluir medidas destinadas a proteger –y también, en su caso, restaurar– la calidad de los acuíferos. En este sentido, para las masas de agua compartidas con países no europeos se impone una coordinación de los esfuerzos. Debería clarificarse una jerarquización del impacto nefasto de las contaminaciones acuáticas distinguiendo, por una parte, los objetivos (el ser humano –su salud, su economía, su bienestar– o las especies marinas) y, por otra, el tiempo de reversibilidad o la irreversibilidad de los ataques contra los hábitats o las especies.
- 4.3 La Directiva marco "Estrategia marina" aporta una respuesta específica a la necesidad de preservar y mejorar las aguas marinas, para lo cual define regiones y subregiones marinas y pide a los Estados miembros que conjuntamente establezcan estrategias marinas y definan objetivos medioambientales.
- 4.4 La cuestión de la contaminación marina causada por los buques fue contemplada en los distintos programas Erika.

4.5 Con excesiva frecuencia se ignora una forma de ataque al medio ambiente: se trata de la destrucción irreversible de los fondos de escasa profundidad (hábitats y ecosistema) causada por una excesiva alteración artificial de las orillas por razones que no tienen que ver con la seguridad de las poblaciones ni con la protección del patrimonio. La alteración artificial del litoral europeo causada por la multiplicación de las construcciones en el mar –puertos deportivos, puertos y distintas obras y, a medio plazo, por las múltiples obras necesarias para la protección de las orillas contra la subida del nivel del mar– requiere una toma en consideración comunitaria (como la del observatorio MEDAM, que cubre el conjunto de los acondicionamientos construidos en las costas mediterráneas francesas¹). Por su amplitud, la alteración artificial de las orillas se opone al desarrollo sostenible: la conservación del aspecto natural del litoral y de los fondos de escasa profundidad debe constituir una gran preocupación. En la UE se ha empezado a tomar conciencia del asunto. Así, por ejemplo, en La Camarga (Francia) la adaptación a la subida de las aguas se hace –en los sitios en que es posible– dejando que el mar vuelva a penetrar en zonas de las que se había retirado. En Italia, en La Maremma (costas de Toscana) se lleva a cabo una reflexión sobre los puertos deportivos con vistas a reducir su extensión desarrollando a tal fin la internada de los barcos en tierra firme y una gestión atenta de la ocupación de los amarres.

5. Los transportes en las zonas costeras

5.1 Las redes de carreteras en los litorales sufren a menudo atascos masivos. Esta situación es fuente de inseguridad en carretera, de emisiones de CO₂ y de contaminantes, así como de pérdidas económicas. Desde hace mucho tiempo, la UE desea transferir una parte de este tráfico viario hacia el ferrocarril o las "autopistas del mar", sin que se hayan obtenido resultados tangibles. Cabe hacer algunas observaciones:

- los movimientos de protección de la naturaleza y del medio ambiente no son siempre coherentes y se oponen demasiado a menudo a la realización de infraestructuras que permitirían reducir el tráfico por carretera desarrollando modos de transportes alternativos (son ejemplos el bloqueo de la línea ferroviaria Lyon/Turín dedicada al transporte combinado por ferrocarril y carretera, la oposición tradicional de principio a toda extensión portuaria –Le Havre 2000, por ejemplo, o bien Rotterdam– y la oposición a la realización del canal Rin/Ródano);
- la política de desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril de la UE tiene dificultades para ponerse en marcha a pesar de las recientes iniciativas de la Comisión (Comunicación "Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías", en 2007, "Propuesta de Reglamento sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo", en 2009), tanto por razones "culturales", como la prioridad tradicionalmente otorgada a los trenes de viajeros, como también, sin duda, la falta de cultura comercial.

¹

<http://www.medam.org>.

5.2 Pese a las dificultades, solamente la transferencia hacia las vías férreas o marítimas de una parte del tráfico podría permitir aliviar las redes de carreteras en los litorales. Todo el problema consiste en reconciliar desarrollo económico y social y protección del medio ambiente.

6. **Hacia un turismo costero sostenible**

6.1 Demasiado a menudo se presenta al turismo como solución para las zonas costeras con dificultades. Sin embargo, la duración de la temporada turística suele ser demasiado limitada para ofrecer una alternativa real a una actividad económica en declive. El turismo como "solución milagro" puede llevar a una explotación excesiva del espacio costero con devastaciones irreversibles desde el punto de vista medioambiental, sin aportar solución duradera a las dificultades económicas. Además, la excesiva explotación turística puede acabar matando "la gallina de los huevos de oro" por efecto de la degradación de los espacios. Conviene indudablemente desarrollar un turismo más sostenible y ya se han desarrollado algunas iniciativas, tanto por las autoridades públicas como por organizaciones no gubernamentales.

6.2 En Francia, la ley de 1986 relativa a la ordenación, protección y valorización del litoral se aprobó en respuesta al fenómeno de la ocupación excesiva del suelo de las costas. Tiene por objeto la protección de los equilibrios biológicos y ecológicos, la conservación de lugares y paisajes, e igualmente la conservación y el desarrollo de las actividades económicas relacionadas con la proximidad del agua (pesca, acuicultura marina, actividades portuarias, etc.). Dicho texto se dirige a los municipios del litoral y sus disposiciones esenciales imponen a los responsables de urbanismo la obligación de proteger los espacios naturales importantes y la prohibición de toda construcción a menos de 100 metros del litoral fuera de las zonas urbanizadas. Tras más de veinte años de aplicación, el balance que se puede extraer es más bien positivo. La UE no tiene competencias en materia de urbanismo y ordenación de las zonas litorales, pero al menos podría fomentar el intercambio de buenas prácticas legislativas y reglamentarias entre Estados miembros.

6.3 La Fundación para la educación medioambiental creó en 1985 la etiqueta ecológica "Bandera azul". Ya existe una bandera azul de Europa. Dicha etiqueta se concede a los municipios costeros y a los puertos. Su atribución está condicionada al cumplimiento de criterios relativos a la educación medioambiental, la seguridad, la limpieza y los servicios de proximidad en las playas, la gestión de los residuos, la gestión hídrica, la calidad del agua de baño y las obras de descontaminación. Existen criterios específicos para los puertos deportivos. Aunque esta iniciativa tiene un objetivo evidente de desarrollo turístico, no por ello deja de tener ventajas innegables.

6.4 El ecoturismo o el turismo responsable se desarrolla en toda Europa, a menudo fomentado por los entes locales. El agroturismo permite aportar un complemento de rentas a los agricultores de las zonas litorales.

7. **La Política Pesquera Común**

- 7.1 La gestión pesquera está en manos de la Comisión. La política europea en materia de pesca sostenible cuestiona determinados modelos económicos de este sector, con importantes consecuencias económicas y sociales. Es necesario abordar la cuestión de la pesca sostenible con un mejor conocimiento científico, el único que permitirá una gestión de las poblaciones de peces a largo plazo. En esta óptica, conviene distinguir entre los dominios internacionales de pesca y los dominios de las aguas territoriales, región marina por región marina, en relación con un buen uso de las subvenciones, que ante todo deben respetar el imperativo de una mejor gestión de las poblaciones de peces.
- 7.2 Conviene también diferenciar la pesca artesanal y la pesca de altura. Para la pesca artesanal, la instauración de una red europea de MPA (Marine Protected Areas) permitiría una mejor gestión de las especies costeras de peces garantizando en los sectores sin pesca de estas zonas una elevada densidad natural y, para los peces, una relación numérica normal entre ambos sexos para un buen reparto de las larvas y juveniles. Igualmente, sería útil fomentar la creación de "sociedades pesqueras" (como las que existen en algunos países: cooperativas, asociaciones, "prud'homies" [jurisdicciones formadas por profesionales de un sector], consejos consultivos regionales, etc.) entre patrones de pesca, con una participación activa de los consejeros científicos, con vistas a una mejor gestión de las zonas de pesca costera que cubra una escala diferente de las zonas gestionadas actualmente (en torno a un puerto, litoral de un municipio u otra delimitación administrativa o histórica) para afectar a territorios ecológicamente homogéneos. Con miras a fomentar los intercambios de experiencias y de buenas prácticas, podría contemplarse la posibilidad de conexión en red de tales "sociedades pesqueras".
- 7.3 Se debe plantear también la cuestión de la pesca deportiva (no profesional), ya que, en la medida en que no tiene límites (la reglamentación de la pesca no profesional en el mar no impone muchas restricciones en la mayoría de los países) ni imposiciones económicas (los medios desarrollados por algunos pescadores no profesionales no guardan proporción con el valor de las capturas), su amplitud tiene repercusiones nefastas sobre determinadas especies.

8. **Actividades económicas en zonas de litoral**

- 8.1 En toda Europa, desde hace siglos, se han desarrollado actividades económicas en zonas de litoral: puertos, astilleros, pesca. Aunque entre los puertos de la UE figuran los más importantes del mundo, la actividad de los astilleros y de la pesca afronta importantes dificultades estructurales.
- 8.2 Desde inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial, los astilleros europeos están sometidos a la competencia de los astilleros asiáticos. Esta competencia ha llevado a los astilleros europeos a reestructurarse y especializarse. No obstante, algunos astilleros afrontan graves dificultades como, por ejemplo, los astilleros polacos de Gdansk, Gdynia y Szczecin. Esta situación exige un esfuerzo considerable de reconversión y formación para los asalariados, y no sólo en Polonia.

- 8.3 Europa ha sabido desarrollar también una de las primeras industrias mundiales para actividades de recreo. Antes de la crisis, este sector contaba con más de 37 000 empresas y empleaba a más de 270 000 trabajadores. Su actividad se ha visto gravemente afectada. También en este caso conviene afrontar una situación difícil para los asalariados. En este sector, reconversión y formación para los trabajadores son un imperativo, al igual que el mantenimiento de esta rama emblemática de la industria europea.
- 8.4 Como se ha dicho más arriba, el agotamiento de las poblaciones de peces, la prohibición de determinados métodos de pesca en la UE (pero no necesariamente en países no europeos) y la sobrepesca han tenido por efecto una política pesquera común que afecta de modo importante a este sector, confrontado a la necesidad de una política de reconversión y formación.
- 8.5 La acuicultura es una actividad nueva destinada a responder a la demanda creciente de consumo de especies marinas. No conviene olvidar que se trata de un oficio muy distinto de la pesca, pues está más próximo a la cría de ganado. Además, esta actividad requiere precauciones sanitarias y medioambientales.
- 8.6 El desarrollo sostenible de las zonas costeras necesita que se mantengan actividades relacionadas con esta situación geográfica. El mantenimiento de una agricultura respetuosa con el medio ambiente litoral es útil en las configuraciones favorables a esta actividad. En cambio, el turismo no podría ser la respuesta a todas las dificultades de reconversión, sobre todo si se tiene en cuenta que determinados proyectos de infraestructuras turísticas pueden afectar negativamente a los espacios verdes que todavía quedan en el litoral. La UE debe prestar atención muy especial a las consecuencias económicas y sociales de las políticas que lleva a cabo en este entorno económico específico y frágil.

9. **Sensibilización al medio ambiente marino**

- 9.1 Un 40 % de la población de Europa se concentra en sus 136 000 km de costas, que atraen también a la mayor parte de los flujos turísticos. Es necesario conocer mejor el medio marino, muy rico pero debilitado por esta fuerte densidad humana. Un programa de sensibilización al medio ambiente marino adaptado a cada configuración marítima y centrado, por ejemplo, en las regiones o subregiones definidas en aplicación de la "Estrategia marina", y por lo menos en los cinco mares u océanos que circundan la UE (Mar Báltico, Mar del Norte, Océano Atlántico, Mar Mediterráneo y Mar Negro), permitiría hacer comprender mejor y justificar mejor las medidas de protección del medio marino, con el fin de combatir la contaminación, la sobrepesca o la degradación del litoral por las construcciones artificiales. Por ello, es muy importante fomentar una mejor información específica en las escuelas y en las entidades encargadas de la gestión del litoral.

10. **Cambio climático mundial y subida del nivel de las aguas**

- 10.1 El calentamiento climático supondrá, por una parte, una subida generalizada del nivel de los mares y, por otra, un aumento de la repetición de fenómenos climáticos excepcionales y violentos (tempestades, huracanes, tornados, etc.). La consecuencia, perceptible ya en algunos países, será la erosión de las costas, la desaparición de las playas y el refuerzo de las estructuras de protección de las costas. Este problema va a afectar de manera muy diferente a los países o las regiones europeas y de manera general a todas las zonas urbanizadas costeras, con –en primer lugar– el conjunto de las infraestructuras portuarias y balnearias. Algunos Estados miembros ya han lanzado operaciones de gran amplitud como, por ejemplo, el plan Delta adoptado en los Países Bajos tras la inundación catastrófica de 1953, o bien la operación Moisés, en Italia, para salvaguardar Venecia. Deben preverse orientaciones comunitarias para acompañar del mejor modo posible estos cambios anunciados e irreversibles, considerando simultáneamente los intereses económicos y medioambientales.
- 10.2 Para hacer frente al cambio climático y a sus consecuencias, la UE no debe limitarse a medidas de prevención, sino que debería poner en marcha un gran programa de investigación y desarrollo con los Estados miembros que responda al principio de cooperación entre los centros de investigación y puesta en común de los resultados. Tal iniciativa demostraría la utilidad e incluso la necesidad de una estrecha cooperación europea en este ámbito.

Bruselas, 20 de enero de 2010.

El Presidente
del
Comité Económico y Social Europeo

Mario SEPI
