



ARBEX, Juan Carlos: “El mar en la Unión Europea 2002. Nuevos rumbos para la política marítima comunitaria”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 523-528.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# El mar en la Unión Europea 2002.

## Nuevos rumbos para la política marítima comunitaria

**Juan Carlos Arbex**

*Asistencia Técnica a la Red de Autoridades Ambientales*

En la primavera del año 2001, en una entrevista concedida por el Ministerio de Medio Ambiente, Municipalidades y Regiones del Sultanato de Omán a un equipo de rodaje de las televisiones autonómicas españolas (FORTA), el ministro señaló que su país no estaba dispuesto a cometer los mismos errores ambientales que Europa a la hora de abordar su desarrollo. Consideraba a la política ambiental y de gestión de los recursos de la Unión Europea lastrada por graves equivocaciones cometidas en un pasado relativamente reciente. Esos errores, tras décadas de desarrollismo puro y duro, habían creado en el continente europeo multitud de problemas ambientales.

### LA UNIÓN EUROPEA FRENTE AL MAR

Para el ministro omaní, la gestión de los recursos naturales, especialmente los marinos, era una prioridad del Sultanato. Las reservas de hidrocarburos, petróleo y gas natural, una de las dos únicas fuentes de divisas del país, se agotarían en veinte años y había que prepararse para el futuro gestionando correctamente la otra fuente: los recursos pesqueros de su riquísimo mar. Su Ministerio no era un departamento administrativo más, sino que actuaba e influía en todos los demás ministerios, modulando y corrigiendo su funcionamiento en busca de la sostenibilidad.

Mediados los años ochenta del siglo XX y en vísperas de la ampliación comunitaria mediante el ingreso de España y Portugal en la Comunidad, hasta llegar a doce Estados miembros, la Unión Europea se enfrentaba a un serio replanteamiento de toda su política relacionada con el mar. No solamente se trataba de adaptar la Política Pesquera Común (PPC) ante la llegada de nuevos miembros dotados de una potente flota pesquera. Europa estaba desarrollando una política de cohesión económica y social que reforzaba el incremento de las ayudas financieras a las regiones periféricas o menos favorecidas, al tiempo que ponía las bases de una ambiciosa política horizontal de medio ambiente.

Los años que separan la ampliación llevada a cabo en 1986, de la redacción del Tratado de Maastricht, en 1992, ofrecieron el suficiente espacio temporal para madurar y preparar las piezas de un rompecabezas capaz de, una vez ordenado, marcar las grandes líneas estratégicas comunitarias en materia de medio ambiente. El mundo marítimo debería encajar en esa visión global que guiaría el destino de un territorio poblado por más de 350 millones de ciudadanos. Elemento común en las decisiones y actuaciones comunitarias sería la protección y la mejora de nuestro medio ambiente, incluido el medio marino. Por este motivo, intentar desentrañar la política marítima comunitaria y sus perspectivas de futuro sin tener en cuenta el poderoso factor ambiental, carece por completo de sentido.

### EL TRATADO DE AMSTERDAM

El día 1 de mayo de 1999, la Unión Europea estrenaba un nuevo marco jurídico de relaciones entre sus quince Estados miembros. El Tratado CE, consensuado en la Cumbre de Ámsterdam y actuando «de facto» como una Constitución europea, venía a confirmar las tendencias ambientales de años anteriores. El medio ambiente no quedaba relegado a los Considerandos o a remotos artículos escondidos en medio del largo texto. Antes bien, la Cumbre de la Tierra de Naciones Unidas, celebrada en Río de Janeiro en 1992, había configurado el mandato a 178 Estados de la Tierra para buscar la mejor y más eficiente manera de fomentar otro modelo de desarrollo: el desarrollo sostenible (Programa 21).

El Tratado CE tuvo en cuenta la indicación y situó, en su artículo N° 2, el fomento del desarrollo sostenible como una de las misiones fundamentales de la Unión Europea. Para llegar a la sostenibilidad, el artículo N° 6 señalaba que el camino pasaba por la «integración» del medio ambiente en todas las intervenciones, actuaciones y políticas sectoriales de la Comunidad. Para la Unión Europea, la sostenibilidad era contemplada como la conjunción de tres pilares básicos e inseparables: crecimiento económico, cohesión social y protección y mejora del medio ambiente. Las bases de la integración se establecieron en la Cumbre de Cardiff, celebrada en junio de 1998, lanzándose el llamado Proceso de Cardiff. En ese año, la Unión Europea se encontraba en pleno desarrollo de su V Programa de Acción en materia de medio ambiente (1994-2000). Un programa que preveía la integración de las consideraciones ambientales en cinco sectores clave de la economía: la agricultura, la industria, el transporte, la energía y el turismo.

La última década del siglo XX, gracias al soporte legal del Tratado CE, fue pródiga en Directivas comunitarias en materia ambiental. Directivas que los Estados miembros tuvieron la obligación de trasponer a sus correspondientes legislaciones nacionales. A esos años corresponden la Directiva que modifica la anterior Directiva de Impacto ambiental (Directiva 97/11 CE) y las Directivas de Aves y de Hábitats (Directiva 92/43 CE), además de otras muchas relativas a gestión de los residuos (Directiva 75/442 CE), el tratamiento de aguas residuales (Directiva 91/271 CE), la contaminación atmosférica (Directiva marco 96/92 CE, 1999/30 CE, 2000/69 CE, 2001/81 CE) o los productos fitosanitarios y biocidas (Directiva 91/414 CE y Directiva 98/8 CE).

Entre tanto, en 1993 comenzaba una nueva programación para los Fondos Europeos (FEDER – Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEOGA – Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agraria, IFOP – Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca y FSE – Fondo Social Europeo) que, junto al recién aprobado Fondo de Cohesión, recogían en sus Reglamentos la política ambiental comunitaria. Los instrumentos financieros comunitarios se convertían en una herramienta de esa política y obligaba a que las ayudas financiaran Planes, Programas y Proyectos en las regiones y en los Estados beneficiarios que tuvieran en cuenta la dimensión ambiental. De hecho, las Directrices marcadas por la Comisión Europea para el período siguiente de programación de los Fondos (2000-2006) señalaban dos principios horizontales en la aplicación de los Fondos: la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y la protección y mejora del medio ambiente. Así, las consideraciones ambientales y el fomento del desarrollo sostenible, actuando sobre todos los sectores, marcarían la política marítima de la Comunidad. De hecho, la están marcando de forma cada vez más precisa y exigente.

## EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Cuando la Unión Europea emprendió la consolidación de las Redes de Transporte Europeas (TENS), buscaba la cohesión y el equilibrio entre el llamado «hexágono» o núcleo central de su territorio (figura cuyos vértices pueden ser Londres, París, Lyon, Milán, Berlín o Amsterdam) y las regiones periféricas. Una eficiente y segura red de comunicaciones terrestres sería la base de un desarrollo más armónico del territorio comunitario, ofreciendo mayores posibilidades de crecimiento y bienestar para toda la ciudadanía comunitaria.

Esta red se basó en la construcción de autovías y autopistas. Sin embargo, con el paso de los años, la red de autopistas ha venido a potenciar el transporte por carretera, causando notables problemas: congestión del tráfico, mayor inseguridad vial, consumo de energía, contaminación atmosférica y mayor presencia de gases de efecto invernadero en la atmósfera. La respuesta sería diversificar los modos del transporte dentro del Mercado Único. Las opciones eran el transporte ferroviario de los camiones («ferrou-tage»), incrementar la intermodalidad (posibilidades y facilidades para combinar diversos medios de transporte) y potenciar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (*Short Sea Shipping* – SSS), vulgarmente conocido como cabotaje.

Como ejemplo de las dificultades creadas por la expansión del transporte terrestre, el arco pirenaico es, actualmente, la zona europea con tráfico más congestionado, por encima incluso de los Alpes. Por Irún y La Junquera pasan anualmente más de 60 millones de toneladas de mercancías, el 90% de ellas a bordo de camiones. Ante esta situación se imponían alternativas. Como fue el concepto de «Autopistas Marítimas» acuñado en el Libro Blanco del Transporte publicado por la Comisión Europea.

El proyecto de investigación *European Marine Motorways* (EMMA), integrado en el IV Programa Marco de la Comisión Europea (1996-1998) evaluó la viabilidad técnica y financiera de utilizar buques mercantes *ferries* de alta velocidad como alternativa al transporte de larga distancia de mercancías por

carretera. Una de las muchas rutas analizadas fue la Bilbao-Plymouth (428 millas náuticas), susceptible de ser recorrida por *ferris* capaces de navegar a cerca de 30 nudos y transportar a bordo 100 camiones *trailer*. Pero las cuantiosas inversiones necesarias para este proyecto no servirían para nada si no se acompañaban con otras: agilizar los trámites portuarios y acortar los tiempos muertos en los muelles. Impulsar el cabotaje pasaba, también, por una mayor utilización de los ríos y canales navegables del continente europeo.

Los buques *ferry* propuestos eran los portacontenedores de pequeño tamaño (tipo «feeder») y los buques *Ro/ro* (para carga rodada). De hecho, esta modalidad de transporte marítimo creció en España un 47% entre los años 1993 y 1997, gracias a determinadas ayudas financieras comunitarias.

El cabotaje tiene un gran potencial de crecimiento pero necesita primas a la inversión e incentivos fiscales si quiere compensar los costes de explotación y competir con el transporte por carretera. De momento, el *Short Sea Shipping* absorbe el 41% del gasto total en transporte dentro de la Unión Europea, mientras que el de carretera representa el 47%. Se ha vaticinado que el tráfico de camiones pesados por las rutas comunitarias se duplique en el año 2010 y existe una cierta alarma por el coste suplementario (económico, social y ambiental) que está suponiendo la congestión y el deterioro de las autopistas europeas. Esta congestión en el sistema viario alcanzará en el año 2010 la cifra de 80.000 millones de euros (el 1% del PIB global de la UE).

Los costes de mantener la actual situación se miden también en daños ambientales, ya que la Comisión Europea recuerda que los mayores aumentos previstos en la generación de emisiones de gases de efecto invernadero proceden del transporte por carretera y el tráfico urbano. Si no se acometen serias reformas en el sistema será difícil cumplir con el compromiso del Protocolo de Kioto, ratificado en Nueva York por los 15 Estados miembros a finales de mayo de 2002. Se abren, por tanto, perspectivas de futuro para puertos, empresas navieras, consignatarios y astilleros.

## LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN (PPC)

Si el uso de la mar como espacio de comunicación y transporte vendrá a compensar los daños ambientales que está causando el transporte de mercancía por carretera, la protección de sus ecosistemas es motivo de preocupación por parte de la Unión Europea. Hace más de veinte años que todas las alarmas están encendidas iluminando un panorama de agotamiento de los recursos marinos renovables a causa de la sobrepesca. Una sobrepesca motivada, básicamente, por el crecimiento de la población mundial y el incremento del consumo de productos marinos en los mercados occidentales.

A este respecto, es bien sabido que la FAO considera sobreexplotados el 70% de los caladeros internacionales. Algunos de esos caladeros han entrado en una profunda crisis de la que difícilmente podrán salir. Es el caso del bacalao de Terranova o del arenque y el bacalao del Mar del Norte. En el primero de los casos, las capturas de bacalao han descendido desde las 450.000 Tm anuales de comienzos de los años noventa hasta las 47.000 Tm actuales. En el segundo caso, los recortes en las capturas han descendido en un 75% en apenas cinco años. La Unión Europea ha tratado de llevar adelante una política de conservación de los recursos pesqueros en aguas comunitarias basada en la reconversión de las flotas y la implantación de cuotas draconianas (TACs) para determinadas especies y caladeros. Para ello contaba con un Fondo Estructural, el IFOP (Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca) que buscaba, entre otras cosas, dar ayudas para acomodar la capacidad de extracción de la flota comunitaria de pesca a las posibilidades y capacidades reales de los caladeros sobre los que trabajaba. Eso se traducía, en resumen, en reducción de la flota y del esfuerzo de la pesca.

La batalla dura ya más de veinte años y, según la Comisión Europea y sus organismos científicos, la PPC no ha conseguido el resultado apetecido. El propio Comisario considera a la PPC como fracasada. Además, la variable ambiental ha intervenido de forma decisiva en estos últimos años introduciendo en la Política Pesquera Común el concepto de los ecosistemas marinos. Brevemente descrito, el nuevo planteamiento considera que la pesca extractiva actúa empobreciendo los ecosistemas al incidir sobre determinados eslabones de la cadena trófica, perjudicando los mecanismos biológicos del océano. No solamente había que proteger los recursos pesqueros degradados que podrían dejar de alimentar a los seres humanos, sino que había que dejar «comida» suficiente para otros seres y respetar los hábitats marinos para el correcto funcionamiento de la vida oceánica.

En el año 2001 vio la luz el Libro Verde sobre la pesca comunitaria que, en vísperas del verano de 2002, ha supuesto el planteamiento de severos recortes en las capturas practicadas en aguas comunitarias. Las

espadas están en alto, pero todo parece indicar que los próximos años serán muy duros para el sector pesquero comunitario. Sobre todo para España y regiones como Andalucía y Galicia.

La reducción de la flota debe acomodarse a la protección que debe recibir la pesca artesanal, verdadero cimiento cultural e histórico de numerosas comunidades y con capacidad para mantener una pesca respetuosa con el medio marino. Para la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA), en el mundo de la pesca debe diferenciarse lo que significa la pesca artesanal, cuyo mercado es la alimentación, y la pesca industrial destinada, en demasiadas ocasiones, a extraer recursos marinos para otros usos que la pura y directa alimentación humana. Además, la pesca europea, al verse sometida a fuertes controles, ha causado daños colaterales.

Efectivamente, empujadas por la presión que sufren en aguas comunitarias, las flotas industriales comunitarias han emigrado a otras aguas y caladeros lejanos que todavía no disponían (ni disponen) de información científica y control sobre la situación de sus *stocks* de pesca. El resultado ha sido un verdadero «saqueo» de los mares, por ejemplo, de Senegal o de Argentina. La actividad europea, unida a la de flotas asiáticas sumidas en idénticos problemas, ha causado profundas crisis alimentarias en países pobres que han visto reducido su acceso a la proteína marina. En ocasiones, la única proteína de que disponen. Todo ello se ha visto potenciado por la sólida implantación de los mercados de productos marinos en el mundo occidental y la fuerte demanda de los mismos. Más aún tras los problemas que está causando la desconfianza del consumidor hacia la alimentación animal (vacas locas, pollos transgénicos, piensos enriquecidos con antibióticos que provocan resistencia ante los microorganismos, etc.) y la divulgada bondad de la dieta mediterránea basada en frutas, verduras y... pescado.

Para los mares europeos y el sector pesquero comunitario, el futuro está lleno de incertidumbres. Pero hay posibles salidas en la creación de Reservas Marinas y la implantación de la Red Natura 2000 en el mar, la reconversión de los pescadores hacia el mundo del turismo y la conservación, las certificaciones y etiquetajes de «Pesca Sostenible» o Pesca Ecológica para la pesca artesanal, el abandono de artes de pesca agresivos y poco selectivos, la minoración de los descartes, la duplicidad de empleos en la mar y en tierra con el establecimiento de moratorias, y la potenciación de la acuicultura entre los pescadores y sus asociaciones.

Esta última actividad tiene un interesante porvenir en las aguas y costas de los Estados del sur de Europa. Su rápido desarrollo está siendo más estrechamente controlado desde el punto de vista ambiental, aunque están apareciendo puntos oscuros que merecen la atención de las autoridades ambientales comunitarias y nacionales. Las facetas negativas de la Acuicultura pueden ser su potencial capacidad para contaminar las aguas marinas y continentales próximas (restos de alimentación, deyecciones y detritos), la alteración de la franja costera con las instalaciones, los efectos «sombra» que causan las jaulas sobre los fondos marinos o los efectos «sumidero» de las instalaciones que atraen a la fauna salvaje hacia puntos concretos de la costa donde son atrapados por los pescadores. No obstante, la aspiración de cubrir hasta el 40% de la demanda de productos marinos mediante la Acuicultura antes del año 2010, con el respiro que representaría para los ecosistemas y la capacidad de creación de empleo, pueden ser una opción para la pesca extractiva.

La Resolución del Parlamento Europeo (2002/0018) sobre las piezas de una estrategia para la integración de las exigencias de protección del medio ambiente en la Política Pesquera Común, refleja claramente las líneas y ejes por los que se moverá la pesca europea en los próximos años. Por un lado, considera que a la actual situación de sobreexplotación y de excesivo esfuerzo de pesca no se puede responder únicamente con la disminución del número de buques y de la fuerza de trabajo.

Pero, por otro lado, opina que los niveles actuales de pesca industrial son muy perjudiciales para el ecosistema marino en su conjunto y pide a la Comisión una reducción real e inmediata de los niveles de la pesca industrial. También muestra su preocupación por el desarrollo de peces modificados genéticamente, pide estudios sobre los daños ocasionados por diferentes sistemas de pesca e indicadores para evaluar el impacto de la pesca y la Acuicultura sobre los ecosistemas marinos. También considera que el sector pesquero es con más frecuencia víctima que responsable de los desequilibrios ambientales del ecosistema marino, provocados por un modelo de desarrollo ajeno al mundo de la pesca y que se caracteriza por la explotación incontrolada de los recursos, la generación de residuos y el deterioro del medio ambiente en las zonas costeras.

## LA GESTIÓN INTEGRADA DE LAS ZONAS COSTERAS

En septiembre de 2000, la Comisión Europea presentó al Consejo y al Parlamento Europeo la Comunicación sobre la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (COM-2000/547). La protección del

medio marino es una constante en la política ambiental comunitaria, consciente de que la mayoría de la contaminación y las alteraciones que sufre el mar procede de la actividad terrestre.

La Directiva 91/271/CEE sobre tratamiento de aguas residuales urbanas señala la fecha del año 2005 como límite para que las aguas residuales reciban el tratamiento adecuado antes de verterse en ríos, que finalmente llegan al mar, y en el litoral. Para muchos Estados miembros de la UE, los Fondos Estructurales y de Cohesión han servido para poder financiar la construcción de numerosas Estaciones de Depuración de Aguas Residuales (EDAR) que, en definitiva, darán un respiro a las aguas marinas costeras. Por otra parte, la Unión Europea, y España, ha hecho suyos o ha ratificado los Convenios internacionales sobre contaminación del mar, como el Protocolo MARPOL 73/78, el Convenio Oslo París (1992) o el Convenio de Barcelona sobre protección del Mediterráneo (1976). Pero faltaba la adopción de una estrategia europea que recogiese los problemas ambientales que acosan a la franja litoral del continente.

Aún reconociendo que no existe ninguna solución legislativa sencilla para un problema tan complejo, la Unión Europea se veía en la obligación de cumplir compromisos y acuerdos internacionales en la materia, como el Programa 21 de Naciones Unidas (Capítulo 17 del Programa 21). Las zonas costeras revisten una importancia estratégica para todos los europeos y son el hogar de un amplio porcentaje de ciudadanos, ya que se calcula que el 50% de la población comunitaria vive en una franja de 50 kilómetros en torno a la costa. La costa es, también, fuente importante de alimentos y materias primas, eslabón vital para el transporte y el comercio, emplazamiento de algunos de los hábitats más valiosos y destino favorito para el tiempo de ocio. Los problemas que acosan al litoral son la destrucción de esos hábitats, la contaminación del agua marina, la erosión de la costa y el agotamiento de los recursos ante el empuje de la Acuicultura o el turismo. También hay problemas socioeconómicos y culturales, con debilitamiento del tejido social y desempleo.

En definitiva, las regiones costeras de la Unión Europea están sometidas a una presión constante. La estrategia de gestión integrada de las zonas costeras se propone fomentar la colaboración en materia de ordenación de la franja litoral (los quince Estados miembros suman 89.000 kilómetros de litoral) con una gestión basada en la asociación con la sociedad civil. Pero existe falta de conocimientos, una normativa inadecuada y poco coordinada, insuficiente participación y descoordinación entre las administraciones competentes.

La práctica totalidad de las políticas sectoriales comunitarias influyen, más tarde o más temprano, en la franja costera. La Política Agraria Común (PAC), por ejemplo, puede influir sobre el volumen de purines y estiércoles vertidos a los ríos y que acaban en el mar desde las explotaciones intensivas porcinas o bovinas. Los nitratos del estiércol o de los abonos químicos artificiales causan la proliferación de algas azules (eutrofización) que asfixian otras formas de vida acuática.

Los mayores problemas que acosan a las zonas costeras europeas, como se ha indicado anteriormente, son el desarrollo de un turismo mal planificado, el declive de la pesca y su industria asociada, la mala planificación de las redes de transporte, la creciente urbanización, la erosión, la contaminación y la destrucción de hábitats. En el caso del turismo, concebido como grandes complejos al borde del litoral, se está ejerciendo una presión enorme sobre los recursos locales de agua dulce. Los núcleos turísticos se encuentran congestionadas por el tráfico urbano, con problemas de contaminación atmosférica, mala gestión del suelo por recalificaciones de terrenos agrarios y excesiva dependencia de una única fuente de empleo (monocultivo del turismo).

Para muchos pueblos de la costa, la pesca ha formado parte de su historia durante siglos. Ahora, con la disminución de los recursos y la decadencia del sector, se están perdiendo empleos. Además, existe una estrecha relación entre pesca y turismo. Se trata de sinergias ya que la actividad pesquera es un atractivo turístico y cultural para muchos visitantes que desertan de enclaves antes cargados de fuerte personalidad y tradición cuando ven los puertos vacíos y los muelles inactivos. Por otro lado, la pesca y sus instalaciones tiene que, a menudo, compartir espacio con edificaciones turísticas y puertos deportivos. También tienen que compartir espacios marinos y convivir respetando la calidad de las aguas de baño y los recursos marinos que atraen al turismo de buceo. Pesca y turismo están pues llamados a gestionarse de forma integrada.

El transporte, por su lado, precisa de una especial planificación en la zona costera. Es la vía de penetración del turismo pero puede provocar problemas de congestión, contaminación y destrucción de hábitats. La solución pasa por una gestión que tenga en cuenta una «accesibilidad sostenible», con sistemas de transporte eficaces y armoniosos con el entorno local. Esto quiere decir que se imponen relaciones de trabajo muy estrechas entre quienes planifican el transporte y el resto de los sectores representados en la costa.

Por lo que respecta a la expansión urbanística descontrolada, entramos en el fenómeno de las residencias secundarias, vacías la mayor parte del año. Este tema es especialmente grave en las zonas del sur de Europa, donde proliferan los conflictos urbanísticos, las construcciones ilegales, las destrucciones de hábitats y paisajes, las dificultades en el acceso público a la costa, el sellado y compactación del suelo y la contaminación por infraestructuras inadecuadas.

No debe perderse de vista que el sellado del suelo (por procesos urbanísticos o vías de comunicación) disminuye la capacidad de retención de agua de lluvia y aumenta la escorrentía. Lluvias torrenciales, que pueden multiplicarse por el cambio climático, caen sobre un suelo costero impermeabilizado y corre sin freno hasta el mar provocando contaminación de las aguas y, cuando menos, turbiedad que deteriora el correcto funcionamiento de los ecosistemas (menos radiación solar y alteraciones del sustrato). Además, puede ser la causa de una mayor erosión.

La erosión del litoral europeo representa un enorme desafío. Estamos ante un proceso que se ha intentado contener mediante actuaciones «duras» consistentes en diques y escolleras. Pero en muchas ocasiones, estas construcciones de defensa, con un elevado coste económico para el conjunto de la sociedad, no han servido o han agravado el problema. La Unión Europea apuesta por una «Retirada Controlada» de las zonas más expuestas, reduciendo la actividad humana en ellas de forma gradual. Es cierto que, en algunas zonas, esta retirada no es posible a causa del alto valor económico e histórico que encierran. En estos casos, se proponen actuaciones blandas de protección, como puede ser la regeneración de los sistemas dunares.

Las zonas costeras sufren dos tipos de amenazas de contaminación. La primera es la procedente de accidentes o catástrofes marítimas, con el vertido de hidrocarburos o productos químicos al mar. La segunda, menos conocida y especialmente difusa es la contaminación de las aguas marinas por actividades terrestres. Aquí intervienen los contaminantes procedentes de la agricultura y la ganadería (nitratos y pesticidas), y los vertidos de aguas residuales urbanas e industriales sin depurar. La Directiva Marco sobre Agua, viene a contemplar el ciclo integral del agua a nivel de cuenca hidrográfica, conectando a todas las partes interesadas que, a nivel local, regional o nacional, ejercen un impacto sobre los recursos hídricos. Desde los manantiales de montaña hasta el mar. La Unión Europea se ha dado a sí misma un plazo de 15 años para gestionar las cuencas fluviales y alcanzar un buen grado de calidad de las aguas costeras.

Finalmente, el crecimiento demográfico y todas las actividades y problemas antes enumerados, están provocando daños irreversibles a algunos de los más ricos y frágiles hábitats de la Comunidad. Es prácticamente imposible reconstruir un hábitat costero destruido y, aunque esto fuera posible, representaría un coste muy elevado. Esa destrucción, además de la consiguiente pérdida de Biodiversidad, entraña riesgos para los recursos hídricos y la erosión del litoral.

Hay una gran desconfianza de los responsables económicos locales y regionales (autoridades y agentes sociales) hacia quienes defienden la protección de los hábitats costeros, especialmente líneas de costa, dunas, humedales o acantilados. Piensan que esa protección dificulta la construcción de más carreteras, comercios y complejos turísticos y, por tanto, son frenos al desarrollo y la creación de empleo. Sin embargo, no son conscientes de que este modelo de desarrollo duro puede ser muy perjudicial para el propio turismo que, una vez degradada la costa, escapa hacia áreas más naturales y armoniosas. Como suele ser demasiado habitual, se trata de planificaciones que solamente tienen en cuenta la rápida obtención de beneficios o la brillantez de una gestión política durante un corto período de tiempo. No se tiene una visión a medio y largo plazo. No se planifica dentro de un desarrollo sostenible que beneficie a futuras generaciones.