Mesa 2. GIZC, Planificación y Tráfico marítimo

El litoral es un ámbito fundamental del territorio, tanto por ser el espacio en el que se desarrollan múltiples actividades humanas, como por el alto valor de sus recursos naturales, culturales y paisajísticos. Para garantizar la viabilidad futura de las actividades económicas que sustentan a la creciente población costera, es necesario conservar los ecosistemas, recursos naturales y paisajes en los que éstas se apoyan. Por ello, la Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC) plantea observar el litoral de forma conjunta, tomando en consideración tanto la fragilidad del medio donde las actividades se desarrollan como la diversidad de actividades y usos, y valiéndose de la coordinación entre administraciones y la participación social en la toma de decisiones. El VII Protocolo relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo (Protocolo GIZC), en el Marco del Convenio de Barcelona para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo, es un acuerdo internacional que entró en vigor el 24 de marzo de 2011. De este modo, se ha convertido en el primer instrumento jurídico vinculante en el mundo sobre Gestión Integrada de Zonas Costeras, y los países firmantes tienen la obligación legal de ponerlo en práctica.

Documento de referencia sobre GIZC

Protocolo del Convenio de Barcelona sobre la gestión integrada de las zonas costeras (2010)

El Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo (Convención de Barcelona) entró en vigor el 12 de febrero de 1978. Puede considerarse una piedra angular para la promoción de la protección del medio ambiente y la integración en el Mediterráneo. La Comunidad Europea y todos los Estados miembros mediterráneos de la UE son partes contratantes de la Convención.

España, como Miembro de la UE, firmó y ratificó el protocolo de Gestión Integrada de Zonas Costeras y entró en vigor en 2011. **Marruecos** ratificó el Protocolo en septiembre de 2012 y entró en vigor en octubre de 2012. Mientras que **Argelia** lo firmó en 2008 pero no lo ha ratificado todavía.

Protocolo GIZC. ¿Cuáles son los principios en los que se apoya la GIZC?

- La parte marina y la parte terrestre deben considerarse una entidad única, complementaria e interdependiente.
- Establecimiento de una gobernanza adecuada que permita una participación suficiente de las poblaciones locales y de las partes interesadas
- Coordinación institucional intersectorial organizada.
- Evaluación preliminar de los riesgos relacionados con las actividades e infraestructuras para evitar y reducir sus impactos negativos en la costa
- En caso de producirse, realización de una restauración adecuada de los daños en la costa.

- Enfoque ecosistémico para el desarrollo sostenible de la costa.
- Formulación de estrategias, planes y programas del uso del suelo que garanticen una ordenación equilibrada del territorio en el litoral y que prioricen los servicios públicos y actividades que requieran de la proximidad al mar.
- Integración de los distintos sistemas: ambiental, socioeconómico y cultural, para no superar la capacidad de carga de la costa y evitar los efectos negativos de las catástrofes naturales y del desarrollo.

En ambas orillas del mar de Alborán se han realizado significativos esfuerzos por implementar el modelo GIZC en cumplimiento del Protocolo GIZC, a través de proyectos demostrativos. La experiencia finalizada proyecto CAMP Levante de Almería (www.camplevantedealmeria.es), tiene la particularidad de haberse implementado estando ya en vigor el Protocolo GIZC y, por tanto ha sido un ensayo de cómo podría aplicarse.

Se han desarrollo proyectos en la costa de Nador (Marruecos) que se ha diseñado basándose en los resultados de las experiencias previas. El mar de Alborán se ha convertido de facto a lo largo de los últimos años en un “hot spot” de experiencias prácticas locales en GIZC. Estos proyectos GIZC locales han sido exitosos porque han permitido elaborar planes de acción para zonas costeras concretas con un enfoque integrado, participación social y coordinación institucional. Sin embargo, el mayor reto para demostrar las ventajas del modelo GIZC es que las dinámicas establecidas tengan continuidad, esto es, que las propuestas surgidas lleguen a aplicarse.

Marruecos no sólo lo ha ratificado sino que también han desarrollado y está implementado experiencias demostrativas de gestión integrada de zonas costeras:

- CAMP Marruecos. Programa de Gestión Costera del Rif Central. 2007 – 2010.
- AT SMAP III. Refuerzo de las capacidades de la población local del litoral de M’diq y Essaouira. Elaboración de un Plan Local de Acción GIZC. Año 2008.
- Proyecto SMAP III en el litoral de la Provincia de Nador. De 2006 a 2009. Proyecto SMAP III – 2. Aproximación de Gestión Integrada de las zonas húmedas en la zona costera de Moulouya – Saidia – Sitio RAMSAR y en las zonas costeras de El – KalaAnaba. 2007 – 2010.
- Proyecto de Gestión Integrada de Zonas Costeras en la Región Oriental de Marruecos 2013 – 2017

Además, el modelo GIZC no se ha llegado a implantar aún a través de estrategias nacionales o regionales en ninguna de las dos orillas del mar de Alborán:

• En Andalucía se elaboró en 2008 una propuesta de Estrategia Andaluza de GIZC.

• En Marruecos está prevista la redacción de una Estrategia Nacional de GIZC.

El **transporte** por vía marítima es el medio más utilizado en el comercio internacional, en el mar de Alboran, el puerto de Algeciras y Tanger-Med son los más importantes. El tráfico a través del Estrecho de Gibraltar y por tanto de Alborán, incluye embarcaciones de diverso tamaño, desde pequeñas embarcaciones artesanales de pesca a los mega buques que son cada día más frecuentes en puertos como el de Algeciras[1].

Aunque hay una necesidad de más información y la investigación, los impactos del tráfico marítimo en el Mar de Alborán ha demostrado ser alto en intensidad, frecuencia, duración y distribución geográfica . Si bien algunos impactos requieren más investigación para comprender los efectos ecológicos en hábitats y especies algunas medidas pueden ser identificadas para una gestión prioritaria se pueden a tres niveles: corto, mediano y largo plazo.

Corto plazo

- Desarrollar estaciones de amarre permanentes alrededor de hábitats marinos sensibles y AMP.
- Integrar el ruido marítimo, los impactos físicos, los efectos TBT y las emisiones en el diseño de áreas marinas protegidas (AMPs)
- Trabajar con la OMI a que ajuste las rutas, fusione las rutas existentes y / o crear nuevas rutas con restricciones de velocidad para minimizar la exposición de mamíferos marinos sensibles al ruido
- Reducir la velocidad al cruzar áreas de alta densidad de cetáceos y tortugas.

Medio plazo

- Clasificar el ruido subacuático como contaminante en legislación nacional y su gestión en consecuencia, y usar los Hábitats y la Directiva de la Unión Europea como marco para el desarrollo regulaciones en Alborán;
- Monitorear los niveles de TBT y sus posibles alternativas
- Fortalecer la vigilancia de guardacostas a nivel nacional para reducir derrames de petróleo, y simultáneamente coordinar esfuerzos multilaterales para hacer cumplir MARPOL;
- Hacer cumplir las regulaciones para frenar la escorrentía de tierras agrícolas, fugas de vertederos y operaciones industriales y vertidos de basura;
- Solicitar a todos los países mediterráneos a firmar el Convención Internacional para el Control y gestión del agua de lastre de los buques y sedimentos (IMO 2004) Organización Marítima Internacional (OMI), e implementar sus recomendaciones.

[1] Los megabuques o buques de 18.000 TEUS (Capacidad de carga de un contenedor normalizado de unos 6 m) son buques de grandes dimensiones. Concretamente, tienen 400 metros de eslora y una capacidad para transportar 18.000 contenedores. Las terminales de contenedores del puerto de Algeciras, APMT y TTI Algeciras, han operado ***76 mega buques durante el primer semestre de 2018***, un 29% más de este tipo de portacontenedores respecto al mismo periodo del año anterior (http://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-puerto-de-algeciras-atiende-un-29-mas-de-megabuques-en-el-primer-semestre-de-2018/)

Largo plazo

- Aumentar la conciencia pública con respecto a problemas y los efectos del tráfico marítimo en biodiversidad;
- Crear alianzas multilaterales entre partes interesadas asociadas con el sector marítimo, industrias y sus impactos;
- Fomentar el uso de combustibles marinos más limpios, instalación de instalaciones de control de la contaminación a bordo, diseño de nuevos motores y embarcaciones, y procedimientos operacionales en el puerto para reducir las emisiones de barcos.

Objetivos para la GIZC, la planificación espacial y el tráfico marítimo (a discutir la Mesa 2):

El Comité técnico junto con UICN-Med propone los siguientes temas para discusión de esta mesa:

- Identificar expertos, instituciones (incluidas universidades) en cada país que trabajan en GIZC, planificación espacial marítima y tráfico marítimo, grupos de coordinación en el marco de la UE…
- ¿Cuáles son los países que aplican la planificación espacial marítima en su territorio marítimo de Alborán y cuentan con protocolos? ¿qué protocolos para la gestión del tráfico marítimo hay adoptados y funcionando? ¿Hay algún Grupo de Trabajo específico constituido entre los tres países para tráfico o planificación marítima?
- Identificar ejemplos de buenas prácticas sobre planificación y gobernanza territorial dentro de cada país y/realizadas con otras instituciones (Banco Mundial, RBIM).
- Identificar prioridades del item tráfico marítimo en el mar de Alboran en relación a su número, capacidades y potenciales transportes nocivos para la conservación de especies protegidas, el buen estado ambiental y la conservación de AMP.

Bibliografia

GIZC

Convenio Barcelona. PROTOCOLO RELATIVO A LA GESTIÓN INTEGRADA DE LAS ZONAS COSTERAS DEL MEDITERRÁNEO

https://www.pap-thecoastcentre.org/razno/Protocolo%20Madrid%20ESP.pdf

Junta Andalucía. Propuesta de Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de Zonas Costeras CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/servicios/centro_de_documentacion_y_biblioteca/fondo_editorial_digital/documentos_tecnicos/estrategia_andaluza_gestion_zonas_costa/ea_gestion_integrada_zonas_costeras.pdf

Junta Andalucía. Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.
http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/menuitem.7e1cf46ddf59bb227a9ebe205510e1ca/?vgnextoid=b8fd5f0d1e154510VgnVCM2000000624e50aRCRD&vgnextchannel=b45e6b7bf3d34510VgnVCM2000000624e50aRCRD

Junta Andalucía. Coastal Area Management Programme (CAMP) Levante de Almería

https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/menuitem.7e1cf46ddf59bb227a9ebe205510e1ca/?vgnextoid=e4f9af58a169c310VgnVCM2000000624e50aRCRD&vgnextchannel=eeb1e6f6301f4310VgnVCM2000000624e50aRCRD

UICN. La Gestión Integrada de las Zonas Costeras en el Mar de Alborán

https://www.iucn.org/downloads/poctefexalboran0314.pdf

UICN. Banco de ideas de proyectos para el impulso de la GIZC en Andalucía y el Mar de Alborán:

https://www.iucn.org/downloads/20140626_banco_de_ideas_de_proyecto_gizc_poctefex_alboran.pdf

Universidad de Sevilla. ATLAS PARA LA PLANIFICACIÓN. ESPACIAL MARÍTIMA.

Juan LSuárez-de Vivero (Editor)

http://www.marineplan.es/ES/ATLAS_13_06_11.pdf

Tráfico Marítimo

UICN. Geoportal Alborán

http://www.iucn-geoportalboran.org/es/

UICN (2009). Risks from maritime traffi c to biodiversity in the Mediterranean Sea: Identifi cation of issues and possible responses. Malaga, Spain: IUCN Centre for Mediterranean Cooperation.

https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2009-062.pdf

UICN. Oral, Nilüfer and Simard, François (editors). 2008. Legal mechanisms to address maritime impacts on Mediterranean biodiversity. Malaga, Spain: IUCN Centre for Mediterranean Cooperation. 136 pp.
https://www.iucn.org/sites/dev/files/import/downloads/legal_mechanisms_lr.pdf

UICN. Ameer Abdulla, PhD, Olof Linden, PhD (editors). 2008. Maritime traffic effects on biodiversity in the Mediterranean Sea: Review of impacts, priority areas and mitigation measures. Malaga, Spain: IUCN Centre for Mediterranean Cooperation. 184 pp.

https://cmsdata.iucn.org/downloads/maritime_v1_lr.pdf

Implications of overlapping ship traffic maps and seismic survey concession blocks with identified important marine mammal areas, or IMMAs, in the Mediterranean Sea.

https://www.marinemammalhabitat.org/overlapping-ship-traffic-and-noise-and-important-marine-mammal-areas-immas-across-the-mediterranean-sea

Nota: Si los participantes/ coordinadores tienen información adicional relevante sobre GIZC / tráfico marítimo en Argelia y Marruecos, serán bien recibidos.