



# Nota técnica de la Comisión Arco Atlántico

## Una estrategia integrada para el Arco Atlántico

### Introducción: la Comisión Arco Atlántico en pocas palabras

La Comisión Arco Atlántico de la CRPM, creada en 1989, es una red que aún hoy en día a unas 27 Regiones situadas a lo largo de la fachada atlántica de la UE. La Comisión Arco Atlántico persigue un doble objetivo: por un lado, hace las veces de portavoz de sus miembros ante la UE y los Estados para promover una visión ambiciosa del proyecto europeo basada en la solidaridad, así como un desarrollo sostenible y equilibrado del territorio. Por otro lado, en el seno de sus grupos de trabajo, ofrece un marco privilegiado en el que intercambiar buenas prácticas, definir posiciones comunes y desarrollar proyectos de cooperación que asocien a las ciudades, los socioprofesionales, las universidades, etc. del espacio atlántico en temáticas prioritarias como el transporte, la pesca, la innovación, etc. Actualmente es la Región de Basse-Normandie (Francia) la que preside la Comisión Arco Atlántico (CAA).

### I- En qué se fundamenta la identidad del Arco Atlántico

#### **A- Especificidades de este espacio**

El océano ofrece un vínculo estrecho y perenne entre los territorios atlánticos que va más allá de su diversidad y extensión. El Arco Atlántico supone la puerta de entrada occidental de Europa, donde se cruzan intercambios transatlánticos y tráfico entre el mar del Norte y el Mediterráneo. Además, el Arco Atlántico se caracteriza desde hace mucho tiempo por el desarrollo de intercambios económicos y culturales, como demuestran la herencia celta, el Camino de Santiago y el papel de estos territorios en el descubrimiento del Nuevo Mundo y en la Revolución Industrial.

Por otro lado, la situación periférica del Arco Atlántico con respecto a Europa presenta inconvenientes, sobre todo en términos de accesibilidad, que explican el retraso del desarrollo de determinadas regiones de este espacio. Ahora bien, el desplazamiento del cursor europeo hacia el este, fruto de sucesivas ampliaciones, refuerza el riesgo de marginación de los territorios atlánticos.

Estas características dejan entrever, por consiguiente, oportunidades de desarrollo gracias a la valorización de ciertos ámbitos: turismo, náutica, investigación e innovación marina, energías *offshore*, ecoactividades, autopistas marítimas y cabotaje, etc. Pero el desarrollo equilibrado y sostenible del territorio atlántico supone igualmente numerosos desafíos, que se presentan en este documento.

## **B- Fronteras: las múltiples representaciones del Arco Atlántico**

El Arco Atlántico es un espacio proteico cuyas fronteras varían en función de las problemáticas abordadas:

- *El Atlántico concebido desde un punto de vista macro-ecosistémico*, teniendo en cuenta especies y hábitats particulares, actividades humanas y regulaciones en vigor. Este enfoque se retoma en la convención OSPAR para la conservación del medio marino del Atlántico Nordeste y la repartición de las zonas pesqueras en el marco de la Política Pesquera Común que desgrana el Atlántico en varias regiones.
- *El Atlántico concebido desde el punto de vista de la cooperación transnacional*: este enfoque remite a la política de cohesión y a la herramienta Interreg. Entre Interreg IIIB (2000-2006) e Interreg IVB (2007-2013), hemos podido observar un reajuste del programa sobre las regiones costeras, lo que conlleva que se otorgue un carácter central al océano en los proyectos susceptibles de ser desarrollados.
- *El Atlántico concebido desde el punto de vista de sus subespacios y sus «mares interiores»*: el mar Celta, la Mancha, el golfo de Gascoña o la zona situada entre Galicia y el norte de Portugal, por su carácter transfronterizo, cuentan con problemáticas específicas ligadas a la necesidad de engomar las fracturas que crean las fronteras nacionales. La cooperación transfronteriza responde pues a necesidades extremadamente concretas, y los proyectos puestos en marcha son proyectos de proximidad que pueden materializarse ante los ciudadanos, lo cual explica el fuerte apoyo político otorgado a este instrumento (a través, por ejemplo, del Arco Mancha o la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal).
- *El Atlántico concebido como un espacio de cooperación con los demás continentes*: los lazos históricos entre los Estados, las Regiones y las ciudades de uno y otro lado del Atlántico suponen una ventaja poco explotada. Esta dimensión mundial de la cooperación podría beneficiarse de las renovadas relaciones transatlánticas que hace esperar el cambio político en Estados Unidos. Las relaciones con África y América Latina podrían reforzarse igualmente en los próximos años con el surgimiento de nuevos desafíos vinculados al cambio climático o la seguridad alimentaria.

## **C- El Arco Atlántico es, sobre todo, un proyecto político que debe ser potenciado**

Estas representaciones del Arco Atlántico demuestran que la coherencia de este espacio se justifica, ante todo, por una fuerte voluntad política de proteger el océano pero, al mismo tiempo, de explotar su potencial de forma sostenible y en beneficio del desarrollo de los territorios que lo rodean. El Arco Atlántico simboliza esta voluntad política de agentes con diferentes horizontes cuyos esfuerzos tratan de aunar las Regiones por medio de la Comisión Arco Atlántico y las ciudades reunidas en el seno de la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico: es, por ejemplo, el caso de los Consejos Económicos y Sociales atlánticos (red RTA); de las Cámaras de Agricultura Atlánticas (AC3A) o de las universidades (red RUOA). Además, con el fin de facilitar el trabajo en común, la Comisión Arco Atlántico ha creado un Comité de Coordinación en el que los diferentes agentes están representados.

La noción de «cuenca marítima» inspirada, entre otros, por la CRPM e introducida por la Comisión Europea en el marco del Libro Azul sobre la Política Marítima Integrada (PMI), tiene la ventaja de sintetizar estos diferentes enfoques: a partir de una zona geográfica coherente, el objetivo consiste en reunir a los agentes competentes para identificar las acciones prioritarias y estratégicas que se han de llevar a cabo a escala transnacional; para valorizar el potencial marítimo de un mismo espacio y sacar partido de sus sinergias.

La política de cohesión a través de su objetivo 3 ofrece un instrumento para la cooperación en el seno del espacio atlántico. Sin embargo, para responder a los retos anteriormente mencionados, conviene una nueva dimensión, más ambiciosa y más tangible de la cooperación. De ahí la idea que se sugiere en este documento: lanzar una estrategia para el Arco Atlántico que permita definir un marco estratégico, unos proyectos prioritarios y concentrar los medios.

## **II- Propuestas de la Comisión Arco Atlántico a la futura presidencia española de la UE**

### **A- Lanzamiento de una estrategia para el Arco Atlántico**

Basándose en estudios preliminares como el Esquema de Desarrollo del Espacio Atlántico e inspirándose en el ejemplo de la Estrategia del Mar Báltico y, posteriormente, de la Estrategia para la Región Danubio, los agentes atlánticos desean que se elabore una estrategia integrada específica de su espacio geográfico. Este nuevo marco estratégico, en forma de documento programático, presentaría:

- Los objetivos, temas de intervención y proyectos estratégicos en forma de plan de acción;
- Los instrumentos de aplicación: por el carácter transversal de esta estrategia, todas las políticas de la UE pueden ser potencialmente asociadas. Sin embargo, la política de cohesión y la política marítima aparecen como los instrumentos privilegiados para coordinar la elaboración y la aplicación de la estrategia, lo cual no impide la contribución de otros tipos de financiación, en especial el PCRDT. De un modo general, el documento programático debería especificar las modalidades de financiación de los diferentes proyectos susceptibles de ser puestos en marcha.
- Un modelo de gobernanza innovador y que especifique las responsabilidades de los diferentes agentes: UE, Estados, autoridades regionales y locales, etc. En este ámbito deben considerarse soluciones innovadoras en forma de convención, incluso de contractualización.

### **1- La «estrategia para el Arco Atlántico»: objetivos**

Para ser eficaz, esta estrategia debe concentrarse en algunos objetivos limitados, de naturaleza transnacional que comparten el conjunto de los territorios atlánticos y, de hecho, asociados al elemento que crea la unidad de este espacio: el océano. Podemos medir los principales retos para el desarrollo de los territorios atlánticos a través de dos enfoques: por un lado, las acciones que se emprendan deberán responder a un reto de protección y, por otro lado, de valorización del potencial del Arco Atlántico.

#### **Proteger:**

- El medio ambiente y la biodiversidad: el litoral atlántico está especialmente amenazado por el cambio climático, pero también por las actividades humanas. El desarrollo urbano y rural sostenible debe tenerse en cuenta también.

#### **Valorizar:**

- Sacar provecho de los recursos del territorio mediante el desarrollo o el refuerzo de las redes: economía del conocimiento, turismo, náutica, investigación e innovación marina, energías *offshore*, ecoactividades, transporte marítimo, pesca, construcción naval, desarrollo de puertos, formación, etc.
- Dotar a los territorios de mayor accesibilidad: desarrollo de nuevas rutas marítimas, mejora de las redes de infraestructuras existentes, desarrollo de las TIC, fomento del trabajo en red de los agentes territoriales.

La situación de crisis económica actual unida a la necesidad de actuar frente al desafío climático, abre la vía de la elaboración de un nuevo modelo de desarrollo realmente sostenible para la Unión Europea. Esta estrategia para el Arco Atlántico ofrece la posibilidad, a través de la puesta en marcha de proyectos emblemáticos, de tender a este objetivo.

## **2- Ejemplo de políticas y de acciones que podrían desarrollarse (lista no exhaustiva)**

### **Sectores «tradicionales»**

#### **▪ Los transportes**

La elección de una estructura radial de transporte que beneficia el acceso a las Regiones capitales explica la mala calidad de las redes de transporte **entre** las Regiones del Arco Atlántico, y acentúa, de hecho, el fenómeno de la periferia. Esto se traduce en comunicaciones ferroviarias y marítimas a menudo antiguas e incompletas y en obstáculos en la red de carreteras, como es el caso, por ejemplo, de la frontera franco-española. El reto del transporte marítimo consiste en mejorar la seguridad en una zona muy afectada por los accidentes y las catástrofes ecológicas. El transporte aéreo se beneficiaría también de una planificación a escala macrorregional.

La Comisión Arco Atlántico se ha movilizado mucho con este tema por medio de su grupo de trabajo, presidido por el País Vasco. Habida cuenta del potencial de los transportes para crear empleo en un período de crisis, de su importancia para la accesibilidad de los territorios y la realización del Mercado Único pero también de una perspectiva de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, esta política debe convertirse en una prioridad de la UE. Este dossier ocupará un lugar realmente importante en el calendario de la presidencia española, ya que la Comisión deberá hacer públicas sus propuestas de futuro para las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T) a principios del 2010.

#### **Ejemplos de proyectos estructurantes que se han de ejecutar para promover una red de transporte capilar, multimodal propia y segura:**

- **Finalizar el servicio ferroviario norte-sur del Espacio Atlántico** (especialmente el actual proyecto 16 del RTE-T). Crear un **corredor ferroviario este-oeste** que una el Arco Atlántico con el centro de Europa.
- **Aumentar los enlaces de cabotaje y de autopistas marítimas** entre las regiones atlánticas, los factores de competitividad y de accesibilidad para este espacio.
- **Desarrollar una red atlántica de plataformas logísticas**, red capilar multimodal, explotar plenamente el potencial de los puertos y aeropuertos atlánticos con el fin de que adquieran una mayor importancia a nivel europeo.
- **Construcción naval:** fomentar la construcción de buques especializados en cabotaje, barcos para los que los puertos y las empresas atlánticas estén bien preparados y dispongan de un gran potencial.

#### **▪ La pesca**

La pesca es un sector importante para las Regiones atlánticas tanto en términos de empleo como de creación de riqueza. La reforma de la Política Pesquera Común puesta en marcha en abril del 2009 por la Comisión Europea debe permitir la reformulación de una política que defina sus límites, tanto en lo referente a su capacidad de protección del recurso pesquero como a la creación de riqueza y la garantía de unas condiciones de vida satisfactorias para los profesionales del sector. Para la Comisión Arco Atlántico, cuyo grupo de trabajo «Pesca» está presidido por Galicia, existen soluciones innovadoras que deben, no obstante, generalizarse:

- **Mantenimiento de un apoyo financiero a la Política Pesquera Común e integración en la política marítima de la UE:** frente al surgimiento de nuevas actividades en los litorales y, por tanto, de potenciales conflictos de uso, se hace necesario disponer de un marco general de gestión de actividades vinculadas al mar y al litoral. En la aplicación de herramientas de gestión como la GIZC o la ordenación del espacio marítimo, el nivel regional resulta especialmente pertinente en la medida en que asegura la coordinación de las estrategias territoriales.

- **Gobernanza:** la Comisión Arco Atlántico considera que el papel de los Comités Consultivos Regionales (CCR) introducidos por la reforma precedente resulta esencial y debe ser reforzado. Además, la Comisión Arco Atlántico está a favor de una evolución hacia una gestión regionalizada de la pesca en coordinación con los Estados miembros en el marco de una mayor libertad para las Regiones a la hora de administrar sus pesquerías y para las comunidades pesqueras locales a la hora de intervenir en el control de sus propios recursos de modo que se asegure su viabilidad.

- **Coordinación a nivel atlántico de las actividades acuícola, de pesca industrial y de pesca artesanal,** acordando un estatus específico para esta última y apoyando sobre todo la pesca de bajura.

#### ▪ **La seguridad marítima**

Como puerta de entrada a la Unión Europea, el espacio atlántico es un cruce marítimo que se encuentra entre los más frecuentados del mundo. A esto se suman las difíciles condiciones meteorológicas que la convierten en una zona de navegación especialmente peligrosa. Con el aumento del transporte marítimo, esta especial situación explica el importante número de naufragios acontecidos en los últimos treinta años, con las catástrofes medioambientales que suelen acompañar a este tipo de sucesos. La cuestión de la seguridad marítima es, por tanto, prioritaria para quienes se movilizan desde hace varios años por esta temática, como ilustra la misión pericial coordinada en el 2004 por la CRPM en el marco del programa Interreg IIIB Espacio atlántico<sup>1</sup> o el proyecto Interreg IVB ARCOPOL, que reúne a 12 colaboradores de los 5 Estados miembros del Arco Atlántico y que trabaja en la mejora de la prevención de los medios de lucha y reducción de los impactos de diferentes tipos de polución (petróleo, sustancias peligrosas e inertes). Pero para un tema clave para este espacio como la seguridad marítima, la movilización de los Estados resulta esencial.

#### **Ejemplos de proyectos estructurantes que se han de ejecutar:**

- Refuerzo de las exigencias técnicas y de los itinerarios de los buques en los sectores peligrosos;
- Continuación de las labores de identificación de las zonas refugio para los buques en peligro;
- Polución marina: apoyo científico, servicios operativos y de vigilancia, formación del personal local y de los pescadores.

#### **Sectores con fuerte potencial**

#### ▪ **La investigación y la innovación**

En el marco de la renovación de la Estrategia de Lisboa, la investigación y la innovación son prioritarias para la presidencia española. Como eje clave de las estrategias regionales, estas temáticas ocupan un lugar preponderante en las actividades de la Comisión Arco Atlántico. Ésta busca el fomento de la cooperación en dominios de fuerte potencial: la energía, las actividades vinculadas al mar, la innovación en el medio rural e incluso la innovación no tecnológica. El intercambio de experiencia entre las Regiones se hace totalmente esencial. Además, el Arco Atlántico acoge en su territorio varios *clusters* de renombre europeo. Su dinamismo es un vector de empleo, de ahí el interés de que cooperen.

Con la innovación concentrada mayoritariamente en las zonas urbanas, las redes como la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico está muy implicada en este ámbito de cooperación. Aunque las ciudades atlánticas, con algunas excepciones como Lisboa o Bilbao, no pueden incluirse en la categoría de metrópolis de «dimensión mundial», disponen de claras ventajas. Aunando sus recursos, hacen del policentrismo una herramienta de desarrollo.

<sup>1</sup> [http://www.crpm.org/pub/docs/44\\_mission\\_expertise-fr.pdf](http://www.crpm.org/pub/docs/44_mission_expertise-fr.pdf)

Para esto, las redes urbanas trabajan a diferentes niveles: transnacional (la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico), transfronteriza (Eje Atlántico: red de ciudades de Galicia y el Norte de Portugal, Eurociudad Vasca, etc.) e interregional (Federación Asturiana de Concejos, Espace Métropolitain Loire-Bretagne, Aire 198, Welsh Local Government Association, etc.).

**Ejemplos de proyectos estructurantes que se han de ejecutar:**

- Movilizar a los agentes (universidades, centros de investigación y desarrollo, *clusters*, pymes, etc.) para mejorar la difusión de información, fomentar el *benchmarking* y la capitalización de acciones innovadoras, reforzar la cooperación y desarrollar proyectos desde la perspectiva de una economía de escala.
- **Apoyar el desarrollo de colaboraciones transnacionales en torno a los centros de excelencia de las regiones atlánticas** en sectores de alto contenido tecnológico: marítimo, agroalimentario, automóvil del futuro, energético, etc.
- **Identificar y aplicar estrategias comunes en ámbitos de fuerte potencial en el espacio atlántico:** energías, automóvil, agroalimentario, turismo, cultura, etc.
- **Mejora del acceso a la ingeniería financiera para la innovación en beneficio, fundamentalmente, de las pymes.**

- **Energía:** explotar al máximo el potencial atlántico en materia de renovables para hacer de este espacio un agente fuerte en este ámbito a escala europea:

**Ejemplos de proyectos estructurantes que se han de ejecutar:**

- **Promover el desarrollo de energías marinas renovables** (eólica *offshore*, hidroeléctrica, energía del oleaje) fomentando la I+D en este ámbito, suprimiendo las barreras administrativas, etc. Que impiden su instalación.
- **Crear redes de distribución eficaces:** para las energías *offshore*, lo cual se podría hacer mediante el desarrollo de cables de distribución subterráneos.
- Ver las conclusiones de la misión pericial Interreg IIIB en curso sobre las energías marinas (resultados finales de noviembre del 2009).

- **Medio ambiente/Cambio climático:**

**Ejemplos de proyectos estructurantes que se han de ejecutar:**

- **Gestión de los litorales:** Lucha contra la presión sobre los litorales y adaptación al cambio climático gracias al desarrollo a escala atlántica de herramientas como la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC) o la ordenación del espacio marítimo.
- **Desarrollo de estrategias transnacionales para proteger y restaurar el ecosistema marino, sensibilización de los habitantes y turistas.**
- Ver los resultados de la misión pericial Interreg IIIB en curso sobre el cambio climático (resultados finales de noviembre del 2009).

- **Otros: La cooperación con la orilla oeste del Océano Atlántico**

Es asimismo uno de los puntos mencionados en el programa de la presidencia española. A escala europea, las Regiones atlánticas disponen históricamente de vínculos muy fuertes con el continente americano. La evolución política así como el desarrollo de relaciones infraestatales entre las dos márgenes del Atlántico podría ser la ocasión de reforzar esta cooperación en ámbitos como el transporte marítimo o la política marítima en general, la cual es objeto de especial interés por parte de Estados Unidos, ya que el presidente Obama lanzó el pasado 12 de junio una *Task Force* sobre este asunto.

### **3- Marco estratégico e instrumentos para la aplicación de la Estrategia para el Arco Atlántico**

#### **▪ Una gobernanza renovada, multisectorial y multinivel**

La elaboración de una estrategia para el Arco Atlántico implica una fuerte colaboración entre la UE y los Estados miembros, las Regiones y las ciudades, basada en una implicación más estrecha de los diferentes niveles de gobernanza. Únicamente una verdadera ambición política y una fuerte implicación de los diferentes niveles de gobernanza afectados permitirá que retos y medios coincidan, respetando los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad. Las autoridades regionales y locales han demostrado su capacidad de cooperación desarrollando proyectos innovadores y están decididas a reforzar su relación. No obstante, el desarrollo de proyectos más estratégicos requiere una mayor implicación de los Estados en la elaboración de programas de cooperación, pero también en la fase operativa.

Además, no podemos evocar la idea de una estrategia integrada sin abordar el papel del sector privado que deberá necesariamente ir asociado a este proceso.

#### **▪ Una nueva dimensión para la cooperación territorial**

Desde los primeros programas Atlantis de principios de los noventa, la cooperación en el seno del espacio atlántico no ha dejado de ampliar sus campos de acción mediante proyectos de dimensiones transnacionales sobre accesibilidad, seguridad marítima, la GIZC o la adaptación al cambio climático que han hecho emerger una red de agentes dinámicos.

En el 2005, la Comisión Arco Atlántico publicó un documento estratégico que identificaba los retos del Espacio Atlántico<sup>2</sup>, y que concluye: «Será necesario no estancarse en los estudios y pasar a otra etapa, constructiva, así como a perpetuar “oficialmente” ciertas redes. El Programa Operativo-Espacio atlántico 2007-2013 fomenta, en este sentido, proyectos más ambiciosos y operativos, pero el escaso presupuesto disponible limita las acciones de envergadura. De hecho, este «salto cualitativo» precisa beneficiarse de instrumentos políticos, técnicas y financiación adecuadas, como las elaboradas en el marco de la Estrategia del Mar Báltico.

La creación de una *Task Force* a nivel atlántico permitiría definir con precisión las acciones prioritarias vinculadas a las estrategias regionales, el reparto de responsabilidades y los medios necesarios que se han de aplicar en el marco de una estrategia para el Arco Atlántico. Esta estrategia podría comenzar a ejecutarse desde el período de programación actual concentrando los medios sobre las acciones prioritarias. Pero resultará asimismo útil para anticipar el futuro de la cooperación transnacional y, por extensión, la puesta en marcha de las políticas comunitarias por las cuencas marítimas.

#### **▪ La aplicación de la política marítima europea a escala atlántica**

En efecto, existen numerosas problemáticas que sólo encuentran solución a nivel europeo, como es el caso de la seguridad marítima, la pesca, la gestión integrada de las zonas costeras y la ordenación del espacio marítimo, el transporte marítimo, etc. La importancia de las cuestiones marítimas para la Europa del espacio atlántico la ilustran numerosas agencias especializadas que se localizan en la fachada atlántica: es el caso de la Agencia Europea de Control de la Pesca (Vigo) y para la Seguridad Marítima (Lisboa), o del «Climsat», el centro mundial de imágenes satélites de la ONU, dedicado a la lucha contra el cambio climático instalado en Brest.

Para la Comisión Arco Atlántico, la evolución de la cooperación transnacional va de la mano de la ejecución de la política marítima integrada. En efecto ésta, en la misma línea que la CRPM, ha defendido durante mucho tiempo un enfoque de esta política por parte de las cuencas marítimas que ha sido retomado en el Libro Azul.

---

<sup>2</sup> Esquema de Desarrollo del Espacio Atlántico (EDEA), junio del 2005, estudio cofinanciado por la UE en el marco del programa Interreg IIIB Atlántico, [www.atlantique-2007-2013.org/fileadmin/scripts/docs/download.php?file=uploads/tx\\_sqlidocs/4.34\\_SDEA\\_synthese\\_finale\\_fr\\_01.pdf](http://www.atlantique-2007-2013.org/fileadmin/scripts/docs/download.php?file=uploads/tx_sqlidocs/4.34_SDEA_synthese_finale_fr_01.pdf)

Después de tan sólo dos años de existencia, la política marítima integrada sigue en construcción y quedan por señalar numerosos retos. Tras una primera fase controlada por la Comisión Europea que consistió en realizar estudios, análisis y experimentos, conviene a partir de ahora pasar a una fase de puesta en marcha de esta política, y de apropiación de la misma por parte de los territorios. Del mismo modo que se hace con los proyectos prioritarios de la política de las RTE-T, la solución para asegurar la puesta en marcha de esta política por parte de las cuencas marítimas sería designar un coordinador europeo para cada una de ellas.

### **B- El lanzamiento de un grupo de reflexión o *Task Force* encargado de realizar propuestas sobre el contenido de esta estrategia**

Este grupo de reflexión o *Task Force* podría reunir a representantes:

- De instituciones europeas en el seno de la Comisión Europea: DG Regio, Mare, Tren, Env, etc., Parlamento Europeo, Comité de las Regiones.
- De los Estados miembros (servicios de la UE a cargo del mar y de la ordenación del territorio).
- De las autoridades regionales y locales: Ellas se encargan de la aplicación de las estrategias nacionales y la elaboración y puesta en marcha de las estrategias de desarrollo territoriales. Por consiguiente, las autoridades regionales y locales tienen un papel determinante en la elaboración y puesta en marcha de la estrategia para el Arco Atlántico.
- De otros agentes atlánticos: las redes afectadas, agentes privados. La Comisión Arco Atlántico, con el apoyo de la presidencia española y en colaboración con los diferentes agentes atlánticos se propone desempeñar un papel activo en la animación de este foro de discusión.

También deberían ser consultados otros agentes: las Agencias Comunitarias anteriormente citadas (la Agencia Europea de Control de la Pesca, para la Seguridad Marítima, «Climsat», OSPAR, etc.)

La *Task Force* tendría como misión definir el contenido de la Estrategia Arco Atlántico consultando a los agentes afectados y analizando los estudios y preconizaciones ya existentes para el Arco Atlántico: elección de las políticas que se abordarán, acciones prioritarias. En un primer momento, podría constituirse un grupo de trabajo informal y restringido animado por la Comisión Arco Atlántico y el Estado español con el fin de reflexionar sobre la orientación de una Estrategia para el Arco Atlántico. Estas propuestas podrían ser presentadas durante un seminario bajo la presidencia española, tema que se trata a continuación.

### **C- La organización de un seminario conjunto**

Esta propuesta ya se formuló en el marco de debate que la Comisión Arco Atlántico dirige junto con la Comisión Europea (la DG Mare, fundamentalmente), las Regiones, la Autoridad de Gestión del programa Interreg IVB-Espacio Atlántico. La idea sería organizar un seminario durante el Maritime Day 2010 en España. Podría, por ejemplo, versar sobre la innovación en las Regiones atlánticas con el fin adecuarse lo mejor posible a las prioridades de la presidencia española de la UE. Pero de manera más general, sería la ocasión de discutir sobre el futuro de la política marítima europea y de la política de cohesión<sup>3</sup>.

La propuesta de la Comisión Arco Atlántico es hacer de vínculo entre estas dos políticas y la promoción de la idea de una estrategia para el Arco Atlántico. Esta propuesta se basaría en los resultados de los trabajos del grupo de reflexión mencionado anteriormente.

---

<sup>3</sup> La DG Mare mantiene el plazo hasta el 30 de septiembre del 2009 para que los agentes interesados propongan eventos que se podrían celebrar en el marco del Maritime Day.

## **El 1<sup>er</sup> semestre del 2010: un punto de inflexión en el calendario europeo**

El primer semestre del 2010 debería coincidir con la entrada en funcionamiento de la nueva Comisión Europea, mientras que el Parlamento Europeo recientemente elegido comenzará a trabajar de forma efectiva. Además, si todo transcurre con normalidad, el Tratado de Lisboa habrá sido ratificado para entonces.

Este nuevo panorama institucional abre nuevas perspectivas y se muestra propicio a la realización de propuestas ambiciosas. Es tanto más cierto cuanto que la UE debe encontrar respuestas para salir de la crisis, renovar una estrategia de Lisboa cuyos resultados se consideran decepcionantes e incluso entablar oficialmente los debates sobre el futuro de las políticas comunitarias. En cuanto a este último punto, las Regiones y las ciudades atlánticas están especialmente decididas a implicarse en la elaboración de la futura política de cohesión y de la política marítima integrada.

El espacio atlántico ha representado un papel pionero en el desarrollo de las políticas de cooperación territoriales de la UE, desde finales de la década de los 80. Ahora bien, la Comisión ha privilegiado en un primer momento a otros espacios geográficos (Mar Báltico, Danubio, Mediterráneo). Sin embargo, la fachada atlántica como puerta de entrada a Europa dispone de un verdadero potencial en términos de transporte marítimo, de energías renovables e incluso de innovación que debe valorado. Por este motivo el Gobierno español podría aprovechar la ocasión que le brinda su presidencia semestral de la UE para emprender una iniciativa de envergadura para este espacio en forma de estrategia integrada, inspirada en los modelos del Báltico y el Danubio.

España ocupa un lugar estratégico en el espacio atlántico. Efectivamente, desde la creación de la Comisión Arco Atlántico de la CRPM, las Regiones españolas siempre han desempeñado un papel muy activo en la vida de la red. Hoy en día, el País Vasco anima el grupo de trabajo «Transportes», mientras que Galicia preside el grupo «Pesca». En los llamamientos a proyectos Interreg-Espacio Atlántico, los colaboradores españoles representan un 30% del total.

Por su parte, España ha sido uno de los precursores del concepto de macrorregión en el Mediterráneo a través, por ejemplo, del proceso de Barcelona. Además, figura entre los países europeos mejor posicionados en materia de pesca, de construcción naval, de energías renovables y, en general, en todos los ámbitos marítimos.

La promoción de una estrategia para el Arco Atlántico supondrá la oportunidad de que España demuestre su saber hacer al servicio del proyecto comunitario al tiempo valoriza su dimensión marítima.