INFORME DE LA RELATORIA

CONGRESO INTERNACIONAL «SOSTENIBILIDAD EN EL MAR: UNA VISIÓN DESDE LA BARCELONA MEDITERRÁNEA»

Ana Sánchez Cobaleda
Profesora de Derecho Internacional Público
Universitat de Barcelona

Laia Seró Moreno
Periodista

SUMARIO: 1. INTRODUCCIÓN. 1.1 Ser sostenible, una responsabilidad. –2. OBJETIVOS Y ESTRUCTURA DEL CONGRESO. –3. CONCLUSIONES POR MESAS. 3.1 Historia. 3.2 Transporte. 3.3 Pesca. 3.4. Turismo. 3.5 Energía. –4. CONSIDERACIONES FINALES

1. INTRODUCCIÓN

Fue a las puertas del verano de 2022 cuando la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró un nuevo derecho humano universal: el de vivir en un medio ambiente limpio, saludable y sostenible, tras la Resolución 48/13 del Consejo de Derechos Humanos de la ONU, que había reconocido este derecho el año anterior. A finales del mismo año 2022, y bajo el paraguas también de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), tuvo lugar el Congreso Internacional *Sostenibilidad en el mar: una visión desde la Barcelona medi-*

terránea en la Facultad de Derecho de la Universitat de Barcelona. El enfoque del congreso pretendía arrojar luz —no sin cierto atrevimiento— a una de las preguntas que con más urgencia plantea este nuevo derecho: ¿cómo tenemos que transformar las actividades humanas que tienen lugar en entornos marinos para que sean sostenibles? En otras palabras: si el concepto de sostenibilidad tiene que ver con la habilidad de poder continuar, persistir y durar… pero no para permanecer igual, ¿cómo se las pueden arreglar los agentes que trabajan en el mar para hacer sostenibles sus prácticas sin poner en riesgo el futuro de sus respectivos sectores? ¿Qué pueden hacer, pues, para asumir su responsabilidad con el ya ineludible principio de sostenibilidad y garantizar un medio ambiente limpio, saludable y sostenible?

La carrera para lograr la sostenibilidad del planeta encuentra en los espacios marinos uno de sus principales desafíos. El calentamiento global implica cambios y transformaciones irreversibles en la morfología del océano, y en parte, las actividades humanas desarrolladas en estos espacios han contribuido e incrementado la degradación del medio marino. Ahora los mares y océanos constituyen una nueva oportunidad para el desarrollo de energías renovables, cuya instalación entra en contradicción con intereses legítimos de las poblaciones costeras. Y todo ello sin obviar que la pesca y el transporte marítimo, ya sea por turismo o por comercio, tienen en el mar su escenario de actuación. El congreso, enmarcado en los actos del 750º Aniversario del Consulado de Mar, lo organizaron los siguientes actores implicados en este debate, todos ellos conscientes de la urgencia del acto: el Máster en Estudios Internacionales de la Universitat de Barcelona y el Instituto de Estudios Europeos Salvador de Madariaga de la Universidade da Coruña contaron con el apoyo del Consulado de Mar y de los Grupos de Interés sobre Organizaciones Internacionales y sobre Derecho del Mar de la *European Society of International Law* (ESIL), así como con la financiación del Ayuntamiento de Barcelona.

Diseccionar el desafío que plantea la sostenibilidad del planeta en los mares y océanos resulta un abordaje ambicioso si tenemos en cuenta que un 70 por 100 de la superficie de la Tierra está cubierta de agua. Y en este inmenso espacio los humanos pescamos, transportamos mercancías, producimos energía, trasladamos turistas, investigamos, construimos puertos y astilleros, legislamos… Y vive la posidonia oceánica, clave para el equilibrio de los ecosistemas marinos y las playas.

Abordar esta compleja realidad desde Barcelona no deja de tener sentido, tanto a nivel nacional o europeo como internacional, porque en la capital catalana confluyen muchas de las dimensiones del gran desafío que supone lograr la sostenibilidad en los entornos marinos —desde la pesca hasta el transporte marítimo, pasando por el turismo

o la generación de energía en el mar— y en la ciudad confluyen profesionales de todos estos ámbitos trabajando para aportar soluciones.

La organización era doblemente consciente de la relevancia del acto: por un lado, por la urgencia de facilitar este debate y, por otro lado, por la posible controversia que podía generar el diálogo entre representantes con intereses no siempre convergentes. En este sentido, se debe mencionar la diversidad de perfiles que aquel lunes de diciembre aceptaron compartir mesa y mostrarse tan accesibles como lo hicieron. «Se tendrán que buscar encajes, hablar de cuestiones problemáticas», avanzó —con vista— la Dra. Anna Badia, Directora del Máster en Estudios Internacionales de la UB, a primera hora de la mañana, invocando el último de los ODS, el de fortalecer las alianzas. Y así sucedió.

Que el principio de sostenibilidad es ya ineludible fue el gran consenso destilado del congreso, durante el cual se puso el énfasis en que este concepto solo puede entenderse desde la multidisciplinariedad, por sus efectos medioambientales, sociales y económicos. Más allá de esta idea, empezaron a surgir las divergencias, pero en todo caso quedó confirmado que, a pesar de todo, la perspectiva de la sostenibilidad es ya (y por suerte) una constante transversal en todos los debates de urgencia que afrontamos como especie.

1.1. Ser sostenible, una responsabilidad

Antes de proseguir, merece la pena recordar brevemente el origen del concepto de sostenibilidad en la forma en que lo conocemos. Desde un punto de vista formal, la primera vez que el concepto de sostenibilidad fue aceptado en altos foros de la sociedad internacional fue a finales de los años ochenta, más concretamente a raíz de la publicación en 1987 del informe *Nuestro futuro común* —más ampliamente conocido como informe Brundtland, por el apellido de la presidenta de la comisión que lo elaboró y quien fuera la primera Ministra mujer de Noruega, Gro Harlem Brundtland—.

Este documento, insertado en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), es conocido por la definición del concepto de desarrollo sostenible que acuña. «El desarrollo sostenible», explica, «es el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas». Una interpretación que, ya a finales de los años ochenta, señalaba la triple vertiente del concepto aquí tratado: una dimensión medioambiental, una social y una económica. Sin embargo, es en junio de 1992 cuando la noción de «desarrollo sostenible» cristaliza verdaderamente en la vida internacional y adquiere proyección universal. Efectivamente, la Conferenciade las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en Rio de Janeiro en el

verano de 1992, acogió el concepto como parte de su agenda, además de reconocer que todos los Estados tienen la responsabilidad de abordar los desafíos planteados por la emergencia climática (si bien no necesariamente todos en la misma medida, diferenciando entonces entre los países llamados desarrollados y los países en desarrollo).

Después de estos documentos —que se pueden situar en la que fuera una reacción global a la reindustrialización posterior a la Segunda Guerra Mundial y a la creencia occidental sobre el crecimiento mundial ilimitado—, se adoptaron otros a lo largo de los años. Entre todos ellos queremos destacar aquí el más reciente: el plan de acción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que en 2015 plantea los 17 ODS con el compromiso de los 193 países miembros de las Naciones Unidas.

Llegados a este punto, llama la atención negativamente que, entre los 17 ODS, todos ellos inevitablemente interrelacionados —como lo tendrán que estar las posibles soluciones a las que deberán llegar los estados miembros de la ONU— el ODS14, el que requiere conservar y utilizar de manera sostenible los océanos, mares y recursos marinos, es, precisamente, en el que menos presupuesto se ha invertido hasta ahora, tanto desde el sector público como desde el privado. Como afirmó el Sr. Josep Hurtado, de la Oficina Estratégica del ámbito Litoral de Barcelona, «hasta hace no mucho, no se ha concebido la salud del océano como una necesidad para mantener una salud planetaria y una actividad de los humanos en la tierra como parte de este ecosistema viable. Pero sin un océano saludable, la vida en la tierra y la actividad económica, la actividad social y gozar de este entorno que tenemos no será posible».

2. OBJETIVOS Y ESTRUCTURA DEL CONGRESO

El Congreso internacional tenía como objetivo principal abordar desde una perspectiva académica los retos que plantean las exigencias de sostenibilidad sobre los principales usos de los espacios marítimos y, por tanto, tratar las transformaciones y el impacto que estas exigencias imponen en términos económicos, sociales, reguladores y medioambientales, también para aquellas comunidades locales especialmente afectadas. Por eso, la Facultad de Derecho de la Universitat de Barcelona, en tanto que parte de la comunidad local de esta ciudad mediterránea, decidió oficiar de foro para facilitar el debate entre los actores más relevantes de cada uno de los sectores marítimos afectados.

El formato del congreso giró en torno a cinco mesas que contaban, cada una de ellas, con representantes diversos: de instituciones, de la industria y de la academia. Así, durante toda la jornada intervinieron desde representantes de instituciones como el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat, hasta voces de empresas como Grimaldi, repre-

sentantes de la Cámara de Comercio, y numerosos expertos académicos de diferentes facultades.

La inauguración estuvo a cargo de los representantes de cinco de las entidades involucradas en la organización del congreso. Así las cosas, después de la bienvenida por parte de la Dra. Anna Badia Martí, Catedrática de Derecho Internacional Público y Directora del MEI-UB, tomaron la palabra los Sres. Pep Hurtado, de la Oficina Estratégica del ámbito Litoral de Barcelona, y Jordi Domingo, Cónsul Mayor del Consulado de Mar, quien adecuadamente dedicó unas palabras al 750º Aniversario del Consulado, probablemente la principal contribución de Cataluña a la historia de la humanidad. En nombre de la Universitat de Barcelona, el Dr. Ernest Abadal, Vicerrector Adjunto al Rector de Personal Docente e Investigador, explicó el compromiso de la propia Universidad con el concepto de sostenibilidad, y, finalmente, el Decano de la Facultad de Derecho, el Dr. Xavier Pons Ràfols, reconoció el orgullo que supone acoger un congreso como el previsto aquel día en el seno de la Facultad que, en sus palabras, «tiene que tener un papel de catalizadora de este conocimiento y devolverlo a la sociedad».

Las cinco mesas redondas temáticas fueron moderadas por profesores de Derecho Internacional de reconocido prestigio y especializados en los diferentes temas a debatir, hecho que permitió promover el diálogo entre sector público y sector privado y profundizar en cada uno de los ámbitos. Las mesas abordaron, en este orden: la perspectiva histórica desde la ciudad de Barcelona, el transporte, la pesca, el turismo y la energía.

Siguiendo el propio desarrollo del congreso internacional aquí tratado, se presentan a continuación las principales ideas extraídas de las cinco mesas redondas temáticas, antes de concluir con las consideraciones finales y perspectivas de futuro.

3. CONCLUSIONES POR MESAS

3.1. Historia

El congreso, por su naturaleza de acto de celebración de los más de siete siglos de historia del Consulado de Mar, empezó con una mesa que vinculaba los retos que la sostenibilidad impone en la actualidad con la tradición histórica de Cataluña como referente en la regulación internacional de los usos del mar. Con la Dra. Badia como moderadora, fue el Dr. Francisco L. Pacheco Caballero, Catedrático de Historia del Derecho y de las Instituciones de la Universitat de Barcelona, quien hizo viajar a los asistentes hasta la Edad Media, precisamente 750 años atrás, hasta el 1272. Aquel año, además de fundarse una de las

instituciones catalanas más antiguas —el Consulado de Mar—, también se escribió el importantísimo *Libro de las Costumbres de Tortosa*, el primer código de leyes medieval escrito en lengua catalana.

¿Pero qué tiene que ver Tortosa con el mar? Tal y como recordaba el historiador, Tortosa fue donde se adoptaron estos textos que demuestran de forma fehaciente la existencia de unas costumbres propias de la gente del mar que fueron los cimientos del que más tarde sería el *Libro del Consulado de Mar*, el compendio de leyes del derecho marítimo que durante siglos rigió el comercio en el Mediterráneo. Entre otros, el *Libro de las Costumbres de Tortosa* habla de prácticas propias para resolver los conflictos que se aplicaban entre los señores de las naves, los mercaderes, los viajeros, los marineros… «El derecho marítimo mercantil es fruto de la práctica de personas profesionales —los maestros del mar—: […] la historia demuestra que ha escapado al control del poder político», explicó el Dr. Pacheco. De origen catalán, el posterior *Libro del Consulado de Mar* fue traducido a gran cantidad de lenguas y está en la base de la legislación marítima actual.

Cogiendo el relevo del Dr. Pacheco y sin hacer todavía un salto al presente, el Dr. Joan Alemany, Profesor de Economía de la Universitat de Barcelona, hizo un repaso histórico sobre el papel del puerto de Barcelona: desde la Edad Media hasta la actualidad. Así supimos que la capital catalana es la única ciudad del mundo que estuvo presente tanto a comienzos de la revolución comercial de los siglos XI y XII, como en la revolución industrial de los siglos XVIII y XIX; tiempos durante los cuales la regulación que regía el puerto de Barcelona era el mencionado *Libro del Consulado de Mar*. Durante su intervención, el Dr. Alemany narró la evolución de la fachada marítima de la ciudad hasta la actualidad, con el apoyo de dibujos y fotografías históricas, testigo del papel decisivo que ha tenido siempre el transporte marítimo en el desarrollo económico de la ciudad y el país. En un documento de la Barcelona del siglo XVI ya se podían apreciar los Astilleros Reales, la Lonja de los Mercaderes, la llamada Catedral de los marineros —Santa Maria de Mar—, o, por supuesto, el barrio de la Ribera, donde vivían miles de marineros, estibadores, maestros de ribera, pescadores… y que más adelante sería destruido para construir La Ciutadella. En un documento gráfico posterior, Barcelona ya recibía los vapores propios de mediados del XIX y se identifican claramente la Barceloneta y el Raval: era la ciudad de la primera gran Revolución Industrial. El repaso a la evolución histórica nos llevó hasta el puerto en su estampa actual, que en 1972 se convirtió en el primer puerto de España en acoger una terminal de contenedores.

«Europa ganaría mucho si entendiera que Barcelona no es el Puerto de Barcelona o de España, sino del sur de Europa. Hacer del puerto de Barcelona una gran plataforma logística es una apuesta por Barcelona,

por España, por Europa y por la sostenibilidad», reclamó en varias ocasiones el Dr. Alemany. Siguiendo la estela del pasado, los presentes estuvieron de acuerdo en que la ciudad de Barcelona constituye en la actualidad un centro neurálgico idóneo para ofrecer a la comunidad internacional el marco de referencia necesario de los usos sostenibles de los espacios marítimos. Un buen ejemplo de ello fueron las siguientes mesas.

3.2. Transporte

Si hay un lugar por excelencia desde el cual Barcelona mira hacia el Mediterráneo, este es sin lugar a dudas, su puerto. El Puerto de Barcelona podría haber sido representado en cualquiera de las sesiones, tal como dijo su Jefe de Estrategia y representante en el congreso, el Sr. Jordi Torrent, pero su incidencia como puerta de entrada del transporte marítimo proveniente del Mediterráneo lo situó en la segunda mesa redonda del día.

El debate sobre transporte fue moderado por el Dr. José Manuel Sobrino, Catedrático de Derecho Internacional Público de la Universidade da Coruña, quien contextualizó la temática del transporte por vías marítimas al recordar que estas son el principal medio de transporte de mercancías, con las repercusiones y problemas que se derivan en términos de sostenibilidad marina. A pesar de que el comercio mundial tiene su epicentro actual en Asia (con puertos fundamentales como Shanghái, Guangzhou o Singapur), en el caso de la Unión Europea (UE) —una de las principales potencias económicas del mundo—, el 75 por 100 de su comercio es marítimo, y si hablamos del comercio de hidrocarburos, la cifra llega hasta el 85 por 100. No en vano, en su *Comunicación sobre la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: canalizar el transporte europeo hacia el futuro* (COM(2020) 789 final), la Comisión Europea fijaba como objetivo «hacer que las zonas marítimas europeas sean sostenibles, inteligentes y resilientes». Un objetivo que, desde la perspectiva universal, se encuadra en el mandato de la Organización Marítima Internacional (OMI), específicamente en lo que a la prevención y control de la contaminación de los mares y océanos y a la preservación del medio marino se refiere. En este sentido, la OMI, actor fundamental y con un papel estelar en la lucha por la sostenibilidad en el mar, insiste en la importancia de las nuevas tecnologías para conseguir —como dice su lema— «un transporte marítimo ecológico».

De este llamamiento a utilizar la tecnología, así como de las exigencias europeas del *Green Deal* de la UE y de su inminente *Fit for 55* (el plan para una transición verde), se hizo eco el Puerto de Barcelona. Tal como explicó el Sr. Jordi Torrent, el objetivo es que en 2026 el Puerto tenga electrificados todos los puntos de atraque de los cruceros,

el muelle Prat, y las terminales de ferris de la dársena de Sant Bertrán y el muelle de Costa, y que en 2050, sea un puerto climáticamente neutro. La electrificación del puerto es un paso hacia la sostenibilidad y se prevé que el proyecto tenga un coste de unos ciento diez millones de euros. Ahora bien, vista la situación actual, resulta inevitable plantearse con preocupación, como hizo el ponente, cuál será el precio de la electricidad cuando el calendario se haya cumplido y conectarse sea obligatorio en la UE.

Durante su presentación, el Sr. Torrent insistió en que el puerto de Barcelona es el puerto logístico más diversificado del Mediterráneo. Si bien está al servicio de la industria, no es un puerto industrial (cosa que lo diferencia de los puertos industriales del norte de Europa como Róterdam o Amberes-Brujas), y la dedicación a la logística genera centenares de miles de puestos de trabajo en procesos y centros de distribución. Cuando llegan mercancías importadas que se tienen que someter a procesos logísticos, estas se quedan en el mismo puerto (o en los alrededores, como por ejemplo en el Consorcio de la Zona Franca, en el Vallès y en el Llobregat) y una vez listas, se distribuyen hacia el resto de España y Europa. Cuando se habla de un puerto diversificado es porque, en realidad, son varios puertos en uno: el Puerto Logístico (de aproximadamente doscientas cincuenta hectáreas con almacenes donde trabajan unas diez mil personas), el Puerto Comercial (que ocupa a quince mil personas y que se puede dividir en dos partes, una parte más pequeña dedicada a los cruceros y una más grande dedicada a las mercancías, donde se puede tratar cualquier producto salvo el petróleo sucio) y, por último, el Puerto Viejo (donde se encuentran hoteles de lujo, marinas para reparaciones y el recinto comercial Maremagnum y en el que trabajan unas nueve mil personas). Es también un puerto de alto valor, cosa que viene determinada, principalmente, porque acoge servicios exclusivos de reparación de barcos de lujo y porque goza de una buena conexión intercontinental con el aeropuerto del Prat. En esta línea, uno de los objetivos actuales del puerto de Barcelona es precisamente crecer en transporte ferroviario internacional, ya que en la conexión ferroviaria nacional el puerto ya es uno de los líderes.

Dada la imposibilidad de asistencia por motivos de urgencia de quien tendría que haber representado al sector académico en la mesa, el Dr. Agustí Martín i Mallofré, Decano de la Facultad de Náutica de Barcelona y enamorado de la navegación, la segunda ponencia, que cerró la mesa del transporte, estuvo a cargo del Sr. Sebastiano Cirnigliaro, *Senior Sales Manager* de la *Short Sea Division* del Grupo Grimaldi. Según explicó el representante de este grupo de logística multinacional, Barcelona es un punto clave —tres de sus líneas están basadas en la ciudad— y su compromiso con la lucha contra la emergencia climática se pone de manifiesto con el objetivo (casi conseguido) de reducir en un 40 por 100 las emisiones de carbono para el 2030, según exige la

OMI. La nueva flota del grupo aprovecha ya las nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia energética, la utilización de combustibles renovables, la implantación de técnicas de propulsión innovadoras, la optimización de las operaciones y la reducción de la velocidad donde es posible.

Ambos ponentes, tanto el Sr. Torrent como el Sr. Cirnigliaro, coincidieron al defender que, contrariamente a lo que se cree, por unidad transportada, el transporte marítimo es muy poco contaminante. De hecho, según explicaron, representa menos del 3 por 100 de las emisiones de efecto invernadero que se emiten en el mundo. A pesar de que el tráfico marítimo se ha duplicado y triplicado a lo largo de los años, los barcos cada vez son más grandes y eficientes, lo que conlleva que esta cifra se haya mantenido estable. El representante del grupo multinacional declaró que cada camión que se embarca en un barco de última generación de Grimaldi contamina una tercera parte de lo que contamina un camión por carretera y que actualmente ellos mueven unos mil camiones al día entre Italia y España. Así, insistió en continuar promoviendo la intermodalidad. En cuanto al dióxido de azufre, principal contaminante presente en el combustible de los barcos (*fuel oil*), el Sr. Torrent explicó que, en los últimos años, el transporte marítimo ha hecho un gran esfuerzo para reducir sus emisiones y cumplir así con la llamada OMI2020, la normativa internacional que obliga a los barcos, desde el 1 de enero del 2020, a utilizar combustibles con un máximo del 0,5 por 100 de contenido en azufre, en lugar del 3,5 por 100 permitido hasta entonces, y un máximo del 0,1 por 100 en las zonas de control de emisiones y otras zonas sensibles. A la espera del metanol, el hidrógeno u otras fuentes más sostenibles, de momento se ha optado por el gas natural licuado, que consideran una buena fuente de transición, puesto que, a pesar de emitir una cantidad parecida de gases de efecto invernadero, sí que reduce las altas emisiones de NOx, SOx y otras partículas contaminantes producidas por el *fuel oil*.

En una conversación a tres bandas entre los asistentes y los dos ponentes, entró en escena el llamado EU-ETS. Este sistema, conocido por sus siglas en inglés, supone la asignación y el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la UE con límites para todos los Estados miembros. Actualmente, se está debatiendo si incluir las autopistas marítimas (también llamadas *short sea shipping*) en este programa, y en este punto se hizo evidente la preocupación por parte de los dos oradores. Sobre la posición del Grupo Grimaldi respecto al EU-ETS, el Sr. Cirnigliaro opinó que la propuesta de incluir las autopistas del mar en este sistema —y excluir otros sistemas de transporte de mercancías, como por ejemplo el terrestre— supondría un agravio regulador y sancionador para los operadores marítimos, y penalizaría un sector dinámico y el sistema competitivo que ofrece la intermodalidad. Por eso, dijo, se tendría que valorar el establecimiento de unos

parámetros específicos para las autopistas del mar que permitieran su desarrollo y el consiguiente beneficio medioambiental, económico y social. Además, según su parecer, la obligatoriedad de las tasas a las compañías de los Estados miembros de la UE podría comportar la aparición de «paraísos de carbono fuera de la Unión», como por ejemplo, Marruecos en el Mediterráneo o el Reino Unido en el Mar del Norte, cosa que, en palabras del Sr. Torrent, preocupa a los puertos de la UE, a pesar de entender la idea de fondo detrás del EU-ETS y que se podría resumir en «Quien contamina, paga». En caso de adoptarse estas medidas como parte del *Fit for 55*, el sector privado advirtió que, llegado el caso, una parte de los centenares de millones de euros que supondría el cumplimiento de las nuevas exigencias repercutiría inevitablemente en los clientes.

3.3. Pesca

La mesa que versaba sobre los desafíos que afronta el sector de la pesca empezó autodefiniéndose como el escenario más complejo y técnico de la jornada y acabó siendo el reflejo de lo que pretendía el congreso: emergió un diálogo intenso, se vio el choque de intereses y se extrajeron lecciones fruto del encuentro entre actores no siempre coincidentes, todo ello moderado por el Dr. Rafael Casado, Catedrático de Derecho Internacional Público de la Universidad de Córdoba. La Administració estuvo representada por la Sra. Itziar Segarra Diaz, Subdirectora de Pesca y Acuicultura de la Dirección General de Política Marítima y Pesca Sostenible de la Generalitat de Catalunya; la voz de los pescadores fue la del Sr. Antoni Marzoa, Presidente de la Cofradía de Pescadores de Barcelona, Patrón Mayor de la Cofradía d´Arenys y Presidente del Consejo Consultivo del Mediterráneo (MEDAC); y la perspectiva académica la aportó la Dra. Gabriela Oanta, Profesora Titular de Derecho Internacional Público de la Universidade da Coruña y Directora del Instituto Universitario de Estudios Europeos «Salvador de Madariaga».

El punto de partida estaba claro: la sobreexplotación de los mares y océanos tiene en el Mediterráneo cifras que generan especial preocupación. Según informes de la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO, por las siglas en inglés), la sobrepesca afecta y compromete la supervivencia de más del 62 por 100 de las poblaciones de peces que habitan en el Mediterráneo. Pero la importancia económica y social del sector pesquero en España y en Cataluña añade motivos a la necesidad de planificar y avanzar en la transformación del sector siguiendo parámetros de sostenibilidad. Se torna, por tanto, necesario identificar a tal efecto los cambios reguladores, industriales y socioeconómicos que tienen que producirse. Ahora bien, ¿cómo hacerlo? En este sentido, todos los integrantes de la mesa se mostraron partidarios

de que se introduzcan modificaciones en la Política Pesquera Común de la Unión Europea, —proponiendo, por ejemplo, que se incluya el modelo de cogestión o la descarbonización del sector pesquero—, sin perjuicio de que existan reservas con relación a cómo se materializarán dichos cambios.

La Dra. Oanta también recordó que la Comisión General de Pesca del Mediterráneo —donde se encuentra representada la UE— está trabajando en buscar soluciones: recientemente, ha aprobado 21 medidas, entre las cuales está la reducción de un 7 por 100 del esfuerzo pesquero (que es la cantidad de días que un buque puede trabajar) en algunos espacios ya en 2023. Desde la Generalitat, no obstante, matizaron la viabilidad de los *tempos* de esta hoja de ruta: «Reducción de esfuerzos, sí, pero con calendarios más realistas», en palabras de la Sra. Segarra, Subdirectora de Pesca y Acuicultura de la Dirección General de Política Marítima y Pesca Sostenible, que junto con los pescadores denunció que hace ya tres años en los que se han ido reduciendo los esfuerzos y que los pretendidos hitos, con fechas tan exigentes, pueden acabar perjudicando a la flota y la ciudadanía en general. «Hoy todos podríamos estar totalmente desnudos y descalzos en esta sala, pero lo primero que habríamos hecho en todo caso al levantarnos es alimentarnos: la agricultura, la ganadería y la pesca son sectores estratégicos», afirmó el Sr. Marzoa, presidente de la Cofradía de Pescadores de Barcelona, lamentando e insistiendo en que durante la pandemia —cuando los trabajadores de su gremio fueron considerados «esenciales»— se tendría que haber empezado una reflexión sobre el sector primario.

Desde las instituciones catalanas, en tanto que territorio marítimo mediterráneo, se reivindicaron también los pasos que se están dando hacia una gestión más sostenible del sector en su conjunto: hablamos del modelo catalán que se aplica en el mundo de la pesca profesional. Este abordaje establece un sistema de comités de cogestión, integrados por representantes del sector, científicos, Administración pública y sociedad civil; y reivindica el espacio marítimo como generador de crecimiento azul sostenible. Desde la Dirección General de Política Marítima y Pesca Sostenible, aseguran que este modelo fortalece al sector y garantiza niveles muy altos de cumplimiento entre los pescadores.

3.4. Turismo

La Dra. Laura Huici, Directora Adjunta del MEI-UB y Profesora Titular de Derecho Internacional Público de la Universitat de Barcelona, fue la encargada de moderar la mesa sobre turismo. Por el impacto que tiene el turismo masivo en el medio ambiente, este es un ámbito especialmente sensible, relacionado sobre todo con el ODS9 —que habla del papel de la industria, la innovación y las infraestructuras—, y con el

ODS13 —que anima a aprobar medidas para combatir el cambio climático—. Para tratar la interrelación entre estos aspectos, la sesión contó con el Sr. Josep María Gómez, Director del Área de Turismo Sostenible y Accesible de Turismo Barcelona, la Sra. María Victoria Silberstein, responsable de Turismo de la Cámara de Comercio de Barcelona, y el Dr. Eugeni Osácar, Director de Investigación del CETT-UB, *Barcelona School of Tourism, Hospitality and Gastronomy.*

La pregunta de cómo conseguir una actividad turística compatible con los criterios de sostenibilidad resultaba inevitable en un congreso realizado en una ciudad que recibió en 2019 (y en 2023) más de doce millones de turistas y que, tal y como se indicó durante la mesa de transporte, es el primer puerto de cruceros del Mediterráneo. Con el afán de responder a esta pregunta, los tres ponentes empezaron poniendo de manifiesto la importancia de la colaboración entre los sectores público y privado.

Rápidamente, esta colaboración entre sectores se hizo evidente también en la mesa redonda de la Facultad de Derecho: los ponentes, bastante alineados en su discurso, demostraron que están acostumbrados a cooperar a pesar de la diversidad de sus perfiles. Todos ellos parecían estar de acuerdo al afirmar que no es previsible que la actividad turística decrezca en Barcelona, por lo que, como defendía el Dr. Osácar, la vía para conseguir un turismo sostenible es «conseguir primero una ciudad sostenible». Cómo llegar a materializar este objetivo podría ser objeto de un nuevo congreso, pero, en todo caso, se plantearon ya algunas *ideas fuerza* con margen de desarrollo como, por ejemplo, reducir el impacto, apostar por la diversificación y la tecnificación, garantizar el diálogo entre sectores y facilitar las ayudas a las PYMES.

Cuando se apuntó a una reducción del impacto del turismo, se habló del llamado turismo azul. Como explicó el Director de Investigación del CETT-UB, el turismo azul hace referencia a las actividades recreativas y turísticas realizadas en las áreas costeras, mares y océanos, siempre desde una perspectiva de desarrollo sostenible y respetuosa con el medio ambiente. El Sr. Gómez, del Área de Turismo de Barcelona, recordó que la ciudad es un destino turístico con una oferta muy completa —arquitectura, clima, ocio, gastronomía y una buena comunicación por tierra, mar y aire—, pero también alertó que a menudo se olvida que Barcelona «es más que playa y montaña». Por eso, insistió, hay que destacar la importancia de la diversificación del turismo como vía hacia la sostenibilidad. En este sentido, explicó que acontecimientos deportivos como la 37.ª Copa América de Vela son una buena noticia para diversificar la llegada de turistas y situar la ciudad mediterránea en este caso como referente en el mundo del deporte. Según los datos que se presentaron, la Copa América de Vela es la tercera competición más seguida del mundo (después de los Juegos Olímpicos —acontecimiento

que ya colocó la ciudad en el mapa del deporte universal en 1992— y del Mundial de Fútbol masculino). Respecto a este acontecimiento, que ha tenido lugar en el verano de 2024, y teniendo en cuenta el paraguas de la carrera hacia la sostenibilidad, merece la pena destacar que todos los barcos y vehículos que han dado apoyo a la competición han sido eléctricos y que, a diferencia de lo que a menudo sucede en otros macroacontecimientos deportivos, el desarrollo de infraestructuras se ha limitado esta vez a tres nuevos edificios en espacios recuperados y renovados. La consigna ha sido «hacer poco, construir poco y tener poca incidencia».

Por último, desde la Cámara de Comercio de Barcelona y en representación de todo el sector privado de la industria del turismo, también se reivindicó que las pequeñas y medianas empresas dedicadas al turismo necesitan ayuda para caminar hacia la sostenibilidad. La Sra. Silberstein recordó que, a diferencia de las grandes compañías, las PYMES disponen de menos recursos para emprender esta transición y que, si no se quiere que la perspectiva sostenible se convierta en una simple etiqueta, es necesario ayudar a este tipo de empresa. Esta es la línea de trabajo que sigue la Cámara de Comercio de Barcelona que, en un ejemplo replicable a otros lugares del Mediterráneo, ofrece actualmente ayuda a más de mil entidades, de las cuales el 90 por 100 están ya certificadas en materia de sostenibilidad.

3.5. Energía

La última mesa redonda del día se dedicó a la energía y se enmarcó, como no podía ser de otra manera, en el contexto de preocupación actual por la dependencia energética exterior que sufren muchos Estados, así como en la identificación del mar como espacio para encontrar soluciones relacionadas con las energías renovables —no solo la eólica marítima sino también, en un futuro, la energía de las olas o la llamada energía mareomotriz—. Inició la sesión la Dra. Milagros Álvarez-Verdugo, Profesora Titular de Derecho Internacional Público de la UB y moderadora de una mesa donde las divergencias entre ponentes no tardaron en ponerse de manifiesto. La Dra. Álvarez-Verdugo recordó que el mar Mediterráneo es un enclave fundamental para instalaciones fijas del transporte de gas y, quizás en un futuro, también para el transporte del llamado hidrógeno verde, aunque los científicos tendrán que confirmar su viabilidad.

En esta mesa, que abordaba el trinomio mar-energía-sostenibilidad, la primera en hablar fue la Sra. Marta Morera Marcé, Directora del Instituto Catalán de la Energía (ICAEN). Desde la perspectiva de la administración, la Sra. Morera dejó clara la apuesta de la Generalitat por una transición hacia una economía baja en emisiones, competitiva,

innovadora y socialmente inclusiva. El ICAEN presentó en febrero del 2022 la prospectiva energética de Cataluña, que calcula qué hay que hacer (tanto por la parte de la oferta como por la parte de la demanda) para lograr el objetivo de la neutralidad climática en 2050. Las conclusiones fueron que hace falta, por un lado, electrificar mucho la demanda de energía (ahora mismo se sitúa en un 25 por 100, y la generación con eólica y fotovoltaica es la más eficiente para suministrar energía eléctrica cuando se trata de lograr un modelo limpio); y, por otro lado, ir a máximos en lo que a la energía generada se refiere. En este sentido, la prospectiva recomienda que en 2030 se cumpla la previsión de llegar a un gigavatio de energía eólica marina en Cataluña, que en 2040 se alcance el 1,5, y que en 2050 ya sean 3 gigavatios. Para conseguir estas cifras, la Generalitat está haciendo una apuesta fuerte por los parques eólicos marinos flotantes, dado que, según explicaron, estos consiguen una producción de energía eléctrica por gigavatio muy superior a la que genera la eólica terrestre (a la vez que se reduce la ocupación del suelo, que es una de las principales limitaciones que tiene Cataluña).

La representante de la Generalitat defendió en este punto que la instalación de parques eólicos, a pesar de tener un impacto visual innegable, está dirigido a evitar las consecuencias —peores— del cambio climático. Esta premisa de optar «por el mal menor» no fue compartida por los científicos de la mesa, que posteriormente alertaron preocupados del impacto que estos tienen en el medio ambiente. Pidiendo no confundir las consecuencias entre parques eólicos marinos fijos y flotantes, la Sra. Morera también señaló la atracción de actividades económicas que podrían derivarse de la instalación de estos parques eólicos marinos.

Las negociaciones entre el ICAEN y la Administración del Estado han definido que la zona más adecuada para acoger parques eólicos es la llamada «zona levantino-balear» (Leva 2), en el Alt Empordà. El Sr. Sergi Ametller Malfaz, Director de Eólica Marina de la empresa Sener y Half-Wing, que diseña y suministra plataformas flotantes para turbinas de potencia superior a los 15Mw, certificó que en Cataluña solo sopla suficiente viento para poder ser aprovechado en la costa de Roses, es decir, en la zona del llamado *Parc Tramuntana*. Ametller aseguró que el parque es compatible y respetuoso con el medio ambiente, e hizo hincapié en la importancia de las medidas compensatorias para los pescadores y en la distancia de la instalación, que tiene que ser casi inapreciable desde la playa para no impactar visualmente en las actividades turísticas.

El ángulo empresarial encontró oposición en los ponentes dedicados a la investigación y la academia, el Dr. Jordi Solé, Doctor en Física Aplicada y Profesor Agregado, y el Dr. Miquel Canals, Catedrático de Geociencias Marinas, ambos del Departamento de Dinámica de la

Tierra y el Océano de la Universitat de Barcelona. El Dr. Solé empezó recordando los diferentes tipos de energía marina renovable existentes hoy en día: la de las mareas —que en el Mediterráneo es anecdótica—, la de las olas, la energía térmica del océano, la energía del gradiente de la salinidad del mar, y, finalmente, la eólica marina (fija o flotante). Fue precisamente en esta última tipología donde se detuvo. Basándose en estudios científicos que recogen el estado de la cuestión, el Dr. Solé expuso cómo la industrialización del mar afecta de forma directa a la biodiversidad, a la salud del fondo marino, a la introducción de especies invasoras, a la colonización de las redes tróficas por comunidades que no son propias de la región y, a pesar de que sobre este tema faltan todavía estudios detallados, también a la orografía de la zona, en tanto que se estaría afectando el patrón de vientos y, en consecuencia, la columna de agua.

Cuando fue el turno del Dr. Canals, este exploró cuál es la situación en Francia. El mix energético francés está compuesto por un 72,3 por 100 de energía nuclear y un 19,6 por 100 de energía renovable (el resto se produce con combustibles fósiles). Precisamente por esta composición, dijo, los vecinos del norte intentarán evitar la entrada de energía renovable por parte de productores del sur: argumentarán que la energía nuclear es responsable de muy pocas emisiones.

En resumen, la visión de los científicos aportó dos advertencias en relación con el despliegue de sistemas de energía renovable en entornos marinos: en primer lugar, que la mencionada industrialización perjudica el fondo marino, la calidad de los ecosistemas y la diversidad del medio; y, en segundo lugar, que si salen adelante estos proyectos en nuestras costas, es fundamental que se tenga en cuenta el desmantelamiento posterior de infraestructuras. De no hacerse, «tendremos que presenciar cosas terribles como las que encontramos en algunos lugares», se lamentó el Dr. Canals. Asimismo, insistió el Dr. Solé, conviene recordar que «el cambio climático no se combate únicamente reduciendo emisiones».

Esta mesa, que versaba sobre las exigencias de sostenibilidad que recaen sobre el sector de la energía, resultó un ejemplo paradigmático de las contradicciones y consecuentes divergencias que se están dando al intentar conseguir la sostenibilidad en las actividades humanas que tienen lugar en entornos marinos. Para este sector, el medio acuático constituye una nueva oportunidad para el desarrollo sostenible; pero, a la vez, estos proyectos provocan contradicciones con intereses legítimos de las poblaciones costeras y los defensores de otro tipo de desarrollo. El tono fue contundente en ocasiones, como cuando desde ángulo empresarial se dijo que hay que «ser cuidadosos y no frívolos con el tema de la transición: las consecuencias de no hacer nada pueden ser mucho más graves y aquí no estoy escuchando alternativas».

Se tendrá que continuar trabajando. A pesar de los enfrentamientos, todos coincidieron en que es indiscutible llevar a cabo una transición ecológica y hacerla bien.

4. CONSIDERACIONES FINALES

El Congreso Internacional *Sostenibilidad en el mar: una visión desde la Barcelona mediterránea*, que se celebró en la Facultad de Derecho de la Universitat de Barcelona el 19 de diciembre de 2022, consiguió generar un espacio de debate a la altura de la urgente pregunta que proponía: ¿cómo tenemos que transformar las actividades humanas que tienen lugar en entornos marinos para que sean sostenibles? El diálogo y el intercambio de conocimiento se produjo de forma intensa, algo nada fácil si se tiene en cuenta que —como hemos visto— los organizadores hicieron dialogar a actores de opiniones no siempre convergentes, en algunos casos especialmente contrapuestas. Es cierto que no todas las mesas consiguieron plasmar la discusión y la contraposición de ideas con la misma contundencia —en este sentido, destacaron los debates sobre el sector pesquero y el energético—, pero en todos los casos el diálogo emergió y lo hizo de forma sana, constructiva y útil, tanto para los ponentes como para los asistentes de la jornada. El ejercicio de juntar actores tan diversos (Administración-trabajadores-investigadores) funcionó; es más, sirvió, sin duda, para nutrir y fortalecer vías de diálogo que serán clave en los debates que como sociedad tendremos que abordar en torno a la sostenibilidad en un futuro muy próximo. Se hace evidente que el ODS17, demandante de más y mejores alianzas, es, a pesar de ser el último de los objetivos, fundamental, ya que sin él, difícilmente podrán lograrse los demás.

A modo de conclusión, se incluyen a continuación, algunas consideraciones finales que las relatoras del congreso querrían destacar:

— Es justo poner de relieve el consenso que generó la definición de sostenibilidad propuesta por la organización del congreso y que pone el énfasis en la triple dimensión del término: medioambiental-económico-social. A pesar de que es cierto que cada uno de los actores basculó en sus intervenciones hacia la dimensión que le parecía más importante, consideramos positivo este acuerdo de cariz conceptual, ya que constituyó el punto de partida de la jornada y que, muy probablemente, no se hubiera producido tan solo unos años atrás.

— La dicotomía y contradicciones presentes entre operadores de un mismo espacio llevan a menudo a percibir a los sectores en una escala de blanco y negro. Sin embargo, la realidad se impuso y la jornada demostró que ni las autoridades, ni los pescadores, ni la UE, ni los turistas, ni los vecinos autóctonos, ni las empresas privadas se pueden situar en los extremos. Al contrario, nos encontramos ante una

escala de grises en la que, a pesar de los intereses divergentes, todos los actores —científicos, industria y Administración— están regidos por la normativa que apuesta y acabará obligando a una transición hacia la sostenibilidad. De aquí la importancia de cooperar y crear alianzas donde se tengan en cuenta todas las sensibilidades y que se pueda negociar una solución al gusto de todos los actores. Es precisamente esta repetida idea la que incide plenamente en el ODS17: fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible. Una buena manera de acercarse a su consecución es apostar por los llamados PPP o «Partenariados (*partnerships*) Público-Privados», en los cuales quizás incluso la Facultad de Derecho de la Universitat de Barcelona —que se ha sumado a la Agenda 2030 y ofrecerá asignaturas relacionadas con los ODS— continuará jugando un papel más allá de este congreso.

— La tecnología es una aliada innegable en la carrera hacia un planeta totalmente sostenible a todos niveles, incluyendo las actividades humanas que tienen lugar en entornos marinos. Sin caer en la creencia de que será la panacea, varias intervenciones pusieron de manifiesto que los avances tecnológicos deberán ser tenidos en cuenta a la hora de hacer convivir los intereses económicos, medioambientales y sociales en el Mediterráneo (y en todos los mares del mundo). Así, se mencionaron casos como la electrificación del Puerto de Barcelona, la descarbonización del sector pesquero o el uso de automóviles eléctricos en macroacontecimientos que tienen lugar en el mar, como es el caso de la 37.ª edición de la Copa de América de Vela, celebrada en Barcelona en 2024.

— La modernización o transición hacia sistemas productivos más sostenibles se enfrenta al reto de cómo garantizar el menor impacto posible y evitar que rápidamente estos queden obsoletos. De hecho, el intento de «actuar con el menor impacto posible» fue una de las máximas más repetidas a lo largo del acto. Entre las medidas mencionadas como posibilidad para asegurar un bajo impacto, se mencionó la de generar energías renovables en espacios del propio Puerto (hay un millón de metros cuadrados construidos donde no solo se podrían instalar paneles solares, sino que se podría también aprovechar el frío que se genera en las plantas de regasificación), el mandato de construir poco y renovar más en la celebración de macroacontecimientos, y la exigencia de tener en cuenta los procesos de desmantelamiento en el futuro, entre otros.

— A pesar de que el congreso proponía una mirada *desde* la Barcelona mediterránea —y no *de* la Barcelona mediterránea—, la jornada en la Facultad de Derecho puso sobre la mesa la posibilidad de que la ciudad condal sirviera de laboratorio, o al menos de ejemplo, para otras ciudades, en lo que respecta a prácticas vinculadas a la transición sos-

tenible por parte de las actividades marítimas que abordaba el congreso (pesca, energía, transporte y turismo), tanto en la actualidad como en los próximos años. Creemos que esta propuesta es valiosa sobre todo por dos motivos. Primero, y de forma evidente, porque, en caso de hacerse realidad, situaría a Barcelona como un polo de innovación de prácticas sostenibles en entornos marinos. Y segundo, porque ser líder en la transición hacia la sostenibilidad contribuiría a la pervivencia de las industrias vinculadas al mar y, por tanto, a los puestos de trabajo que proporcionan, muchos de los cuales hace años que están en riesgo.

— Si hablamos de los tres actores representados en cada una de las mesas redondas de debate (Administración, industria y universidad), no podemos obviar a un último actor: la sociedad, es decir, el resto de ciudadanos que se benefician, se ven afectados o participan indirectamente de todos estos usos del mar, representados en el congreso por el propio público presente en la sala. La última consideración que queremos hacer es un canto al derecho a la información y, más concretamente, a la información clara y abierta. Como ciudadanos, con mayor o menor conocimiento técnico sobre cualquier cuestión, no debemos olvidar que tenemos un papel fundamental en las sociedades democráticas del siglo XXI, que incluye el informarnos y pedir explicaciones a las voces expertas, exigir información inteligible y datos transparentes a las empresas e instituciones, y poder seguir presenciando los debates en los que se decidirán cuestiones que nos afectan a todos, ya sea en el Mediterráneo o en cualquier lugar del mundo. Desde aquí deseamos que la oportunidad que brindó el Congreso Internacional *Sostenibilidad en el mar: una visión desde la Barcelona mediterránea* traspase, más pronto que tarde, las paredes de la Facultad de Derecho de la Universitat de Barcelona y consiga llegar (e interesar) a gran parte de la ciudadanía. Todo el mundo tiene derecho a disponer de los elementos necesarios para forjar su propio criterio sobre los temas que marcarán su vida. Empezando por la sostenibilidad.