

AGENDA SECTORIAL MARÍTIMA

2

0

2

3



AGENDA SECTORIAL MARÍTIMA

2

0

2

3

7ª EDICIÓN JUNIO 2024



Asociación CME. Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones: Grupo: 1 / Sección: 1 / Número Nacional: 59.0566 - C.I.F.: G-85384980
C/ Príncipe de Vergara 74. 28006 Madrid. Tel.: +34 915625590 / 91.3367207 www.clustermaritimo.es - e-mail: secretaria@clustermaritimo.es



CONTENIDO

1. ECONOMÍA AZUL	9
2. SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL	11
3. INICIATIVAS MAS RELEVANTES EN 2023	17
4. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL	27
5. REGIONES MARÍTIMAS	53
6. SECTOR ESTRATÉGICO	73
7. EJES ESTRATÉGICOS PARA EL SECTOR MARÍTIMO	77
8. INDICADORES SECTORIALES	83

PRÓLOGO



JAVIER GARAT PÉREZ
PRESIDENTE DEL CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL

El año pasado se inició con cierto optimismo por la fuerte base en la que se asienta la economía azul. Un hecho demostrable a tenor de los datos con el que se cerró 2022, y el orgullo de haber superado diferentes dificultades en un contexto global bastante complejo (pandemia, guerra, inflación...). Somos una de las principales potencias europeas en este ámbito. España es la segunda economía que más factura con un 15% del total de las ventas que generan las empresas europeas de la economía azul, y es la que mayor aportación hace al valor añadido y al empleo de la economía azul de la UE con el 18% y 23%, respectivamente 930.000 empleos y 30.000 millones de euros de Valor Añadido Bruto.

En su conjunto, las actividades ligadas a mares y océanos tienen un importantísimo impacto económico gracias a su efecto multiplicador sobre la producción, empleo y el valor añadido. En términos globales, se estima que los efectos indirectos e inducidos sobre la economía española se sitúan cerca del 7% del VAB y del 7% de empleos nacionales.

Esto nos convierte en un sector estratégico para el desarrollo de España. Clave para el comercio exterior, el aprovisionamiento alimentario, con efecto tractor sobre la industria y servicios, la I+D+i, el desarrollo de infraestructuras críticas como los puertos, y clave para el cambio hacia una economía más sostenible, desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

Pero a pesar de su potencial, la economía azul española requiere de ciertas medidas, recogidas en esta Agenda Sectorial, que nos permitan ser verdaderamente competitivos y superar nuestros propios registros. En este sentido, una de las mayores debilidades la presenta nuestra propia flota mercante. Según los datos disponibles, esta ha superado los cinco millones de GT, pero más del 70% de dicho tonelaje se encuentra en registros de pabellón extranjero. No obstante, el número de buques que enarbolan el pabellón nacional representa, al menos, la mitad de la flota. Además, durante 2023, 7 buques con 100.000 GT cambiaron la bandera española por la de otros países cercanos. A pesar de esto, la flota controlada por armadores españoles, con una edad media de 17 años, ha mantenido una tendencia al alza.

Otro dato positivo lo podemos encontrar en el sector náutico, que en 2023 registró un total de 5.847 matriculaciones de embarcaciones de recreo. En cuanto al mercado del chárter náutico, el incremento fue del 4,79%, con 93 nuevas embarcaciones, lo su supone un volumen total de 2.057 matriculaciones.

En el capítulo de puertos tuvimos un descenso del 4,5%, moviendo más de 16 millones de TEUs. Aunque en diciembre de 2023 se movieron 1,34 millones de TEUs, lo cual fue superior al dato de diciembre de 2022 (1,29 millones), registrándose aumentos en ese mes tanto en tránsito, como entrada-salida nacional y entrada-salida exterior.

En estas páginas ofrecemos toda esta información, mucho más detallada y sectorizada por grandes grupos de actividad de la economía azul, ofreciendo con ello una visión de conjunto de nuestra realidad azul. Pero más importante aún son todas las iniciativas y peticiones, también agrupadas por actividad, necesarias para hacer de la mar un sector sostenible y sostenido. En este sentido, cabe recordar que, si bien hemos superado entre todos grandes retos, no es menos cierto que nos enfrentamos a desafíos de gran importancia para el futuro de la economía azul: el relevo generacional, la descarbonización de nuestras actividades o la igualdad, entre otros importantes asuntos. Las demandas del sector recogidas en estas páginas pretenden precisamente darles solución, y desde el Clúster Marítimo Español queremos darles voz, argumentos y recursos para que sean escuchadas en los foros adecuados, buscando el apoyo cómplice de las Administraciones Públicas, la Unión Europea, así como la cooperación de cuantas instituciones y empresas sean partícipes del sector. Y lo haremos como siempre lo hemos hecho en el Clúster, desde la unidad y la colaboración.

Esto no resta importancia a otras reivindicaciones no menos importantes y estratégicas para todos nosotros, como pueda ser lograr la consideración de la economía azul como un sector estratégico nacional y revitalizar la atracción de talento al sector. Objetivos muy ambiciosos, que siguen la línea marcada por nuestros antecesores, pero que abordaremos desde nuevas perspectivas y herramientas. Nos apalancaremos en la comunicación y las acciones de concienciación social, con el fin de despertar la conciencia marina entre la ciudadanía, ya que este es uno de los grandes hándicaps que arrastra la economía azul. Somos una nación marítima por excelencia, que ha olvidado su importancia y dejado de lado su historia vinculada a la mar.

“La mar nos une...”

1

ECONOMÍA AZUL



Los océanos y los mares suponen el ecosistema más complejo y vasto de la tierra. Cubren la mayor parte de la superficie de nuestro planeta, aproximadamente el 71%, a lo largo de 356 millones de km de costas, albergando las mayores fuentes de recursos naturales, renovables y fósiles, y siendo la vía de transporte más amplia y usada para comunicar los continentes y sus países, posibilitando el comercio mundial. También son escenario de esparcimiento, turismo, deportes y otras muchas actividades, además de jugar un papel esencial en la regulación del clima y en la lucha contra el cambio climático.

Sin duda los océanos, todavía en su mayor parte sin explorar, es fuente de oportunidades y ámbito para las actividades del Sector Marítimo. Este macrosector combina actividades industriales y de servicios, en una estrecha relación: la industria precisa de los servicios para poder desarrollarse, pero a su vez contribuye a generar nuevos negocios. Alrededor del 90% del comercio mundial de intercambios de materias primas y bienes elaborados, se hace por vía marítima, posibilitando el comercio internacional y comunicando las diferentes regiones del mundo. Esto confiere a las actividades relacionadas con este Sector, un valor estratégico crucial.

La Unión Europea (UE) reconoce la importancia de los mares y océanos como motores de su economía por su gran potencial. Las actividades económicas que componen el Sector Marítimo en su conjunto conforman lo que la Comisión Europea (CE) denomina “Economía Azul”.

La Economía Azul Europea genera unos 3,59 millones de empleos y un volumen de negocio en torno a 623,6 billones de euros, lo que supone alrededor de 171,1 billones de euros de Valor Añadido Bruto (VAB).

El Sector Marítimo se considera un sector clave para el crecimiento económico sostenible y, por ello, desde la UE se promueve la llamada Política Marítima Integrada y se recomienda la inclusión de este en las agendas políticas de todos los Estados miembros.

Con todo este potencial no es de extrañar que los países más prósperos sean aquellos que históricamente han considerado el Sector Marítimo como esencial para el desarrollo económico y la seguridad nacional.

Algunas de las medidas que propone son:

- Ampliar el conocimiento marítimo.
- La ordenación del espacio marítimo para garantizar una gestión eficaz y sostenible de las actividades en la mar.
- Desarrollar una vigilancia marítima integrada.
- Definición de las “estrategias de cuenca marítima”, afectando a España las relativas a las cuencas del Océano Atlántico y del Mar Mediterráneo.
- Medidas específicas en aquellas actividades económicas con especial potencial para el crecimiento y la creación de empleo.

Además, concede máxima prioridad al creciente cambio climático y medioambiental, retos a los que se enfrenta la sociedad actual. El “*European Green Deal*” apoya una estrategia de crecimiento que tiene como objetivo transformar la economía y la sociedad, así como establecer un camino más sostenible para ello. La investigación, la innovación y la formación son pilares fundamentales. De igual manera, en el Sector Marítimo los retos que se presentan a medio plazo vienen marcados por esta transformación, que afecta a todas las actividades.



SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

España es un país marítimo estratégico debido a su situación geográfica peninsular, con dos mares y un océano bañando sus costas, la condición de insularidad de los archipiélagos canario y balear y la posición litoral de Ceuta y Melilla. Más de tres cuartas partes del perímetro del territorio español es litoral y la mar ha sido tradicionalmente, y es en la actualidad, fuente de una parte muy importante de la riqueza que se genera en España.

Por su situación geoestratégica en la puerta del Mediterráneo, los puertos españoles juegan un papel importante en los tráficos marítimos internacionales, contando además con excelentes costas, playas y una climatología que permite que la industria y servicios ligados al turismo sean de gran atractivo. Existe un amplio catálogo de empresas y actividades, por lo que el tejido industrial está fuertemente afianzado desde su base.

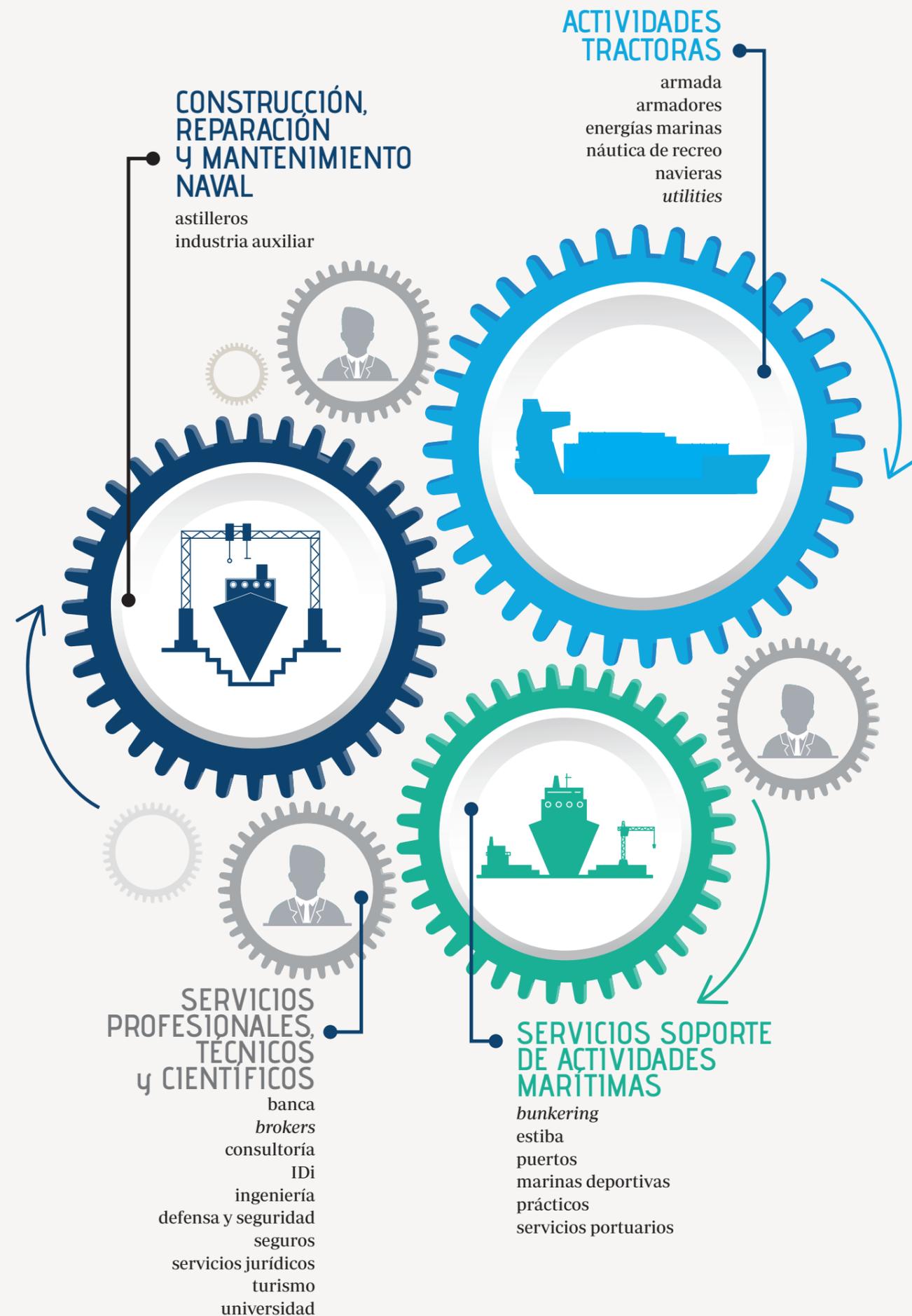
El Sector Marítimo Español, entendido como el conjunto de actividades económicas vinculadas a la mar, es uno de los más relevantes para la economía española, con un importante efecto tractor y gran influencia directa en la producción, el VAB y el empleo de la economía.

Las diferentes actividades económicas que engloba este sector han constituido uno de los componentes de la producción nacional más importantes y dinámicos, contribuyendo a la presencia histórica de España en el mundo y representando en la actualidad una fracción muy importante, tanto de la exportación de productos y servicios como del empleo nacional. Son fundamentales para los servicios de movilidad de los ciudadanos, la competitividad del comercio exterior y la capacidad de consumo y aprovisionamiento eficiente de la industria española. Es un sector tractor de la actividad de infinidad de Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), tanto industriales como de servicios.

Históricamente, el desarrollo de la industria española ha estado vinculado fuertemente al Sector Marítimo, principalmente a la construcción naval y sus industrias auxiliares. En la actualidad, este es un sector moderno y renovado tecnológicamente, que compite con éxito en mercados internacionales, respetuoso con el medio ambiente y que trabaja para aumentar su competitividad y aportación a la economía española.



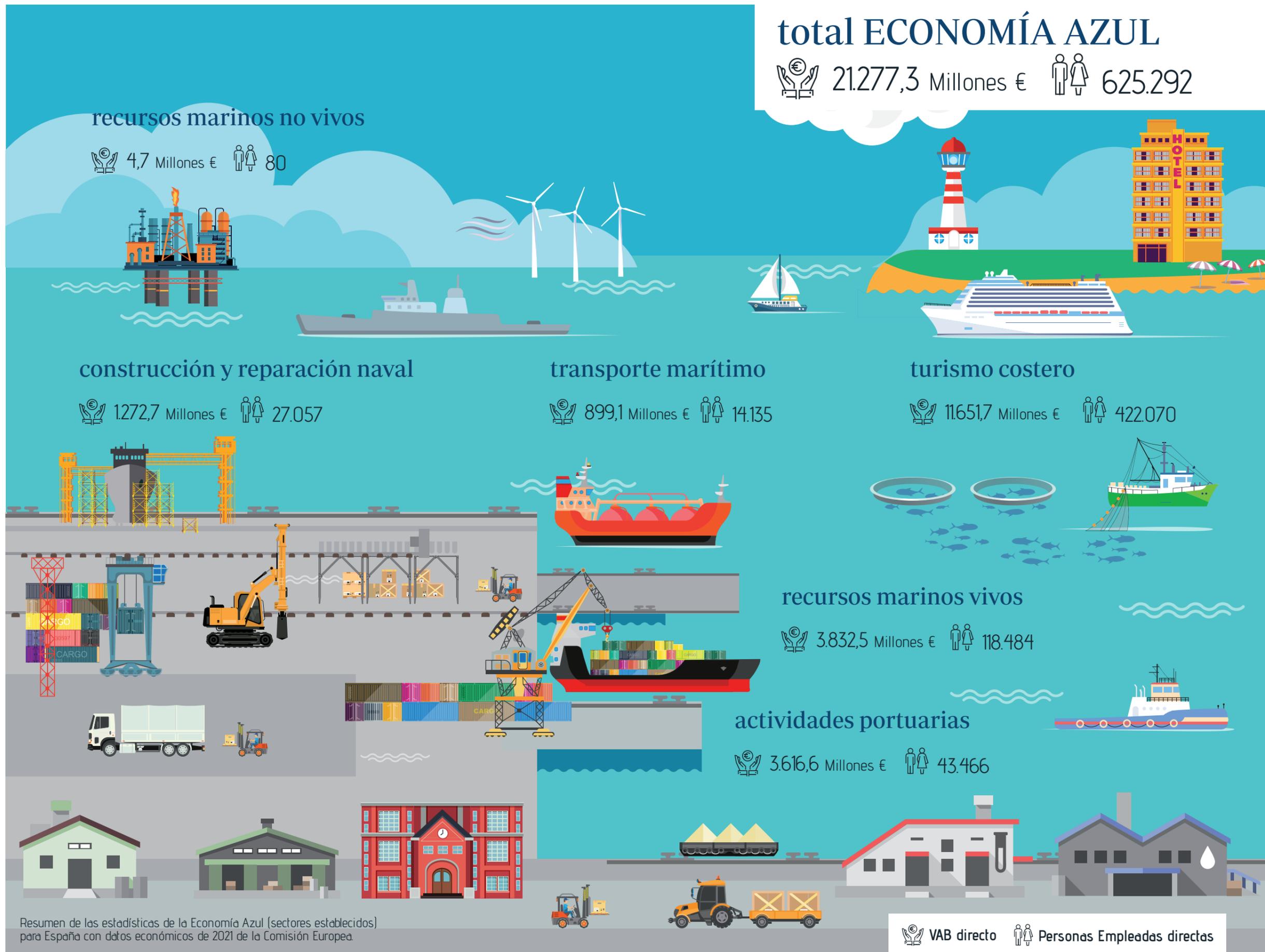
Se trata de un sector amplio y en continuo desarrollo tecnológico, con una gran red industrial arraigada en el país, que ha venido participando en el desarrollo industrial nacional históricamente, contribuyendo además al crecimiento económico con una elevada participación en el Producto Interior Bruto (PIB) y en el Valor Añadido Bruto (VAB) e incidiendo además de modo notable en el empleo.



DIMENSIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

La medición de la Economía Azul y de su impacto depende de las actividades económicas que la comprenden y de la disponibilidad de fuentes estadísticas oficiales para identificar los efectos directos. Para la evaluación de los efectos indirectos e inducidos que completarían el análisis del impacto económico, se ha de recurrir a metodologías complejas basadas en tablas *input-output* y en datos sobre gastos aportados por los diferentes agentes del Sector². En esta Agenda se da una idea de la dimensión económica del Sector Marítimo Español, a partir de los datos de sus efectos directos correspondientes al año 2021, publicados en 2024 por la Comisión Europea, los últimos hasta la fecha de redactar este documento: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Se sigue también su agrupación de actividades económicas por sectores.

² **Efectos Directos:** producción y empleo que aporta directamente el Sector a la economía. **Efectos Indirectos:** producción y empleo de otros sectores que se destina a satisfacer la demanda de bienes y servicios necesarios para la actividad del Sector. **Efectos Inducidos:** producción y empleo que se genera gracias al consumo de bienes y servicios que realizan los empleados de los sectores que se benefician, directa o indirectamente, de las inversiones y gastos. El aumento de la producción genera un mayor empleo y esto significa un aumento de las rentas del trabajo que se traduce en un mayor consumo.

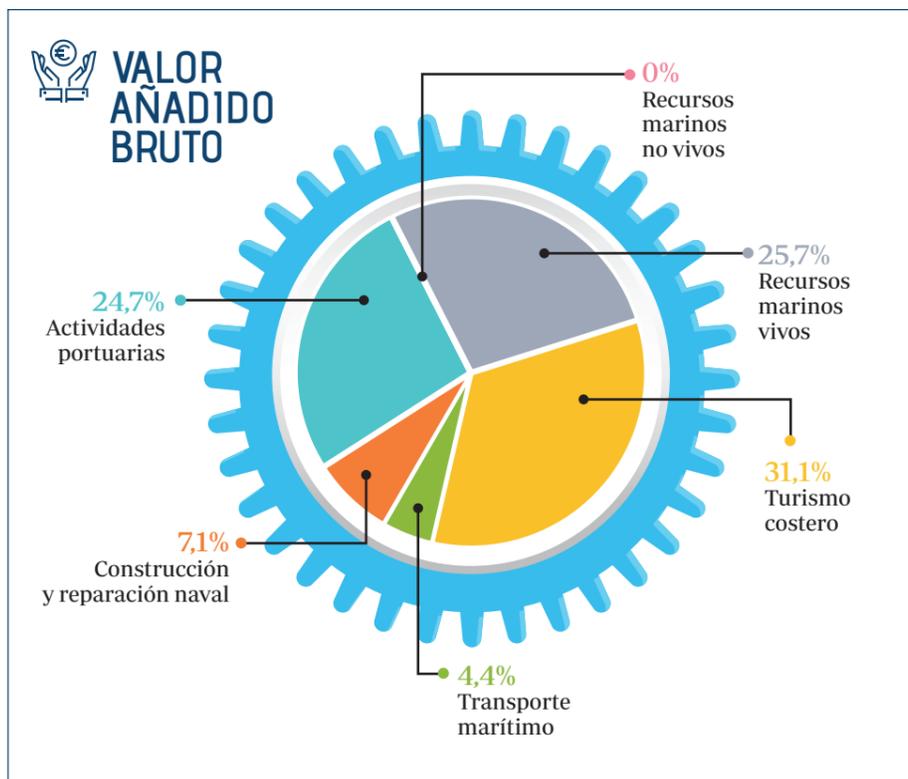
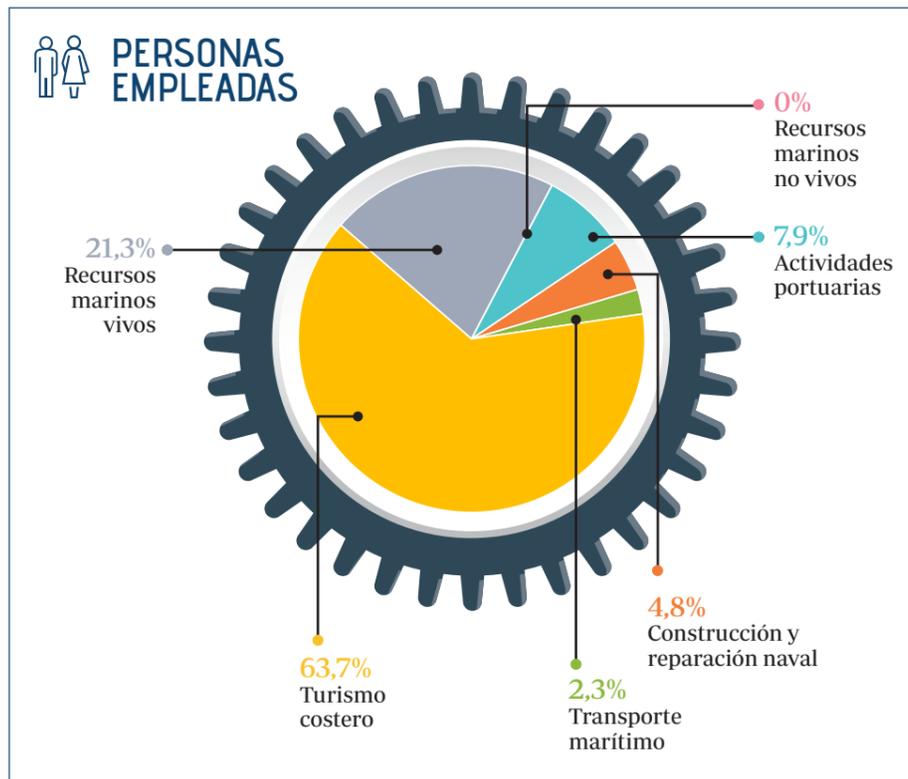


Resumen de las estadísticas de la Economía Azul (sectores establecidos) para España con datos económicos de 2021 de la Comisión Europea.

VAB directo
 Personas Empleadas directas

La Comisión Europea distingue los llamados “sectores establecidos”, de los que se aportan datos de fuentes oficiales, comparables en el tiempo, por actividades económicas (según codificación NACE rev.2) y de los que se puede extraer la parte marítima. Además, incluye otros “sectores emergentes”, de los cuales no aportan el mismo tipo de datos.

Aunque esta Agenda se basa en el efecto directo del Sector Marítimo sobre la economía nacional, en otros estudios económicos se le añade el efecto indirecto que genera el Sector por su capacidad de arrastre, mediante compras y ventas a otros sectores de la economía y el efecto inducido, asociado a la actividad del Sector, producido por el aumento de consumo asociado al incremento directo e indirecto del empleo y de las rentas (salarios y beneficios). Como resultado se estima que el impacto total del Sector Marítimo alcanzaría valores del 8,66 % VAB y el 6,98 % de empleo sobre los totales nacionales³.



Aportación al VAB y empleo por sectores

3

INICIATIVAS MÁS RELEVANTES EN 2023



INICIATIVAS MÁS RELEVANTES



2023

<p>EL TRÁFICO DE MERCANCIAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES RECUPERA LOS NIVELES PREPANDEMIA.</p>	<p>LA UE Y LOS SOCIOS DEL G7 ACUERDAN LIMITAR LOS PRECIOS DE LOS PRODUCTOS PETROLÍFEROS RUSOS.</p>	<p>EL CONSEJO Y EL PARLAMENTO EUROPEO LLEGAN A UN ACUERDO SOBRE EL REGLAMENTO FUELEU MARÍTIMO.</p>	<p>EL PUERTO DE MÁLAGA ACOGE LA ESCALA DEL PROYECTO AMBIENTAL: "LA ESPAÑA AZUL".</p>	<p>APROBACIÓN DEL REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.</p>	
<p>APROBACIÓN DE LA LEY DE PESCA SOSTENIBLE E INVESTIGACIÓN PESQUERA.</p>	<p>EUROPA APRUEBA LOS TEXTOS DEFINITIVOS DE LA DIRECTIVA ETS Y EL REGLAMENTO MRV.</p>	<p>LA UE SE CONVIERTE EN EL QUINTO MAYOR IMPORTADOR MUNDIAL DE CARBÓN POR VÍA MARÍTIMA.</p>	<p>EL CONVENIO DE HONG KONG ENTRARÁ EN VIGOR, TRAS LAS RAMIFICACIONES DE BANGLADESH Y LIBERIA.</p>	<p>LA OMI ACUERDA UN OBJETIVO DE CERO EMISIONES NETAS DEL SECTOR PARA 2050.</p>	<p>LA OMI CONSIDERA INTRODUCIR DOS NUEVAS ZONAS ECA ADEMÁS DE LA MEDITERRÁNEA.</p>
<p>PREOCUPACIÓN POR EL RESURGIMIENTO DE LA PIRATERÍA.</p>	<p>NUEVA INICIATIVA PARA AUMENTAR LA PRODUCCIÓN DE COMBUSTIBLES BAJOS EN CARBONO.</p>	<p>LOS BUQUES PROPULSADOS POR AMONIACO PODRÍAN SER VIABLES ECONÓMICAMENTE EN 2026.</p>	<p>LA OPE 2023 TERMINA CON UN TRÁNSITO HISTÓRICO DE VEHÍCULOS EN LOS TRES MESES DE LA OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 2023.</p>	<p>LOS PRINCIPIOS DE POSEIDÓN REVISAN SU MARCO DE EVALUACIÓN PARA ALINEARSE CON LOS OBJETIVOS OMI.</p>	<p>EL CANAL DE SUEZ AUMENTARÁ HASTA UN 15% LOS PEAJES A LOS BUQUES PARA 2024.</p>
<p>EL CANAL DE PANAMÁ REDUCIRÁ A MENOS DE LA MITAD LOS TRÁNSITOS DIARIOS A PARTIR DE FEBRERO DE 2024.</p>	<p>ESPAÑA REELEGIDA PARA PRESIDIR EL CONSEJO DE LA OMI DURANTE EL BIENIO 2024-2025.</p>	<p>ANDALUCÍA CUENTA YA CON EL BORRADOR DE LA ESTRATEGIA DE ECONOMÍA AZUL SOSTENIBLE.</p>	<p>ESPAÑA PRESENTA SU STRATEGIA MARÍTIMA 2024-2050 PARA IMPULSAR LA SOSTENIBILIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL SECTOR</p>		



EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES RECUPERA LOS NIVELES PREPANDEMIA.

Según los datos publicados por Puertos del Estado a principios de 2023, en 2022 se movieron 548,0 millones de toneladas de mercancías, un 3,0% más que el año anterior y un 0,7% menos que en 2019. Con respecto a 2021, durante el año pasado creció especialmente el movimiento de graneles sólidos, de mercancía general convencional y de graneles líquidos. Descendió, sin embargo, la mercancía contenerizada, signo de la vuelta a la normalidad y al mayor consumo en el sector servicios.

LA UE Y LOS SOCIOS DEL G7 ACUERDAN LIMITAR LOS PRECIOS DE LOS PRODUCTOS PETROLÍFEROS RUSOS.

La coalición internacional para poner un tope al precio del petróleo ruso integrada por la UE, el G7 y Australia (G7+ Price Cap) adoptó el 4 de febrero de 2023 los límites para los precios de los productos petrolíferos rusos, como el gasóleo y el fueloil, transportados por vía marítima. Este nuevo límite se sumó al establecido sobre el precio del crudo, vigente desde diciembre de 2022, con los que la UE pretendía reducir los ingresos de Rusia y su capacidad para financiar la invasión de Ucrania.

EL CONSEJO Y EL PARLAMENTO EUROPEO LLEGAN A UN ACUERDO SOBRE EL REGLAMENTO FUELEU MARÍTIMO.

Se ha aprobado entre el Consejo y el Parlamento Europeo un acuerdo sobre el Reglamento Fuel EU Marítimo, por el que la intensidad de carbono del combustible utilizado a bordo de los buques deberá reducirse, desde 2025, respecto de un valor de referencia establecido en la norma. Los porcentajes de reducción se irán endureciendo cada cinco años hasta un 80% en 2050.

La norma establece también que los buques portacontenedores y de pasaje deberán conectarse a la red eléctrica del puerto para suplir sus necesidades de energía eléctrica. Esta obligación se aplicará a partir del 1 de enero de 2030 en todos los puertos de la red transeuropea de transporte y a partir de 2035 en cualquier puerto que disponga de los medios de conexión eléctrica a tierra.

EL PUERTO DE MÁLAGA ACOGE LA ESCALA DEL PROYECTO AMBIENTAL: "LA ESPAÑA AZUL"

El proyecto "La España Azul", apoyado por diversas entidades, inicia la primera expedición científica a vela por las costas españolas para estudiar y promover la protección del medio marino. Mediante muestreos, identificará basuras marinas y partículas plásticas, creando el primer mapa sobre este problema. Destaca la importancia de acciones sostenibles por parte de ciudadanos, instituciones y empresas. La expedición, que empezó en San Sebastián, busca concienciar sobre la contaminación por plásticos y apoyar la creación de áreas marinas protegidas. El próximo destino es Almería, destacando el compromiso ambiental de IGY Málaga Marina en este esfuerzo.

APROBACIÓN DEL REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

El Consejo de Ministros de España aprobó un Real Decreto para el Reglamento de Ordenación de la Navegación (RON), desarrollado por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este reglamento tiene como objetivo modernizar la navegación en aguas españolas, centrándose en la seguridad marítima y la protección ambiental. Incluye la simplificación de trámites burocráticos mediante aplicaciones electrónicas para navieras. Una novedad relevante es la regulación de la autorización de entrada y estancia de buques, especialmente los que transportan mercancías peligrosas o son potencialmente peligrosos. Las Capitanías Marítimas podrán tomar medidas preventivas y, en ciertos casos, expulsar buques. Además, mejora los procesos para armadoras en solicitudes de despacho de buques y gestión de tripulaciones, permitiendo trámites simplificados pero sujetos a supervisión administrativa. Este reglamento forma parte de las reformas para simplificar la regulación de la Marina Mercante española, buscando incrementar la seguridad jurídica para la Administración y los navieros españoles.

APROBACIÓN DE LA LEY DE PESCA SOSTENIBLE E INVESTIGACIÓN PESQUERA.

La Ley 5/2023, de pesca sostenible e investigación pesquera, entró en vigor en 2023, impulsada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de España. Esta ley, parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, busca adaptar la regulación nacional de la pesca al marco comunitario e internacional, enfocándose en la sostenibilidad económica, social y medioambiental. Establece principios como la sostenibilidad biológica, el uso de información científica actualizada, el enfoque ecosistémico y la función social de la pesca. Introduce clarificaciones en el acceso a recursos pesqueros, la regulación del Registro General de la Flota Pesquera y los censos por caladeros. Mejora la regulación de la conservación y gestión de recursos pesqueros, aumenta la transparencia y seguridad jurídica, y refuerza la participación y coordinación con entidades internacionales, regionales, expertos y ONGs. Esta ley representa un marco renovado para la pesca, integrando la investigación científica y adaptándose a los retos actuales y futuros del sector en España.



EUROPA APRUEBA LOS TEXTOS DEFINITIVOS DE LA DIRECTIVA ETS Y EL REGLAMENTO MRV

El Consejo Europeo ha aprobado la inclusión del transporte marítimo en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión (ETS) y la modificación del Reglamento MRV, que implica el seguimiento, notificación y verificación de emisiones de CO2 en el transporte marítimo. Estas medidas, ya aprobadas por el Parlamento Europeo, se aplicarán progresivamente: en 2025, se cubrirá el 40% de las emisiones de 2024; en 2026, el 70% de 2025; y en 2027, el 100% de 2026. Afectará a buques de más de 5.000 GT desde 2025 y se considera incluir buques entre 400 GT y 5.000 GT para finales de 2026. El ámbito geográfico cubre emisiones dentro y fuera de la UE, con ciertas exenciones hasta 2030. Si la Organización Marítima Internacional (OMI) no propone medidas similares antes de 2028, la UE podría expandir su alcance. Estas regulaciones buscan mitigar el impacto ambiental del transporte marítimo.



LA UE SE CONVIERTE EN EL QUINTO MAYOR IMPORTADOR MUNDIAL DE CARBÓN POR VÍA MARÍTIMA

La Unión Europea se posiciona como el quinto mayor importador mundial de carbón, con 116,5 millones de toneladas importadas en 2022, un incremento del 33,8% respecto a 2021. Este aumento responde a la necesidad de diversificar las fuentes de energía ante la reducción del suministro de gas por parte de Rusia y el alza en los precios del gas. Estados Unidos fue el principal exportador de carbón a la UE, seguido por Australia y Rusia. A pesar de las sanciones y la preferencia histórica por el gas natural y las renovables, la UE ha incrementado significativamente sus importaciones de carbón, manteniendo esta tendencia ascendente en el primer trimestre de 2023.



EL CONVENIO DE HONG KONG ENTRARÁ EN VIGOR, TRAS LAS RAMIFICACIONES DE BANGLADESH Y LIBERIA

El Convenio de Hong Kong (HKC) para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de buques será efectivo en 24 meses, tras la adhesión de Bangladesh y Liberia, oficializada el 26 de junio de 2023 en la Organización Marítima Internacional (OMI). Este convenio es un hito para el transporte marítimo y el medio ambiente, afectando a trabajadores y comunidades relacionadas con el reciclaje de buques. El HKC impone responsabilidades a todas las partes del proceso de reciclaje, incluyendo astilleros y gobiernos, y su implementación marcará un cambio significativo en la industria, garantizando un destino seguro y ecológico para los buques reciclados.



LA OMI ACUERDA UN OBJETIVO DE CERO EMISIONES NETAS DEL SECTOR PARA 2050.

La Organización Marítima Internacional (OMI) en su 80ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 80) adoptó una Estrategia revisada para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo internacional. La estrategia, unánimemente adoptada, apunta a cero emisiones netas para 2050 e incluye el uso de combustibles alternativos con bajas o nulas emisiones de GEI para 2030. Establece metas de reducción de emisiones absolutas: un 20% para 2030 y un 70% para 2040, basadas en niveles de 2008, y que para 2030, al menos un 5% del combustible marítimo sea de bajas emisiones. También contempla medidas técnicas y económicas para penalizar las emisiones de carbono y revisará medidas existentes como el CII y el EEXI en 2025. Esta estrategia, que se revisará en 2028, busca una transición justa y sostenible en el sector marítimo.



LA OMI CONSIDERA INTRODUCIR DOS NUEVAS ZONAS ECA ADEMÁS DE LA MEDITERRÁNEA

La Organización Marítima Internacional (OMI) evalúa la creación de dos nuevas zonas de control de emisiones de buques (ECA), adicionales a las existentes y a la Med ECA prevista para mayo de 2025 en el Mediterráneo. Las áreas propuestas incluyen aguas del Ártico bajo jurisdicción canadiense y una extensión de la ECA del Mar del Norte y Báltico a lo largo de la costa noruega. Presentadas en el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 80) en Londres, las propuestas definitivas podrían aprobarse en la próxima sesión del MEPC en abril de 2024, con posible implementación en 2027.



PREOCUPACIÓN POR EL RESURGIMIENTO DE LA PIRATERÍA

La International Maritime Bureau (IMB) alertó sobre el incremento de incidentes de piratería y robo a mano armada, especialmente en el golfo de Guinea y el estrecho de Singapur, con un total de 99 incidentes globales, un 10% más que en 2022. La mayoría de los ataques ocurrieron de noche, con 85 abordajes, tres secuestros y dos disparos. En estos incidentes, 69 marineros fueron tomados como rehenes. El golfo de Guinea mostró un aumento significativo en ataques, mientras que en el estrecho de Singapur y en América del Sur y Central también se registraron incrementos. La IMB enfatiza la necesidad de una mayor implicación de las autoridades regionales y la necesidad de una presencia naval fuerte para disuadir estos delitos.

NUEVA INICIATIVA PARA AUMENTAR LA PRODUCCIÓN DE COMBUSTIBLES BAJOS EN CARBONO.

La plataforma Clean Energy Ministerial (CEM), con participación de España y otros países del G-20, lanzó la Clean Energy Marine Hubs Initiative (CEM-Hubs) en Goa, India, el 20 de julio de 2023, para impulsar la producción global de combustibles marinos de bajo carbono. Con el apoyo de Canadá, Noruega, Panamá, Uruguay, los Emiratos Árabes Unidos, la Cámara Naviera Internacional y la Asociación Internacional de Puertos, esta iniciativa responde a la necesidad de transportar un 50% de combustibles bajos en carbono por mar para 2050. La transición hacia cero emisiones netas de carbono requiere que el transporte marítimo incremente significativamente el transporte de estos combustibles. Los avances de la CEM-Hubs se presentarán en la COP28 en Dubai.

LOS BUQUES PROPULSADOS POR AMONIACO PODRÍAN SER VIABLES ECONÓMICAMENTE EN 2026.

Los buques propulsados por amoníaco podrían ser viables comercialmente para 2026 con medidas ambiciosas y subvenciones, según el Foro Marítimo Mundial. Este combustible, que promete cero emisiones, podría igualar en costes a los convencionales antes de 2030 gracias al rápido avance en el desarrollo de motores y sistemas de suministro. Sin embargo, el alto coste inicial presenta riesgos comerciales para los armadores. El proyecto NoGAPS, que cuenta con la aprobación de DNV para un buque gasero de amoníaco, busca superar las barreras financieras mediante la reducción de costes y fomentar la confianza entre fletadores e inversores para impulsar su construcción.

LA OPE 2023 TERMINA CON UN TRÁNSITO HISTÓRICO DE VEHÍCULOS EN LOS TRES MESES DE LA OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 2023.

Esto supone una cifra histórica de tránsito de vehículos, alcanzando 775.366 unidades, un 11,5% más que en 2022. Se trata del mayor número de vehículos transportados a largo de los tres meses que dura este dispositivo desde que comenzó hace más de 35 años.

LOS PRINCIPIOS DE POSEIDÓN REVISAN SU MARCO DE EVALUACIÓN PARA ALINEARSE CON LOS OBJETIVOS OMI.

Los Principios Poseidón, un acuerdo entre 30 bancos globales para fomentar la descarbonización del transporte marítimo mediante la integración de consideraciones climáticas en las decisiones de financiación, han anunciado una actualización significativa en su marco de evaluación e informe. Esta revisión, motivada por la nueva Estrategia de emisiones de gases de efecto invernadero de la OMI adoptada en el MEPC80 de julio de 2023, ampliará el alcance de los informes para incluir todos los tipos de gases y considerar las emisiones de los buques desde el pozo hasta la estela (Well-to-Wake). Este enfoque más amplio permitirá a las instituciones financieras obtener información detallada para apoyar mejor a sus clientes hacia la descarbonización, reflejando el compromiso del sector bancario con la sostenibilidad y la transparencia en el transporte marítimo.

EL CANAL DE SUEZ AUMENTARÁ HASTA UN 15% LOS PEAJES A LOS BUQUES PARA 2024.

La Autoridad del Canal de Suez (SCA) ha anunciado un aumento de los derechos de tránsito de entre un 5% y un 15% para la mayoría de los buques a partir del 15 de enero de 2024, con la excepción de los portacontenedores que naveguen entre los puertos del noroeste de Europa y Tánger hacia el extremo oriente y el sudeste asiático. Los petroleros, gaseros, quimiqueros, *car carriers*, cruceros, unidades flotantes especiales y ciertos portacontenedores experimentarán un incremento del 15% en sus peajes, mientras que los graneleros, buques de carga general y ro-ro tendrán un aumento del 5%. Este ajuste tarifario sigue a un año fiscal récord para la SCA, con ingresos de 9.400 millones de dólares en 2022/2023.

EL CANAL DE PANAMÁ REDUCIRÁ A MENOS DE LA MITAD LOS TRÁNSITOS DIARIOS A PARTIR DE FEBRERO DE 2024.

La Autoridad del Canal de Panamá anunció una reducción significativa en el número de tránsitos diarios, de 31 a 18 buques a partir del 1 de febrero de 2024, debido a una sequía que ha disminuido el nivel del lago Gatún, crucial para el funcionamiento del canal y el suministro de agua dulce para más del 50% de la población. Esta medida afectará especialmente a las esclusas neopanamax, limitando su tránsito a ocho buques diarios. Analistas predicen que las restricciones impactarán principalmente a petroleros y graneleros, provocando cambios en las rutas comerciales y aumentando la demanda en términos de toneladas-milla. La situación favorece el uso de rutas alternativas como el cabo de Buena Esperanza o el canal de Suez, afectando significativamente el transporte marítimo global.



ESPAÑA REELEGIDA PARA PRESIDIR EL CONSEJO DE LA OMI DURANTE EL BIENIO 2024-2025.

España ha sido reelegida para presidir el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) durante el bienio 2024-2025, marcando la continuación de su liderazgo. La reelección de España refleja el reconocimiento de su papel activo en el desarrollo de políticas marítimas enfocadas en seguridad, condiciones laborales marítimas, reducción de contaminación, avance hacia energías limpias, digitalización y cooperación multilateral. Este compromiso se alinea con los objetivos de España de reforzar la seguridad del transporte marítimo y promover un futuro de bajas emisiones, en un momento crucial para el comercio mundial y la sostenibilidad del sector. España, que ha sido miembro del Consejo de la OMI desde 1973 y se encuentra en la categoría B desde 2001, busca seguir contribuyendo al bienestar global y al avance de la industria marítima, a través de su participación en este órgano ejecutivo, que es fundamental para la toma de decisiones en la organización. Este liderazgo subraya la importancia del país en el ámbito del transporte marítimo internacional y su compromiso con la mejora continua del sector.



ANDALUCÍA CUENTA YA CON EL BORRADOR DE LA ESTRATEGIA DE ECONOMÍA AZUL SOSTENIBLE.

La Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía concluyó el diagnóstico de la Estrategia Andaluza de Economía Azul Sostenible, una iniciativa pionera mundial que comenzará a andar otros territorios y países para conocer en detalle los recursos y cómo se caracteriza este sector esencial para el futuro de las regiones marítimas. Se hicieron siete paneles sectoriales (construcción naval e industria auxiliar, Turismo Azul, biotecnología azul y cultivos marinos, pesca, acuicultura e industria de transformación pesquera, desalación, logística, puertos y transporte marítimo y uno general) y se escuchó a todo el sector: más de 350 expertos y profesionales de la Economía Azul. El Consejo de Gobierno ya ha tomado nota del borrador de la Estrategia, conocida como EA2, que será la base documental de trabajo que permitirá el impulso de la Economía Azul Sostenible en la región.



ESPAÑA PRESENTA SU ESTRATEGIA MARÍTIMA 2024-2050 PARA IMPULSAR LA SOSTENIBILIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL SECTOR

El Gobierno de España ha presentado la “Estrategia Marítima de España 2024-2050”, un ambicioso plan para reforzar la sostenibilidad, competitividad y digitalización del sector marítimo. Esta estrategia integral responde a la necesidad de adaptarse a un entorno cambiante y a las oportunidades emergentes en el sector. España, con casi 8.000 km de costa y una Zona Económica Exclusiva que duplica su superficie terrestre, debería ser un país eminentemente marítimo. El sector marítimo es vital para el comercio internacional, la cohesión territorial y la movilidad de los ciudadanos, especialmente en los archipiélagos de Baleares y Canarias. La estrategia se centra en la transición energética, la innovación tecnológica, el fortalecimiento del empleo azul, y la promoción de una flota y bandera competitivas. Los ejes principales incluyen: medioambiente (descarbonización del transporte marítimo y desarrollo de energías renovables marinas), digitalización (impulso a la innovación y la tecnología), empleo (promoción del empleo azul y la formación de marinos), administración marítima (mayor agilidad y eficiencia), competitividad de la flota (medidas para renovar y fortalecer la flota española), náutica de recreo (desarrollo continuo del sector náutico) y sistema portuario (mejora de la competitividad y sostenibilidad portuaria). Esta estrategia reafirma el compromiso de España con un desarrollo marítimo sostenible e innovador, asegurando su liderazgo global y contribuyendo al progreso económico y social del país.



CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

A continuación, se caracteriza cada uno de los sectores, en los que se han agrupado las diferentes actividades económicas marítimas, conforme a la clasificación seguida en “The EU Blue Economy Report 2024”⁴ y los datos publicados por la Comisión Europea en https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Se incorporan, no obstante, consideraciones importantes para caracterizar con mayor precisión el Sector Marítimo español.

Además, se indican medidas para mejorar la competitividad y los datos económicos, en algunos de los sectores más relevantes.

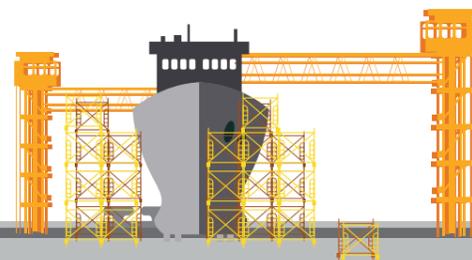
4.1. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL

El sector de la construcción, transformación y reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales está fuertemente ligado a otros grandes sectores que demandan su producción, como son el transporte marítimo, la actividad pesquera, la obtención de recursos energéticos marinos y el suministro de capacidades estratégicas para la defensa nacional a través de la demanda del Ministerio de Defensa y la Armada. Además, la industria naval se caracteriza por ser un sector globalizado, competitivo y fuertemente sometido a los cambios cíclicos del mercado, energéticos y económicos.

Es una industria especializada y de alto valor añadido. Tiene una gran capacidad de adaptación a la demanda y un fuerte efecto tractor sobre las empresas de suministros, fabricantes de equipos, sistemas que se incorporan a bordo y servicios industriales. Toda esta industria auxiliar, compuesta en buena parte por PYMEs, funciona a su vez como “socios” de los astilleros en la innovación y desarrollo tecnológico para los astilleros.

En España existe una empresa nacional pública, Navantia, dedicada al diseño, construcción y apoyo al ciclo de vida de buques militares y de alta tecnología y a reparaciones y mantenimiento de todo tipo de buques, con alto poder tractor sobre otras industrias. Hay muchos pequeños y medianos astilleros privados, entre los que destacan más de 20 por sus construcciones y obras de reparación. Todos tienen una elevada capacitación tecnológica y personal altamente cualificado, lo que les permite afrontar proyectos muy diversos y competitivos. Su principal nicho de mercado está en la fabricación de buques no estandarizados, con alto grado de especialización. Navantia a través de su subsidiaria Seaenergy está volcada en la industria eólica marina donde es uno de los líderes a nivel mundial, con unas grandes expectativas de crecimiento en los próximos años.

En 2023 se produjo una disminución de los precios de los fletes (un 15% el índice global de Clarksons y un 40% los fletes medios de portacontenedores), pese al incremento en el volumen



del transporte marítimo, debido a la progresiva normalización del mercado tras los aumentos exponenciales que se experimentaron en 2021, como consecuencia de los cuellos de botella y disrupciones en la cadena de suministro. En línea con la moderación de los precios de los fletes, en 2023 se ha producido un ligero descenso de la contratación naval mercante respecto al año anterior, aunque mantuvo un nivel de contratación similar al alcanzado en 2021, tras el incremento histórico experimentado en 2021 y 2022, como resultado de la recuperación postpandemia. Por tipos de buques, en 2023 se produjo una disminución de la contratación de portacontenedores, segmento en el que se produjo un crecimiento en el año anterior por los cuellos botella en el transporte, así como una reducción de la contratación de GNL, segmento en el que en el anterior se produjo un incremento de la contratación por la demanda de transporte marítimo de gas tras la Guerra en Ucrania.

Los datos del Ministerio de Industria y Turismo en 2023 muestran un decrecimiento de la actividad respecto a 2022. Se han contratado 12 nuevos buques con 51.214 CGT, frente a los 36 buques y 147.616 CGT de 2022, lo que supone una variación del -65% en términos de CGT. A finales de año, la cartera española contenía 48 buques frente a los 56 de 2022, que representa un decrecimiento del 18% en términos de CGT. Además, la actividad productiva ponderada ha disminuido en un 11%.

Las principales unidades en construcción, contratadas y entregas por los astilleros civiles españoles en el último año fueron buques de carga general, buques de pasaje/ferries, pesqueros y otros tipos. Entorno a un 70% de las CGT en la cartera de pedidos y de la contratación de los astilleros españoles en 2023, correspondió a armadores extranjeros, lo que indica el alto grado de internacionalización y de competitividad del sector.

Es importante resaltar la importancia de la actividad de reparación y mantenimiento, destacando en el mercado de plataformas petrolíferas *offshore*, de grandes buques de crucero (en astilleros de la Bahía de Cádiz) y buques transporte de GNL (en astilleros especializados en la Ría de Ferrol). Canarias es relevante en la reparación de plataformas petrolíferas por su posición privilegiada y la calidad y alta especialización de sus astilleros.

4.1.1 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Costes por empleado (M€)
Construcción de buques	Construcción de barcos y estructuras flotantes	9,1	2.578,3	444,0	47,8
	Construcción de buques y embarcaciones de recreo	0,7	76,0	26,0	31,7
	Reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones de recreo	14,8	1.531,8	697,3	33,5
Equipamiento y Maquinaria	Fabricación de motores y turbinas, excepto los destinados a aeronaves	0,0	8,4	1,0	48,6
	Fabricación de instrumentos y aparatos de medida, verificación y navegación	0,5	92,3	31,8	43,6
	Fabricación de otros artículos metálicos	0,5	66,3	21,7	33,5
	Fabricación de artículos de deporte	0,1	19,0	5,0	29,3
	Fabricación de cuerdas, cordeles, bramantes y redes	0,6	76,5	21,1	24,4
	Fabricación de textiles, excepto prendas de vestir	0,8	80,2	24,9	20,9
Subtotales		27,1	4.528,7	1.272,7	37,8

Resumen de datos económicos 2021 – Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector transporte marítimo, desagregado por subsectores y actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

4 La clasificación de actividades económicas utilizadas en este documento para caracterizar al Sector Marítimo sigue en líneas generales las definiciones de la Comisión Europea.

4.12. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

INTERNACIONALIZACIÓN

- Impulsar acuerdos de colaboración público-privada para el desarrollo de campañas sectoriales de promoción.
- Intensificar la promoción de Oficinas Económicas y Comerciales de España en el exterior.
- Mantener el respaldo institucional del ICEX e incrementar recursos.
- Apoyo institucional a la exportación en países de interés para la industria.
- Dar más facilidades a los buques extranjeros para entrar en puertos españoles, sin menoscabo de la necesaria garantía de su seguridad, para lograr una mayor carga de trabajo de reparaciones y transformaciones, aprovechando todo el potencial del sector.

FORMACIÓN

- La formación, especialmente de la Industria Auxiliar Naval, requiere programas específicos y el conjunto del sector ha de contar con la triple certificación de Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales.
- Facilitar el desarrollo de consorcios colaborativos de empresas con las universidades y centros tecnológicos bajo el patrocinio de un "champion". Aplicaciones como el gemelo digital, la conectividad con las PYMES, la fabricación aditiva, etc., son clave en el desarrollo competitivo y sostenible del sector.
- Crear escuelas de formación profesional acordes a las necesidades de la industria e impulsar la formación profesional dual, mediante el fomento de convenios de colaboración público-privada.
- Adecuar la formación superior reglada a las necesidades de la industria, fomentando los convenios de colaboración universidad-empresa.

AYUDAS DE I+D+i

- La característica de la construcción naval de fabricación de productos singulares no seriales ha sido reconocida por la UE, por lo que, en el ámbito de las ayudas de este tipo, debería tener un tratamiento específico, tanto para astilleros como para su industria auxiliar.
- Establecimiento de líneas de apoyo a la transformación digital específicas para la industria naval.
- Conectar *start-ups* tecnológicas con las industrias marítimas que permitan agilizar el desarrollo del sector.
- Fomentar el desarrollo de energías alternativas azules.
- Creación de canales de consulta previos a la preparación de solicitudes de apoyo y puesta en marcha de iniciativas como la "ventanilla única".
- Alinear las ayudas públicas de I+D+i con los requerimientos definidos por los astilleros⁵, proporcionando así estímulos a la I+D.

AYUDAS FINANCIERAS

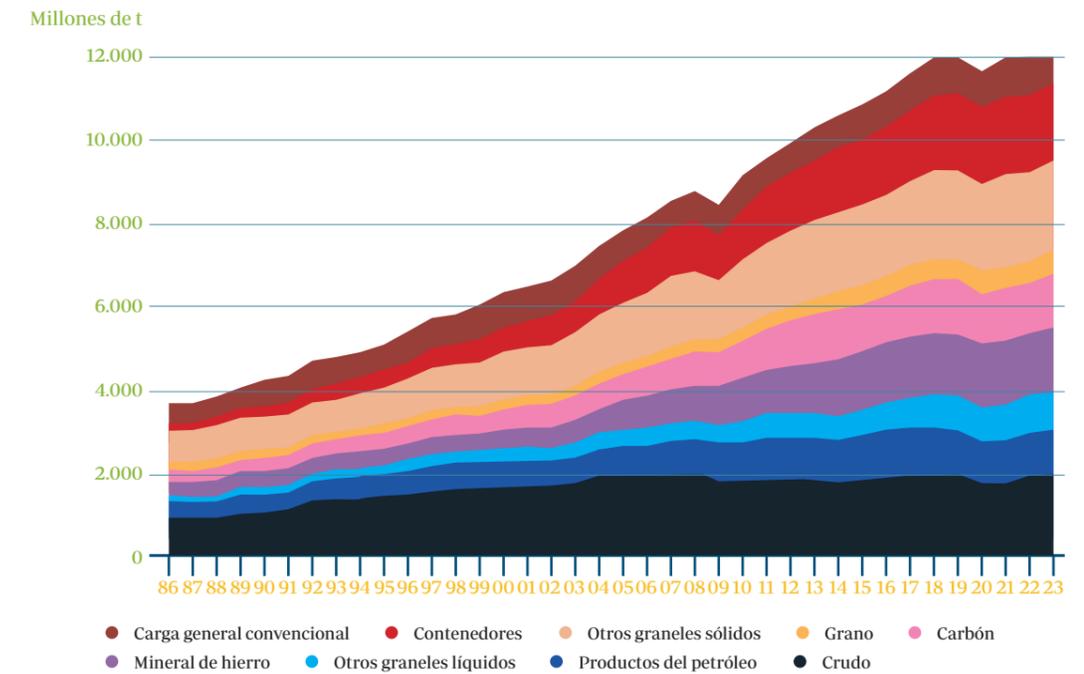
- Apoyar financieramente el I+D de productos y servicios disruptivos, facilitando el acceso de la industria.
- Impulsar el marco de colaboración público-privado entre la Compañía Española de Seguros de Créditos a la Exportación (CESCE) y entidades sectoriales garantes de la construcción de buques como PYMAR.
- Dar continuidad a los instrumentos de financiación del Instituto de Crédito Oficial (ICO), que permite un canal ágil de gestión entre las entidades financieras y las empresas, entre otros:
 - Convenio de Ajuste Recíproco de Intereses (CARI), de apoyo a la internacionalización.
 - Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM), agilizando los procedimientos de tramitación en la obtención de apoyo.

4.2. TRANSPORTE MARÍTIMO

Se incluye en este sector de la economía azul el transporte de mercancías o pasajeros por mar, o por vías costeras e interiores. Es uno de los dinamizadores fundamentales del comercio mundial y de otros sectores, como la industria de construcción naval o el sistema portuario, además de constituirse como un pilar clave para el impulso de las regiones costeras y la conexión de los distintos territorios. Por otra parte, el marítimo es el único modo que une, a la capacidad de desplazar grandes partidas, unas bajas emisiones de carbono por tonelada de mercancía transportada.

Según Clarksons, en 2023 se movieron por mar 12.100 millones de toneladas (Mt) de mercancías en todo el mundo, de las cuales cerca de un 45% corresponde a graneles sólidos, el 32% a graneles líquidos, el 15% a carga en contenedor y el 8% a carga general convencional. Sólo en la UE se movieron, en 2022, 3.500 Mt de mercancías, de las cuales un 67,5% provenían o se dirigían a puertos no comunitarios, un 21,2% de los movimientos se produjeron entre puertos comunitarios, y tan solo un 7,5%, en régimen de cabotaje nacional⁶.

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL



5 Plan Estratégico de I+D+i de los Medianos y Pequeños Astilleros. Visión 2030. Fundación.SOERMAR.

6 Eurostat. (2023). Most EU maritime freight transport is with extra-EU partners. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics&oldid=218671#Most_EU_maritime_freight_transport_is_with_extra-EU_partners



En cuanto al número de pasajeros, según los últimos datos disponibles, en 2022 se movieron 348,6 millones de personas en puertos europeos, todavía por debajo de los 420 millones de pasajeros anuales previos a la pandemia⁷.

La flota controlada por armadores europeos (países UE + Noruega, Reino Unido y Suiza) suma más de 15.000 buques de más de 1.000 GT, y 820 millones de tpm, lo que supone el 38% de la flota mundial (en tpm).

Por su parte, España fue en 2022 (último año con datos disponibles) el 2º país de la UE por tráfico portuario (unos 450 Mt), solo por detrás de Holanda. Sin embargo, es un hecho que la dimensión naviera de España está muy por debajo de esas cifras y tampoco se corresponde con nuestro peso económico (4ª economía de la UE en PIB). A 1 de enero de 2024, los armadores españoles controlaban 208 buques, con 5.267.076 GT y 5.035.169 tpm. De estos:

- 92 buques con 2,2 millones de GT navegan bajo pabellón español.
- 116 buques con 3,1 millones de GT se encuentran abanderados en otros registros distintos del nacional. El 84% de los buques con el 85% de las GT abanderadas fueran utilizan otros registros europeos.

En 2023 se dieron de baja del Registro Especial de Canarias (REC) 22 buques. Ocho de ellos fueron vendidos a empresas extranjeras mientras que los 14 restantes (189.400 GT) cambiaron su pabellón a otros registros de la UE (Chipre, Francia, Madeira y Malta). Dos buques de nueva construcción con 6.765 GT se registraron en el REC.

Todo ello ha dado lugar a una caída del 9,4% en tonelaje (segundo mayor descenso histórico) de la flota mercante de transporte (buques de más de 300 GT) que navega bajo pabellón nacional. El descenso en número de buques es el mayor en la historia del REC (20 buques menos). Estas cifras muestran la pérdida de competitividad del registro especial español de la que hemos venido informando en estas líneas en los últimos años.

Tipos de buques	Pabellón español (REC)			Otros pabellones			Total		
	Buques	GT	tpm	Buques	GT	tpm	Buques	GT	tpm
Petroleros	7	23.090	34.756	11	618.430	1.166.729	18	641.520	1.201.485
Graneleros	0	0	0	7	356.966	653.257	7	356.966	653.257
Carga General	4	16.333	24.100	27	113.359	163.210	31	129.692	187.310
Portacontenedores	0	0	0	13	110.091	131.569	13	110.091	131.569
Ro-Ro	9	149.159	56.280	6	116.044	47.781	15	265.203	104.061
Quimiqueros	0	0	0	11	200.580	334.559	11	200.580	334.559
Gaseros	14	1.460.518	1.186.157	9	1.007.973	807.125	23	2.468.491	1.993.282
Pasaje	55	527.090	115.010	27	434.493	103.644	82	961.583	218.654
Otros	4	19.455	24.190	5	20.809	27.857	9	40.264	52.047
TOTAL	93	2.195.645	1.440.493	116	2.978.745	3.435.731	209	5.174.390	4.876.224

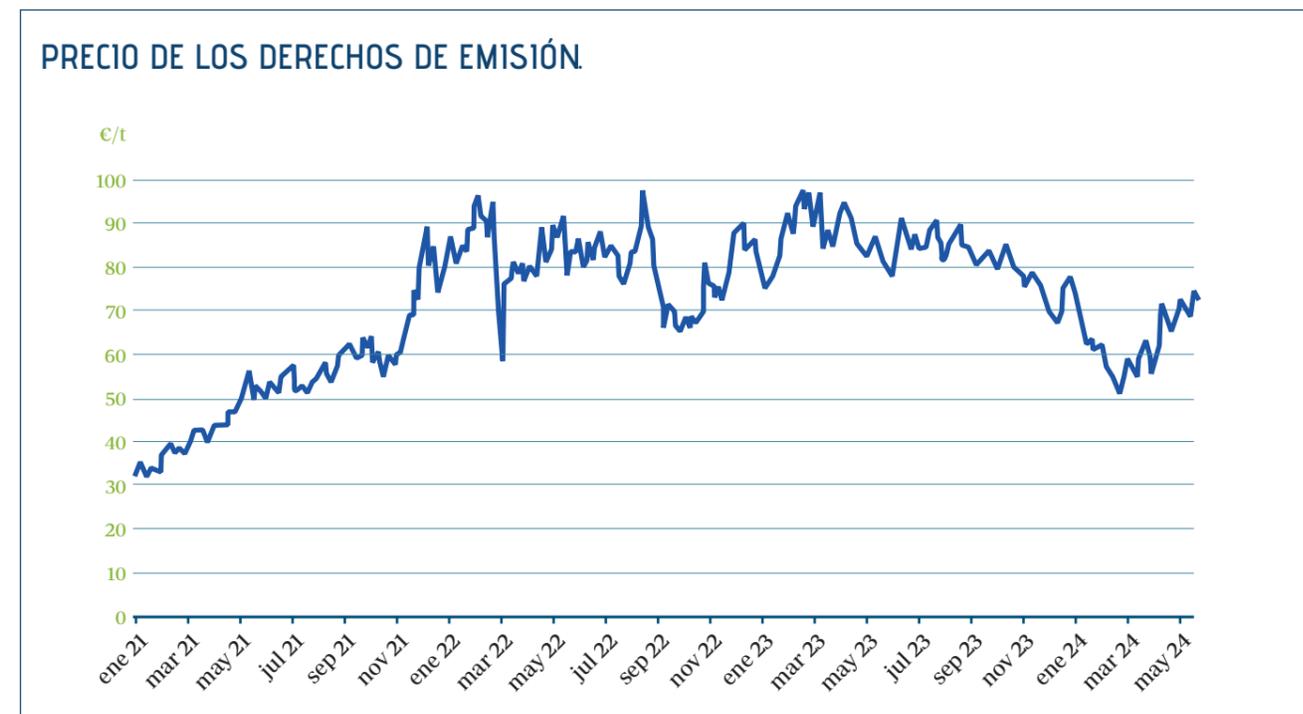
³² Distribución de la flota controlada por armadores españoles.

⁷ Eurostat. (2023) Number of seaborne passengers only partially recovered in 2022, after the effects of the COVID-19 pandemic. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics#Number_of_seaborne_passengers_only_partially_recovered_in_2022.2C_after_the_effects_of_the_COVID-19_pandemic

El ejercicio ha venido marcado por las nuevas normas sobre descarbonización del transporte marítimo y por las perturbaciones al comercio internacional como consecuencia de la guerra en Ucrania, las restricciones en el canal de Panamá y la crisis del mar Rojo.

Sobre la transición energética del transporte marítimo la UE ha aprobado definitivamente su inclusión en el régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (Directiva ETS) y un nuevo reglamento, denominado FuelEU Marítimo, cuyo objetivo es fomentar el uso de combustibles renovables por los buques.

Estas normas, que van a suponer a los armadores de buques que hagan escala en Europa un coste de más de 9.000 millones de €, afectarán únicamente al 0,2% de las emisiones globales de CO2 de todos los sectores y alrededor del 8% de las emisiones totales del sector del transporte marítimo. Es por ello por lo que una norma global, aplicable a toda la flota mundial, debe ser el objetivo que perseguir, dado que lograría una mayor reducción de las emisiones y supondría que los costes de todas las empresas navieras y de las importaciones y exportaciones de todos los países se vieran afectados de la misma forma, sin perjudicar la competitividad de las empresas industriales europeas frente a sus competidores internacionales.



Los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptaron una Estrategia revisada para reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, que incluye alcanzar las cero emisiones netas del sector en torno al año 2050. La Comisión y los Estados del EEE deberán ponerse a trabajar desde ya en la OMI para defender un resultado satisfactorio que permita establecer un marco regulatorio global y acabar con las iniciativas regionales.

Sin embargo, aunque se pueda comprender el esfuerzo de la UE por implantar normas regionales que sitúen a los Estados miembros a la vanguardia de ese objetivo, será imprescindible revisar en profundidad las normas europeas en lo que afectan al transporte marítimo si la OMI aprueba normas similares en la segunda mitad de esta década.

Para conseguir una reducción a corto plazo de las emisiones del transporte marítimo resulta necesario:

- Potenciar el uso de combustibles renovables que puedan ser utilizados de forma inmediata en la flota mercante actual.
- Incentivar las inversiones en dispositivos de eficiencia energética o que permitan una mayor cuota de electrificación.

A medio plazo podrían tener un papel importante otros combustibles (como el metanol o el amoniaco) o los sistemas de captura de carbono o incluso la energía nuclear.

Por último, el año ha venido también marcado por el aumento de las perturbaciones en el comercio mundial.

Hasta un 11% del comercio marítimo global se está viendo afectado por la crisis del mar Rojo lo que ha dado lugar a un desplome del 65% en los tránsitos por el canal de Suez. El tránsito de buques portacontenedores y gaseros ha caído un 90%, el de petroleros un 45% y el de graneleros otro 30% adicional en comparación con las cifras de hace un año.

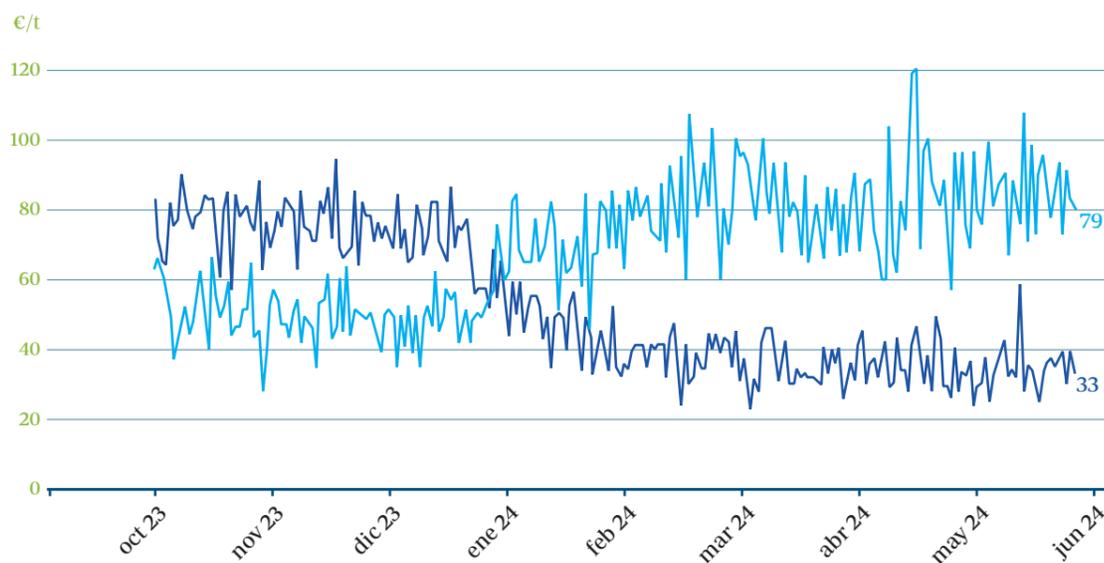
La decisión de las empresas navieras de evitar el canal de Suez es una consecuencia directa de los ataques de los rebeldes hutíes a buques mercantes en el mar Rojo, que comenzaron tras el inicio de la ofensiva militar de Israel en Gaza y se han intensificado en las últimas semanas.

Esta oleada de ataques con drones, disparos desde lanchas rápidas, incluso con misiles balísticos contra buques civiles representa una amenaza directa al comercio internacional y la seguridad marítima, y ha puesto en peligro la vida de las tripulaciones internacionales que representan a países de todo el mundo.

Adicionalmente, la UNCTAD apunta a una caída superior al 30% de los tránsitos por el canal de Panamá, debido a la falta de lluvia, que ha hecho descender el nivel del agua del lago Gatún a niveles sin precedentes. Como consecuencia, la Autoridad del Canal de Panamá se ha visto obligada a recortar en casi 2 m el calado máximo de los buques que transitan por las esclusas neopanamax que fueron inauguradas en 2016. Además, anunció en octubre la reducción del número de tránsitos diarios, pasando de 31 a sólo 18 buques. En su punto máximo de capacidad, el Canal puede gestionar hasta 40 tránsitos diarios, una cifra que se ha visto muy reducida en 2023 tras varios meses de sequía.

NÚMERO DE BUQUES DIARIOS POR SUEZ Y BUENA ESPERANZA

Número de buques que transitan por el canal de Suez y el cabo de Buena Esperanza desde el comienzo de la crisis del mar Rojo.



Desvíos diarios por el canal de Suez y el cabo de Buena Esperanza. Gráfico: ANAVE. Fuente: Portwatch.

Estas restricciones han supuesto un importante cambio en el sector de los graneles sólidos. Un informe de S&P Global muestra que la cuota del canal de Suez en el transporte de graneles sólidos desde el golfo de México (EEUU) con destino a Asia había aumentado hasta un 83% en octubre 2023, frente al 23% de un año antes.

Precisamente el segmento de buques graneleros es también de los más afectados, junto con el de petroleros, por la guerra en Ucrania y las sanciones a Rusia, que ha dado lugar a importantes cambios en las matrices de origen y destino de estos tráficós.

Todo ello provoca un aumento considerable de los tiempos de tránsito de las mercancías.

Los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptaron una Estrategia revisada para reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, que incluye alcanzar las cero emisiones netas del sector en torno al año 2050. La Comisión y los Estados del EEE deberán ponerse a trabajar desde ya en la OMI para defender un resultado satisfactorio que permita establecer un marco regulatorio global y acabar con las iniciativas regionales.

4.21 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Costes por empleado (mil€)
Transporte de pasajeros	Transporte marítimo y costero de pasajeros	5,5	977,1	334,0	30,2
	Transporte de pasajeros por vías navegables interiores	0,4	20,7	12,3	19,7
Transporte de mercancías	Transporte marítimo y costero de mercancías	2,0	1.139,1	212,6	41,9
	Transporte de mercancías por vías navegables interiores	0,1	3,0	1,7	20,6
Servicios	Alquiler y leasing de equipos de transporte acuático	3,1	372,7	174,3	13,3
	Otras actividades de apoyo al transporte	3,0	936,0	164,2	38,8
SUBTOTALES		14,1	3.448,6	899,1	29,8

Resumen de datos económicos 2021 – Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector transporte marítimo, desagregado por subsectores y actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

4.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

Es fundamental que España aproveche el enorme potencial de sus recursos comerciales marítimos, dotando a las empresas armadoras de los medios necesarios que les permitan invertir y crecer a corto y medio plazo. Esto redundaría especialmente en la protección de los tráficos estratégicos españoles, y en concreto serviría para:

- Garantizar el abastecimiento de materias primas energéticas y no energéticas (crudo, derivados del petróleo, gas natural, graneles sólidos...).
- Impulsar la capacidad de exportación de la industria (por ejemplo, el transporte de vehículos).
- Favorecer la conectividad de los territorios no peninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) con la Península y el movimiento de mercancías y pasajeros dentro de cada región.

Es bienvenida en este sentido la reciente creación de una **Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo**, integrada en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que junto a la **Dirección General de Marina Mercante** permitirá coordinar las políticas necesarias para lograr un crecimiento continuado.

Además, el ministro de Transportes y Sostenibilidad ha confirmado que el Ministerio está trabajando en una **Estrategia Marítima Nacional**. También, siguiendo las recomendaciones de la OMI, en un **Plan Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo**. Estas hojas de ruta deberán analizar:

- El fomento de las inversiones y el crecimiento, renovación y modernización de la flota. Entre otras medidas, la aplicación efectiva del mecanismo de amortización acelerada Tax Lease.
- La competitividad de los tráficos marítimos estratégicos.
- La atenuación de la carga administrativa, especialmente para las PYMES.
- La implantación de las infraestructuras de producción y suministro de combustibles alternativos, de forma que se puedan cumplir los objetivos medioambientales de la UE.
- Continuar con el incentivo económico (programa de ecoincentivos) a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen sus camiones o semirremolques en servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia o de cabotaje (TMCD).
- El fomento de la seguridad jurídica, centrándose en la aplicación efectiva y a largo plazo de las normas ya implantadas.

Atención especial va a requerir la modernización de la normativa y práctica del **Registro Especial de Canarias** (REC), que en 2023 registró la mayor caída en número de buques de su historia (20 unidades). Son varios los fallos estructurales que arrastra, especialmente en sus aspectos laborales y administrativos, que están provocando que cada vez sea una opción menos atractiva para los armadores.

El marco fiscal del REC, sin grandes reformas, debe complementarse con medidas laborales y administrativas, que potencien la competitividad de los buques mercantes de bandera española.

Se trata, en esencia, de desarrollar en España una política global y coordinada de transporte marítimo y de simplificar la práctica administrativa.



4.3. EXTRACCIÓN DE RECURSOS MARINOS NO VIVOS: EXTRACCIÓN MARINA DE MINERALES, PETRÓLEO Y GAS

Engloba la extracción de crudos de petróleo, gas natural, minerales y materias primas del fondo marino, así como las actividades especializadas derivadas de la extracción. El 28% de la producción mundial de crudo y el 32% de gas proceden de campos marinos. Además, el lecho marino cuenta con un extenso recurso de minerales.

Aunque en el territorio español no hay una gran actividad en cuanto a extracción de crudo y gas, sí se cuenta con actividades extractivas de gravas, arenas y otros minerales a granel. Resulta relevante la participación española en las actividades de apoyo y los servicios complementarios requeridos, la prospección, el sondeo de muestras y observación geológica, así como el drenaje y la perforación. La aportación absoluta es modesta, pero es una de las más significativas con relación a los países europeos, debido principalmente a la extracción de sal por evaporación natural, actividad de larga tradición en las costas españolas.

4.3.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (MC)	VAB (MC)	Coste por empleado (MC)
Oil & Gas	Extracción de crudo de petróleo	0,0	0,0	0,0	67,9
	Actividades de apoyo a la extracción de petróleo y gas natural	5,0	0,8	0,1	67,8
Otros minerales	Extracción de sales	75,0	15,6	4,6	38,7
Sub-totales		80,0	16,4	4,7	37,8

Resumen de datos económicos 2021 – Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector recursos marinos no vivos, desagregado por subsectores y actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

4.3.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Fomento de las actividades de apoyo a la logística de compañías *offshore* en puertos españoles.
- Fomentar la formación especializada en *oil&gas*.

4.4. EXTRACCIÓN DE RECURSOS MARINOS VIVOS: PESCA Y ACUICULTURA

La pesca y la acuicultura, así como las actividades de procesado y comercialización de productos vivos de la mar, conforman un sector de vital importancia en la economía mundial, siendo la Unión Europea el mercado más relevante. Es uno de los eslabones de una amplia cadena de valor, que abarca tanto a los armadores y pescadores, como a los mariscadores, procesadores, comercializadores y distribuidores, entre otros.

El consumo de pescado es la fuente principal de proteína para gran parte de la población mundial, con un consumo de 20,2 kg por habitante y año, que se proveen de los más de 90,3 millones de toneladas que provienen de la producción pesquera y los 122,6 millones de toneladas de la producción acuícola⁹ (87,5 millones de toneladas de animales acuáticos y 35,1 millones de toneladas de algas).

El sector pesquero español se ha modernizado y profesionalizado en las últimas décadas, tanto desde el punto de vista económico, como ambiental y social, lo que le ha convertido en un referente mundial por sus buenas prácticas y sostenibilidad. Es el primer país europeo en cuanto a producción, empleo y VAB, representando casi el 20% de la producción total de la UE y más del 1% de la producción mundial. Además, representa el 11% de la flota pesquera de la UE con unos 8.549 buques registrados¹⁰. Más del 73% de la flota española son buques de menos de 12 metros de eslora que faenan exclusivamente en aguas españolas, generalmente en mareas de un día. El resto realiza su actividad en aguas españolas, aguas de la UE y caladeros internacionales, y solo el 7,8% de los buques superan los 24 metros de eslora. No obstante, los buques que faenan en aguas de la UE no españolas y en caladeros internacionales son los responsables de aproximadamente el 68% de las capturas totales de nuestra flota¹¹.

España cuenta con una variada disponibilidad de recursos hídricos sobre los que es factible la realización de la acuicultura, tanto en el ámbito marítimo como en el continental. Es el Estado miembro de la UE con mayor producción, que supone el 25,3 %, con más de 276.914 toneladas en 2021 según datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de las cuales más del 78% corresponden al mejillón. La lubina, la trucha arcoíris y la dorada son las otras especies que más aportan. Tal relevancia internacional también se hace patente en su posicionamiento en el ámbito de la industria alimentaria y la investigación para la obtención y procesado de este tipo de productos.¹²

En 2023, la flota española capturó más de 765.237,25 toneladas de pescado, con un valor de mercado que alcanzó los 1.790,29 millones de euros. Este mismo año, las importaciones de productos pesqueros sumaron algo más de 1,56 millones de toneladas y las exportaciones llegaron a 1,08 millones de toneladas.

4.4.1 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (MC)	VAB (MC)	Costes por empleado (MC)
Producción primaria	Capturas de flota artesanal (SSCF)	8,6	142,1	103,9	10,3
	Capturas de flota de altura (LSF)	16,9	810,0	470,6	16,1
	Capturas de flota de gran altura (DWF)	5,3	629,1	205,0	30,9
	Acuicultura marina	2,4	422,3	50,7	27,8
	Acuicultura de agua dulce	0,9	74,0	23,6	16,6
Procesado de productos de pescado	Acuicultura de moluscos	15,8	145,6	91,9	5,2
	Procesamiento y conservación de pescados, crustáceos y moluscos	26,0	7.498,4	1.196,4	29,0
	Fabricación de aceites y grasas	0,1	65,9	5,1	32,9
	Platos y comidas preparadas	2,4	585,6	108,3	27,0
Distribución de productos de pescado	Otros productos alimenticios	0,1	10,6	2,6	27,6
	Comercio al por mayor de otros productos alimenticios, incluidos el pescado, los crustáceos y los moluscos	21,7	11.342,5	1.223,3	31,2
	Venta al por menor de pescado, crustáceos y moluscos en establecimientos especializados	18,4	1.776,6	351,1	9,8
Subtotal		118,5	23.502,5	3.832,5	21,0

Resumen de datos económicos 2021 – Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector recursos marinos vivos, desagregado por actividades subsectores y económicas clasificadas según NACE Rev.2

9 Informe "El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2022" de la FAO

10 Censo de Flota Pesquera Operativa de la Secretaría General de Pesca (MAPA) a 31/12/2023

11 Confederación Española de Pesca (CEPESCA)

12 "La acuicultura en España 2022". Asociación Empresarial de Acuicultura en España. APROMAR



4.4. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

FORMACIÓN

- Potenciación de la carrera profesional marítimo-pesquera y del relevo generacional.
- Desarrollo de la formación profesional dual e impulso de los procedimientos de mejora continua y formación para la prevención y la seguridad de las tripulaciones de los pesqueros.
- Máxima coordinación con las escuelas náutico-pesqueras para conseguir un incremento de profesionales dedicados a la pesca.
- Valoración de la experiencia profesional y facilidad para la realización de las prácticas de los alumnos a bordo.
- Flexibilidad para la contratación de profesionales no nacionales.

FLOTA

- Aumento de la inversión en instrumentos financieros y ayudas para la renovación y modernización de la flota, con el fin de abordar la descarbonización.
- Actualización de la normativa europea para adaptar la flota a las exigencias derivadas de los convenios internacionales para mejorar las condiciones de habitabilidad y de trabajo a bordo.
- Fomento de los acuerdos internacionales de pesca y de las inversiones en terceros países.
- Desarrollo e impulso de la tecnología para lograr los objetivos propuestos por la UE en el ámbito de la descarbonización del sector pesquero.

PRODUCTOS

- Apuesta por la soberanía alimentaria de la Unión Europea.
- Promoción de los productos pesqueros para incentivar su consumo, que se ha reducido en los hogares españoles más de un tercio en los últimos 10 años.
- Eliminación del tipo impositivo del IVA de los productos de la pesca.
- Incremento de las cuotas de pesca, garantizando el Rendimiento Máximo Sostenible de las especies, y optimización de las existentes.

- Potenciación de la investigación marina con el fin de disponer de los mejores datos científicos que permitan la mejor gestión pesquera posible y cumplir con los compromisos internacionales en el ámbito de la investigación pesquera y el uso sostenible de los recursos naturales de los océanos.
- Puesta en valor de los productos de la pesca procedentes de la flota europea frente a los de terceros países que no cumplan con los mismos estándares en cuanto a regulación de la actividad de la pesca, condiciones higiénico-sanitarias, de seguridad y laborales, etc., y que, por ello, tienen unos menores costes de explotación.

OTRAS

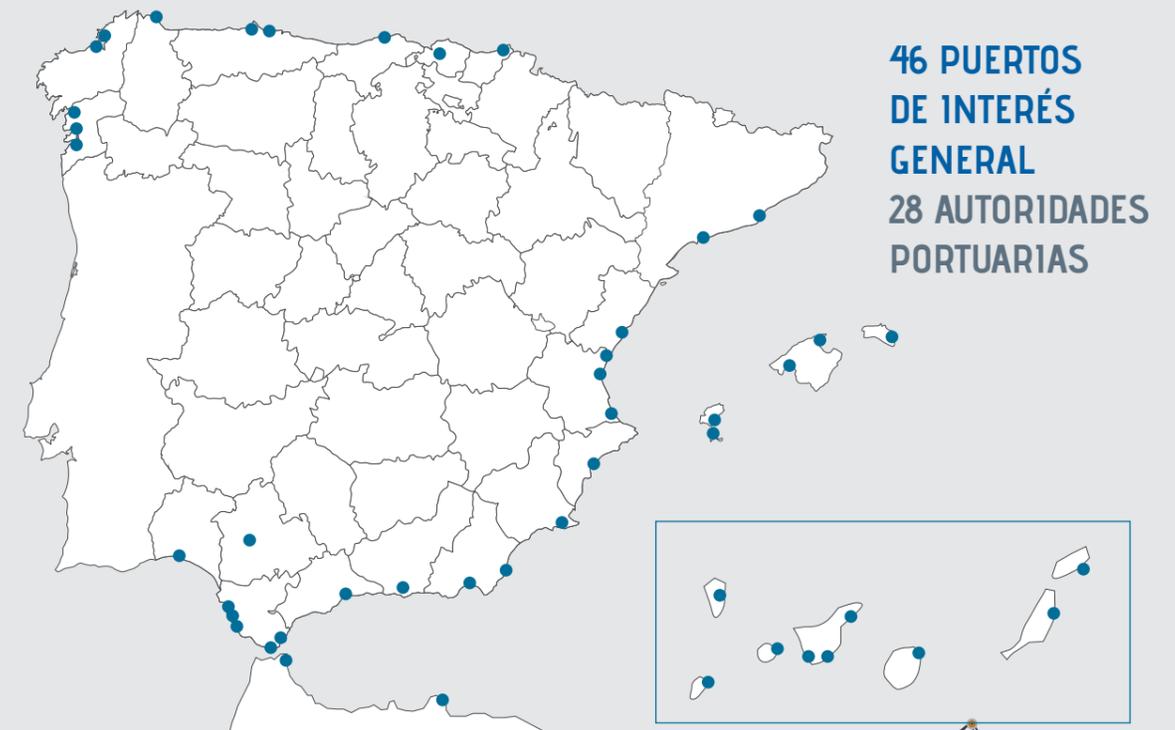
- Inversión en comunicación para valorizar el trabajo de los pescadores y difusión de la pesca como una actividad sostenible, eficiente, esencial y estratégica.
- Defensa de todos los artes de pesca, debidamente regulados y medioambientalmente sostenibles.
- Hacer compatible la pesca con la energía eólica marina, minería submarina y otras actividades, de forma que los caladeros tradicionales no se vean afectados.
- Máximo aprovechamiento del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) a través de una mayor facilidad de acceso al sector y eliminación de burocracia y cargas administrativas.
- Máxima coordinación entre las distintas administraciones (MAPA, MITECO, MINECO y MAEC, entre otros) para una mejor defensa de los intereses del sector pesquero español y, en particular, ante los numerosos retos a los que el sector tiene que hacer frente en materia medioambiental y de gobernanza internacional de los océanos en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).
- Trabajar en la UE para concienciar a la Comisión Europea de que debe mostrarse más sensible con los pescadores, atendiendo a la necesidad de adoptar políticas que garanticen un equilibrio entre la conservación de la biodiversidad, el uso sostenible de los recursos pesqueros y la seguridad alimentaria, y teniendo en cuenta, así, las tres dimensiones de la sostenibilidad: la medioambiental, la social y la económica.

4.5. ACTIVIDADES PORTUARIAS

La actividad portuaria incluye, además de las funciones que ejercen las Autoridades Portuarias y el resto de la Administración Pública, la prestación por parte de una amplia comunidad de empresas de servicios portuarios tales como los técnico-náuticos (practicaje, remolque, amarre), la manipulación y depósito de mercancías, los de pasaje, la recepción de desechos procedentes de buques y el bunkering, así como multitud de servicios comerciales y las actividades propias de los concesionarios en el puerto. También incluye las actividades derivadas de las obras portuarias y la mejora de las infraestructuras destinadas a acoger pasajeros en tránsito y mercancías, que se encuentran en continuo crecimiento, con un enfoque cada vez más eficiente y autosostenible.

Los puertos son infraestructuras clave para la economía de un país al ser nodos de conexión intermodal tierra-mar integrados en las redes de transporte, logística y comercio, además de ser soporte de la actividad náutico-deportiva, pesca o reparación naval. Además, tienen un importante impacto en su entorno urbano-costero, hecho que los hace desempeñar un papel muy relevante en materia de integración puerto-ciudad y desarrollo sostenible.

España es uno de los países de la Unión Europea con mayor longitud de costa, cerca de 8.000 km. Por su situación geográfica, con una posición estratégica en las rutas marítimas hacia el continente africano y las que unen América, Europa y Asia, se constituye como plataforma logística del sur de Europa.



Puertos de Interés General de España. Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

El Sistema Portuario español de interés general, está formado por 46 puertos gestionados por 28 Autoridades Portuarias, coordinados por Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.¹³ El resto de los numerosos puertos que jalonan la costa española, en su inmensa mayoría únicamente pesqueros o náutico-deportivos, tienen transferida su gestión a las Comunidades Autónomas. Estos se reflejan con mayor detalle en el apartado de turismo de esta agenda, junto al resto de la caracterización de la actividad náutica.

Los puertos españoles representan más del 1% del PIB nacional y generan más de 100.000 empleos. Por nuestros puertos pasan cerca del 55% de las exportaciones y el 77% de las importaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países. En 2023 los puertos españoles movieron alrededor de 543 millones de toneladas, unos 16 millones de TEUs¹⁴ y 72 millones de toneladas de tráfico *Roll-on Roll-off* con un descenso en el tráfico de mercancías del 3,3% respecto a 2022.

La actividad del conjunto de las terminales portuarias, posicionan a España como el país con mayor número de movimiento de TEUs de la UE¹⁵. Además, las terminales portuarias de Valencia, Algeciras y Barcelona se encuentran entre los puertos con mayor actividad de contenedores de la Unión Europea. Asimismo, estos, junto con los puertos de Las Palmas, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife están en el Top200 del ranking mundial, poniendo de relieve su posición estratégica como hub internacional. Por otro lado, el 45,3% de los movimientos de vehículos de import/export se ha realizado por vía marítima. Las Autoridades Portuarias de Barcelona, Vigo, Valencia, Santander, Las Palmas, Pasaia y Tarragona movieron en total cerca de 3,4 millones de vehículos. En los próximos años PPEE ha previsto un plan de inversiones que apuesta por fortalecer la intermodalidad marítimo-ferroviaria, además de otras iniciativas para la mejora de la operativa como el proyecto “SIMPLE”, un proyecto estratégico que reunirá toda la información de la cadena logística y asegurará la interoperabilidad entre los diferentes modos y nodos de transporte de mercancías nacionales y su integración a nivel internacional, optimizando la eficiencia y la seguridad en las transacciones¹⁶.

Las infraestructuras de los puertos receptores de grandes cruceros están adaptándose tanto para la recepción en tierra como para el atraque de los buques, promoviendo, junto a las ciudades de su entorno, medidas para minimizar su impacto. Varios puertos españoles son líderes en la recepción de cruceros, haciendo que España ocupe la segunda posición de Europa como país receptor de cruceristas y la cuarta como emisor. Barcelona es el cuarto puerto del mundo y el principal de Europa, seguido de Civitavecchia y los puertos de Baleares¹⁷.

4.5.1 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (MC)	VAB (MC)	Costes por empleado (MC)
Manipulación y depósito	Manipulación de mercancías	3,3	525,6	220,7	49,1
	Depósito y almacenamiento	5,4	701,3	382,4	37,3
Proyectos de puerto e hidráulicos	Construcción de obras hidráulicas	16,4	1.998,9	834,0	40,0
	Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	18,3	4.805,5	2.179,6	49,9
Subtotal		43,5	8.031,2	3.616,6	44,5

Resumen de datos económicos 2021 – Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector actividades portuarias, desagregado por subsectores y actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

¹³ Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

¹⁴ TEU: acrónimo de “Twenty-foot Equivalent Unit”, usada como unidad de medida en transporte marítimo, para contabilizar el número de contenedores de medidas estandarizadas.

¹⁵ Informe 2022 de Eurostat.

¹⁶ Proyecto “Simplification of Processes for a Logistic Enhancement” (SIMPLE) adjudicado por Puertos del Estado.

¹⁷ Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA).

4.5.2 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

INFRAESTRUCTURAS

- Creación de infraestructuras que permitan adaptarse a nuevos tráficos y tipologías de buques (buques propulsados por GNL, grandes portacontenedores, autónomos y grandes cruceros).
- Optimización del aprovechamiento de aquellas infraestructuras existentes que estén infrautilizadas.
- Creación de infraestructuras e instalaciones preparadas para prestar los servicios requeridos como consecuencia de la aplicación de las últimas normativas medioambientales: recogida de residuos, mantenimiento, aguas de lastre, límites de emisiones, etc.
- Promover la intermodalidad (accesos por carretera y ferrocarril) para ofrecer soluciones de logística avanzada.
- Planes de actividad cruceística compatibles con la movilidad urbano-metropolitana y calidad de vida de los ciudadanos residentes en las ciudades portuarias.

EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS

- Generación y explotación de información operativa: datos AIS¹⁸, estadísticas portuarias, etc.
- Optimización de accesos terrestres y marítimos para evitar congestiones y demoras (simulación de tráfico con normas operativas, acceso/carga y sistemas de control y seguimiento).
- Mejora de la información meteorológica marítima: sistemas de toma de datos, predicción y toma de decisiones, tanto en tiempo real para operaciones como en gestión de datos históricos para diseño y planificación.

SEGURIDAD

- Evaluación de riesgos y elaboración de planes de contingencia utilizando metodologías avanzadas.
- Desarrollo de sistemas y protocolos específicos de ciberseguridad.
- Potenciar la coordinación e intensificar la implicación de agentes públicos y privados que operan en el ámbito portuario.

DIGITALIZACIÓN Y CONCEPTO INDUSTRIA 4.0

- Extensión de los procesos digitales de gestión de la información compartida entre todos los agentes portuarios.
- Implantación y aprovechamiento de tecnologías *Big Data*, *Blockchain*, *Internet of Things (IoT)*, Simulación, *Machine Learning*, Gemelo Digital, etc. en las diversas áreas de actividad.
- Dotación del Fondo financiero “Puertos 4.0” al objeto de potenciar y facilitar la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0.
- Desarrollo de la norma UNE “Puertos inteligentes: requisitos y recomendaciones”.

REDUCCIÓN DE EMISIONES

Gas Natural Licuado (GNL) y otros combustibles alternativos:

- Estimular el desarrollo y oferta de infraestructuras y servicios de suministro de combustibles alternativos y de GNL a buques.
- Fomentar la creación de normativa de homologación de equipos y procedimientos para realizar la medición y suministro de GNL a los buques, en sus tres sistemas: puerto a buque, cisterna a buque y buque a buque.
- Mejorar el sistema de peajes, amparando las operaciones a pequeña escala de bunkering de GNL para los próximos años e implantar sistemas de suministro: camión cisterna a buque, buque a buque o desde una instalación fija en tierra a buque.
- Elaborar un plan nacional de promoción de este combustible alternativo, con ayudas a las navieras para conseguir que se acelere el cambio y aprovechar la posición de primera línea de España en disponibilidad y tecnología en la logística del GNL. La adaptación de los buques para utilizar GNL es una importante línea de actividad para los astilleros españoles.

Suministro eléctrico a buques en puerto. “On Port Power Supply” (OPS):

- Estimular el desarrollo y oferta de infraestructuras y servicios de OPS.
- Dotar un fondo presupuestario desde el Estado, para financiar el despliegue de infraestructuras OPS, de acuerdo con los planes de innovación de Puertos del Estado, permitiendo extender la red eléctrica hasta los muelles de nuestros puertos y fomentar su uso por parte de las navieras.

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

- Fomentar el uso de un sistema de información operativa común, Port Community System (PCS).
- Unificación de criterios de actuación de las Capitanías de Puerto ante una misma situación.
- Ampliación del horario de atención de las Capitanías/Marina Mercante para solucionar contingencias y evitar demoras en la estancia de los buques en los puertos.
- Facturación por minutos de la “Tasa Buque”, con un mínimo de 30 minutos por escala, sin aumento de las cuantías horarias actuales.
- Estudio detallado de reducciones de tasas portuarias.
- Prestar especial atención al servicio portuario de manipulación de mercancías (estiba), con el objetivo de aumentar la competitividad de los puertos españoles y reducir el coste de este servicio, especialmente para el Transporte Marítimo de Corta Distancia o de Cabotaje (TMCD).

¹⁸ Automatic Identification System: sistema que permite a los buques transmitir sus datos mediante un emisor VHF, para comunicar su posición y otras informaciones relevantes a otros buques o estaciones, de modo que puedan conocerla y evitar colisiones.

4.6. TURISMO MARÍTIMO Y COSTERO

Conforme al informe “The EU Blue Economy Report 2023”, este sector comprende las actividades derivadas de la recepción y atención a turistas en el espacio marítimo y costero, incluyendo en su análisis económico, los gastos de turistas que pernoctan al menos una noche en municipios costeros o con al menos el 50% de su territorio en la franja de 10 km desde la costa. Incluye el alojamiento, transporte del tipo que sea para llegar al destino y moverse en él y otros gastos como la adquisición de bienes culturales y recreativos, alimentación, etc. Además, comprende las actividades de cruceros y náutica de recreo.

Este sector, tal como ha sido definido, resulta ser la principal actividad marítima en Europa. El turismo costero español lidera el ranking europeo: las 348.654 personas ocupadas y los casi 5.300 millones de euros de VAB, representan, respectivamente, el 20,3 % y 15,6 % del empleo y VAB del turismo costero de la Unión Europea. Además, España cuenta con 5 regiones costeras entre las más visitadas de Europa. La primera es las Islas Canarias, seguida de Cataluña, generando el 23,4% del total del Valor Añadido Bruto (VAB) del sector en la UE.

Conviene incluir en este apartado, de manera diferenciada, la **náutica deportiva y de recreo**. España cuenta con una costa amplia, accesible y bien conectada, donde el 69% del turismo náutico se practica en la costa mediterránea, el 18% en la zona cantábrica y el 13% en la costa atlántica. Tiene además una extraordinaria meteorología que permite desestacionalizar esta actividad respecto al resto de Europa; en torno a 134.000 puntos de amarre y más de 375 instalaciones náuticas de excelente calidad que son referencia para la náutica a nivel europeo¹⁹. Cuenta además con la existencia de más de 250 varaderos o áreas de trabajo a nivel nacional. Cada cien amarres se generan 3,1 puestos de trabajo en actividades formativas y deportivas, 20,7 en restauración y comercio y 15,8 en industria náutica, talleres y servicios²⁰.

De hecho, alrededor de la náutica, existe un amplio sector industrial para la construcción, reparación y mantenimiento de este tipo de embarcaciones, compraventa de embarcaciones, chárter náutico (alquiler de embarcaciones), servicios, e instalaciones náutico-deportivas. El mercado náutico ha registrado en 2023 en España 5.976 matriculaciones de embarcaciones de recreo, con una tendencia descendente de las ventas a lo largo del año pasado pero que ha mantenido el equilibrio por las matriculaciones realizadas de motos de agua y el chárter náutico. No obstante, la temporada ha sido positiva, el turismo náutico en España ha seguido estando entre las opciones de ocio más demandadas, con instalaciones náutico-deportivas que en determinadas zonas han alcanzado una ocupación total.

Respecto al **turismo de cruceros**, es reseñable que su actividad ha venido creciendo en los diez últimos años de forma notable, con un impacto positivo en la economía de las ciudades en las que embarcan o desembarcan los cruceristas. Gracias a la desestacionalización, la diversificación de destinos, la potenciación de nuestros puertos como puertos de embarque/desembarque, unido al abaratamiento del transporte, han permitido que sea accesible a un amplio segmento de la población y que España haya logrado una posición privilegiada en el contexto mundial, la segunda en Europa, superando los 10,6 millones de visitantes en barcos de cruceros en 2021²¹. Varios puertos españoles son líderes de los ránquines europeos e incluso se encuentran entre los primeros 50 puertos del mundo en la recepción de cruceristas, como es el caso de Barcelona, Islas Baleares, Islas Canarias, Málaga, Valencia, Cádiz, Cartagena o Vigo.



4.6.1 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Costes por empleado (M€)
Alojamiento	Alojamiento	164,7	9.876,7	5.314,9	21,0
Transporte	Transporte	54,9	7.937,5	1.989,4	28,0
Otros gastos	Otros gastos	202,5	13.151,5	4.347,5	14,2
Subtotal		422,1	30.965,7	11.651,7	18,6

Resumen de datos económicos 2021 -Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector turismo costero, desagregado por subsectores y actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

4.6.2 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

TURISMO NÁUTICO

- Celebración de grandes eventos deportivos marítimos internacionales (regatas) y comerciales (salones náuticos), para atraer al turista náutico internacional. El caso más emblemático es la celebración de la Copa América en Barcelona durante los años 2023 y 2024.
- Desarrollo del Club de Producto basado en Experiencias Náuticas.
- Seguir fomentando la náutica como se lleva realizando durante los años 2021, 2022 y 2023 desde la Secretaría de Estado de Turismo y Turespaña.
- Destacar la contribución de este tipo de turismo a la sostenibilidad.
- Programas de apoyo a la digitalización de las empresas e industria náutica.
- Colaboración con la Administración en el desarrollo del transporte y movilidad sostenible.
- Desarrollo de los objetivos ODS agenda 2030 en la náutica de recreo deportiva.
- Impulso a la formación académica en materia Náutica y de Turismo Náutico, específicamente, como salida profesional al empleo juvenil.

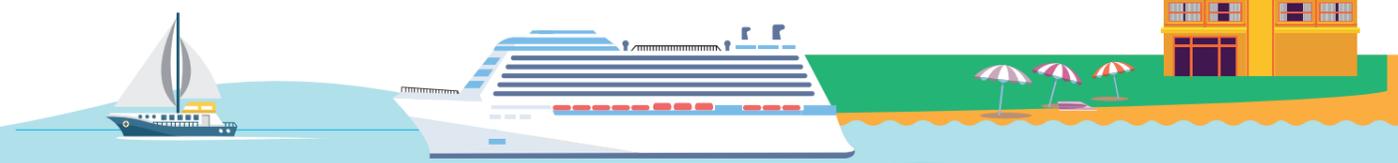
NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO

- Próxima publicación de la Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima (en fase final) que dota de entidad jurídica propia a la navegación de recreo.
- Aplicación de un IVA reducido para el uso y disfrute de los amarres de las instalaciones náuticas, para fomentar el crecimiento de esta actividad.

- Adaptación del impuesto de matriculación aplicable a la compra de embarcaciones de recreo para uso privativo y actualización de este impuesto con criterios de sostenibilidad y eficiencia energética de los barcos en colaboración con la DGMM y la Agencia Tributaria.
- Revisión del tipo de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) aplicable al alquiler de embarcaciones de recreo, acercándolo progresivamente al existente en otros países europeos, para mejorar la competitividad del sector y aumentar las ventas y la producción nacional.
- Puesta en marcha de un fichero informático de embarcaciones de recreo en la DGMM, al que puedan acceder las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y las compañías aseguradoras, para obtener la información necesaria al respecto de los cumplimientos obligatorios (a semejanza con la DGT).
- Seguir impulsando la formación en náutica de recreo, como se viene haciendo con iniciativas de empresas del sector, puertos deportivos y desde ANEN, para atenderla demanda actual de profesionales cualificados.

CRUCEROS

- Promoción y difusión de los servicios e infraestructuras de calidad que ofrecen los puertos españoles a los pasajeros que se embarcan en un crucero.
- Mejora continua de las conexiones con los puertos que permitan compatibilizar la actividad crucerística con la movilidad urbano-metropolitana y la calidad de vida de los ciudadanos residentes en las ciudades portuarias.



19 Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN).

20 Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEADPT) y Marina de Denia.

21 Organismo público Puertos del Estado. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

4.7. DEFENSA Y SEGURIDAD MARÍTIMA

Cuando nos referimos a Defensa y Seguridad marítima podría parecer que nos referimos en exclusiva a los servicios públicos que contribuyen a mantener la seguridad, los derechos y las libertades de los españoles en el entorno marítimo, proporcionan paz y estabilidad, y contribuyen a salvaguardar los intereses nacionales allá donde estén amenazados. Sin embargo, el escenario estratégico actual está haciendo más palpable una realidad diferente, y es que Defensa y Seguridad Marítima engloba, además, tanto las actividades privadas que contribuyen al poder marítimo español, como los sectores de la ciencia, la innovación y la industria de defensa, en especial lo orientado a la construcción de buques y sistemas de armas navales. Esta realidad está haciendo que se fomente a nivel europeo y nacional una Base Industrial y Tecnológica de Defensa, cuyo núcleo lo constituyen una serie de empresas tractoras en continua expansión tecnológica.

LA MAR COMO ESCENARIO DE COMPETICIÓN. INFLUENCIA EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMA.

No cabe duda de que somos testigos de un momento de cambio. A la amenaza convencional tradicional de los actores estatales, especialmente de grandes potencias que intensifican su competencia estratégica, se añade un abanico de amenazas híbridas que van desde el terrorismo internacional, la desinformación o los ciberataques, hasta otras amenazas procedentes de actos no deliberados como pandemias, cambio climático o desastres naturales. Muchas de ellas encuentran en el espacio marítimo un entorno propicio.

Las tensiones regionales, que durante varias décadas han permanecido en un segundo plano, han recuperado el protagonismo y han vuelto a ser el factor más desestabilizador para el libre uso de los espacios marítimos. Así está ocurriendo con el tráfico marítimo en el mar Negro por el conflicto entre Rusia y Ucrania, y en el Mediterráneo Oriental, mar Rojo, golfo de Adén y golfo Pérsico debido a varios factores entre los que destaca el conflicto arabo-israelí, recrudecido tras la incursión de Hamas en Israel.

Esta traslación de tensiones y conflictos al espacio marítimo reclama una creciente actividad operativa de la Armada para proteger nuestros intereses fuera del territorio nacional en distintas áreas de máxima prioridad, en solidaridad con el esfuerzo colectivo de los países que comparten con nosotros el mismo concepto de orden basado en reglas.

De las regiones en las que aumenta nuestra presencia destaca África, continente de gran importancia estratégica para España por su cercanía. Tenemos especial interés marítimo tanto en el Golfo de Guinea, zona de pesca e importación de hidrocarburos, como en el Cuerno de África, mar Rojo y océano Índico, tanto por la actividad pesquera como por la importancia que la ruta por el canal de Suez tiene para el comercio marítimo y, por tanto, para la economía española y mundial. Más allá, en la Región Asia-Pacífico, uno de los centros de gravedad de la economía mundial, España tiene importantes intereses, tanto políticos como económicos, con especial énfasis en industria de defensa, lo que supondrá una presencia naval creciente.

En otro orden de cosas, no debemos olvidar Iberoamérica, que comparte con España fuertes lazos históricos y culturales, además de principios y valores fundamentales comunes. Si bien nuestra actividad naval es menor, son socios fundamentales en la defensa del orden internacional basado en reglas. Además, para ellos España y la Armada representan la vía de asociación con las organizaciones de la OTAN y de la UE, algo que está teniendo mayor reflejo en la participación de oficiales de sus marinas en operaciones a bordo de nuestras unidades.

LA PROTECCIÓN DE LOS INTERESES NACIONALES A TRAVÉS DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA. LAS INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS CRÍTICAS COMO NUEVO ELEMENTO DE INTERÉS.

Al interés de España por asegurar la libertad de uso de las rutas y espacios marítimos, se une la preocupación creciente por la protección de infraestructuras marítimas que son clave para el desarrollo económico y social del país, entre las que están los puertos, pero también de manera cada vez más patente los cables submarinos de datos y eléctricos, los gaseoductos, y otras instalaciones en expansión como las de producción de electricidad en la mar, donde destaca el auge de las estaciones eólicas marinas. Todo ello nos demanda mayor presencia, vigilancia y protección, complementada con un esquema de colaboración público-privada que garantice la continuidad de servicio y el mayor grado posible de resiliencia de esos sistemas y, por ende, de autonomía estratégica de nuestra nación.

La prevención de riesgos y la disuasión de potenciales amenazas sobre ellas requieren también una mayor anticipación, y disponer de una capacidad de respuesta tanto para recuperar el servicio, como para identificar y neutralizar al responsable de cualquier eventual incidente. Esto atañe a todas las capacidades disponibles en el ámbito privado, en las empresas implicadas, en las administraciones, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y en caso de una agresión también a las Fuerzas Armadas, y más en concreto a la Armada. Será necesario asegurar la disponibilidad de las capacidades adecuadas a nuestra configuración marítima y a las infraestructuras que se determinen críticas.

Además, han de mejorarse los mecanismos de cooperación entre los diferentes actores, potenciando una mayor integración en las acciones y capacidades que protegen la comunidad marítima. Para ello, compartir información es la condición necesaria que proporcionará un verdadero conocimiento del entorno marítimo y la mejora de la eficacia y la eficiencia de la acción del Estado.

LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD MARÍTIMA, PILAR DE LA ACTUACIÓN INTERMINISTERIAL Y DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA.

Ante nuestro modelo de administración marítima, amplio y transversal pero ciertamente complejo, la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima se presenta como un elemento esencial, que vertebrará los esfuerzos y recursos de las diferentes instituciones en un entorno colaborativo en beneficio del interés nacional. Las nuevas Estrategias de Seguridad Marítima, tanto nacional como de la Unión Europea, inciden en la coordinación interdepartamental para proteger la comunidad marítima frente a un espectro de amenazas y riesgos más amplio, potencian la sinergia entre los diferentes actores a través del mutuo entendimiento y enfatizan la dimensión económica e industrial en el ámbito marítimo mediante un mayor alineamiento con la "Economía Azul". Todo ello sin perder de vista que la seguridad de la flota mercante y pesquera española en aguas jurisdiccionales e internacionales se mantiene como una de las máximas prioridades.

La eficaz protección de los espacios y rutas marítimas, así como de las infraestructuras vinculadas de alguna forma con el ámbito y la comunidad marítima, son clave para la seguridad nacional y, por tanto, hoy más que nunca, resulta fundamental la conducción estratégica del Jefe de Estado Mayor de la Defensa, que no sólo dirige la parte militar en la protección de los espacios marítimos, alineada con las organizaciones internacionales de seguridad y defensa a las que España pertenece, sino que también engrana con la estructura de seguridad nacional y, a través de ella, con la comunidad marítima.

LA INDUSTRIA NAVAL, VANGUARDIA TECNOLÓGICA DEL SECTOR MARÍTIMO.

La Estrategia de Seguridad Nacional 2021 ha dado paso a un nuevo Ciclo de Planeamiento de la Defensa (2024-2029), planificación preventiva indispensable que proporciona un marco de respuesta efectiva ante situaciones complejas que requieran una actuación concertada de los diversos organismos implicados en el dominio marítimo.

Uno de los pilares para responder a tendencias geopolíticas competitivas es mantener una capacidad autónoma que permita solventar, llegado el caso, nuestros problemas dentro de los espacios marítimos donde España tiene intereses legítimos, y particularmente los relacionados con el mantenimiento de la soberanía nacional y la integridad territorial. Esta capacidad autónoma pasa irremediablemente por disponer de plataformas y sistemas con prestaciones acordes al entorno operativo



presente, pero también por contar con una industria nacional que respalde la evolución tecnológica para afrontar los retos emergentes en futuros entornos.

La industria de defensa es un sector estratégico dentro de la economía española y europea, una más de las capacidades estratégicas de la defensa nacional, y uno de los motores de fortalecimiento de la base industrial y tecnológica de España y de la Unión Europea, ya que las actividades que desarrolla tienen un grado elevado de dualidad, un gran componente tecnológico y un alto valor añadido.

Asimismo, la industria naval es una capacidad esencial de la Defensa Nacional que siempre se ha caracterizado por ser innovadora tanto en sus diseños como en sus procesos de ingeniería. En ese sentido, la industria española de defensa conduce al sector marítimo a la vanguardia tecnológica generando productos propios, competitivos en el ámbito de los grandes sistemas o plataformas, que han actuado como poderosos tractores de una industria auxiliar potente y con un nivel de nacionalización muy alto que deriva en un importante impacto económico y social.

De esta forma, se incorporan al sector marítimo tecnologías emergentes, y no únicamente las aplicadas a sistemas y armas de uso exclusivamente militar, sino las de doble uso como el tratamiento masivo de datos y su aprovechamiento mediante técnicas de inteligencia artificial, la introducción de gemelos digitales, la capacidad de supercomputación o la automatización, que supondrán cambios en la manera en que construiremos, operaremos y sostendremos las plataformas navales, militares y civiles.

La actual apertura de un ciclo expansivo de inversión en el sector de la defensa proporciona un renovado impulso a la necesaria recuperación y modernización de plataformas y sistemas navales con el fin de actualizar e incorporar nuevas capacidades operativas, para lo que también se aprovechan los instrumentos de fomento de la Base Industrial y Tecnológica de la Defensa de la UE, entre los que destaca la Cooperación Estructurada Permanente (PESCO). El corto y medio plazo tiene buen cariz; la entrega del primer submarino S-80 como uno de los mayores retos tecnológicos de la industria nacional y los programas de las fragatas F-110 y el buque de intervención subacuática, entre otros, que incorporan proyectos I+D+i nacionales, constituyen, sin lugar a dudas, la referencia en el mundo de la construcción naval.

4.7.1 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Fortalecer la colaboración público-privada: la Armada lo buscará en el ámbito operativo con el resto de agentes que actúan en el ámbito marítimo, y en el industrial con Navantia y la Industria Auxiliar.
- Fomentar la inversión económica para la modernización y actualización de las capacidades operativas que dan seguridad a la comunidad marítima y promover la introducción de tecnologías emergentes y disruptivas en los planes de renovación de estos medios navales.
- Profundizar en los mecanismos de cooperación operativa y de desarrollo de capacidades con las agencias de la Unión Europea, incluyendo el fortalecimiento de capacidades marítimas en terceros países donde la seguridad marítima esté comprometida de alguna forma.
- Promover la digitalización del sector marítimo, apoyando la integración de esfuerzos con el intercambio de datos e información y dotándose de herramientas para aumentar la resiliencia ante la amenaza cibernética. Para ello, se deberá profundizar en las relaciones entre las Administraciones Públicas, el sector privado, los centros de conocimiento y los generadores de I+D+i
- Mantener la participación de la Armada en las misiones y despliegues internacionales en aquellas zonas de marcado interés para los intereses de España.
- Potenciar la vigilancia, conocimiento y capacidad de actuación en el ámbito submarino incluyendo la protección de los recursos e infraestructuras submarinas.
- Avanzar hacia la interoperabilidad de los centros operativos basando la gestión del entorno marítimo de forma integral sobre una base de datos e información común.
- Potenciar la colaboración entre FCSE y la Armada para reforzar la protección de la comunidad marítima.
- Avanzar en el adiestramiento y la integración marítima, elaborando escenarios de riesgo y planes de preparación y respuesta para aquellas situaciones que se consideren de especial interés para la Seguridad Nacional en el ámbito de la seguridad marítima.

4.8. ENERGÍA AZUL

Los mares y océanos son fuentes inagotables de energía limpia y renovable. La captación, producción y distribución de energías renovables de origen eólico o marino es, actualmente, un desafío tecnológico prioritario. El diseño de los dispositivos para la captación de estas energías y la elección de materiales que resistan las condiciones a las que éstos se encuentran expuestos, son líneas de I+D+i de gran incidencia en el desarrollo de proyectos en este ámbito. Nos encontramos en una carrera tecnológica en la que España está en las primeras posiciones a nivel europeo.

La energía eólica *offshore* es ya una realidad a nivel internacional. Es una amplia actividad económica, que se nutre fundamentalmente de los campos eólicos instalados en el norte de Europa, con unos 22 GW de potencia instalada en más de 1.000 parques eólicos. Tiene un importante efecto tractor sobre los servicios de ingeniería, la construcción de obra civil, la fabricación de componentes, la construcción naval y su industria auxiliar y los servicios portuarios y de mantenimiento.

España no tiene apenas parques eólicos marinos productores, pero sí cuenta con un alto número de empresas altamente cualificadas que exportan su tecnología y servicios a otros países productores de energía eólica azul. Debido a las condiciones de la costa española, donde la plataforma continental desaparece pronto y se superan profundidades de 40 m, se ha de optar por plataformas flotantes con aerogeneradores de gran envergadura, aún en una fase incipiente. Instalaciones como PLOCAN en Canarias, donde ya hay proyectos demostrativos de 5 MW en fase de pruebas y BIMEP en el País Vasco, con la próxima instalación de un prototipo de 2 MW, son punteras en este tipo de dispositivos flotantes.

Las tecnologías para la captación de la energía marina más relevantes son las de olas y corrientes. Sin embargo, hay otras como la *Oscilating Water Column (OWC)* y la *Ocean Thermal Energy Conversion (OTEC)*. Todas ellas están aún en fase de desarrollo. En Europa se encuentran el mayor número de patentes, lo que indica que en un futuro seremos exportadores de esta tecnología. España cuenta con la planta más consistente de energía a partir de las olas, operativa desde 2011 en Mutriku.

4.8.1 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Desarrollo de una estrategia oceánica a nivel nacional con un marco regulatorio y financiero específico, tanto para proyectos de I+D+i como para aquellos en etapas demostrativas.
- Simplificación de los trámites necesarios para ensayos en mar abierto, a escala reducida y real, de dispositivos de captación de energía.
- Fomentar el consenso sobre el *mix* energético a largo plazo.
- Implementación de los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo, con el apoyo de las Comunidades Autónomas (CCAA), de manera que se facilite la creación de zonas dedicadas a la captación de energía azul, en colaboración con otros subsectores marítimos, en particular, el pesquero.



4.9. DESALINIZACIÓN

La actividad de la desalinización abarca tanto el diseño, la construcción como la explotación de plantas desaladoras. Se trata de una alternativa para la obtención de suministro continuo de agua (doméstica, agrícola o industrial), que alivia la presión creciente existente de la demanda de agua y la sequía.

Las plantas desaladoras son de especial relevancia en zonas costeras con poco recurso hídrico, unido a baja pluviometría, con alta demanda agrícola, urbana y turística. En Europa la desalinización se centra en la zona sur, principalmente, en los países mediterráneos y en las islas. En España, la costa de levante, las islas Baleares y las islas Canarias concentran prácticamente la totalidad de las plantas desaladoras existentes. Además, España es líder en este sector con ingenierías y explotadores de plantas por todo el mundo.

Pese a los grandes esfuerzos en la mejora continua del proceso de desalinización, el mayor coste de producción sigue siendo el consumo energético. De los costes de explotación, la energía requiere un especial trato. Estos costes energéticos dependen de factores como la salinidad del agua de origen, la capacidad de producción de la planta y el tipo de tecnología empleada.

Existen diversas tecnologías que permiten realizar este proceso, no obstante, la líder del mercado es la ósmosis inversa (OI) por su alta eficiencia, empleada en el 84% de las plantas existentes en la UE y el 99% de las previstas. En la última década ha habido un aumento considerable en la contratación de plantas desaladoras de gran capacidad lo que consagra aún más a dicha tecnología. El resto se reparte en diversas técnicas como son la electrodiálisis (EDR – para aguas salobres), la destilación multi-efecto (MED – para agua de mar) y la nanofiltración (NF – para procesos industriales mayoritariamente), entre otras. Todas estas tecnologías son objeto de trabajos y estudios de I+D+i constantes para el impulso y la mejora continua de la eficiencia. Destaca en este sentido a nivel europeo, la plataforma de conocimiento ubicada en Canarias DESAL+ LIVING LAB, con mucha labor de I+D+i en este campo.

A nivel europeo, el 65% de la capacidad de desalinización está localizada en España, con 765 plantas desaladoras que producen alrededor de 5 millones de m3 al día. Hay 99 plantas de gran capacidad para dar suministro de agua a ciudades costeras, como Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante o Las Palmas de Gran Canaria, emplazamientos con gran demanda debido a su población y al turismo. En Canarias resulta especialmente relevante y vital apostar por la desalinización, sobre todo en las islas orientales. En algunas islas es casi la única fuente de suministro de agua. La primera planta desaladora de Europa se instaló en el archipiélago, hace ahora 60 años, y desde entonces este sector se ha desarrollado ampliamente, adquiriendo un alto nivel de especialización y desarrollo, lo que ha fomentado que sea una región referente a nivel mundial.

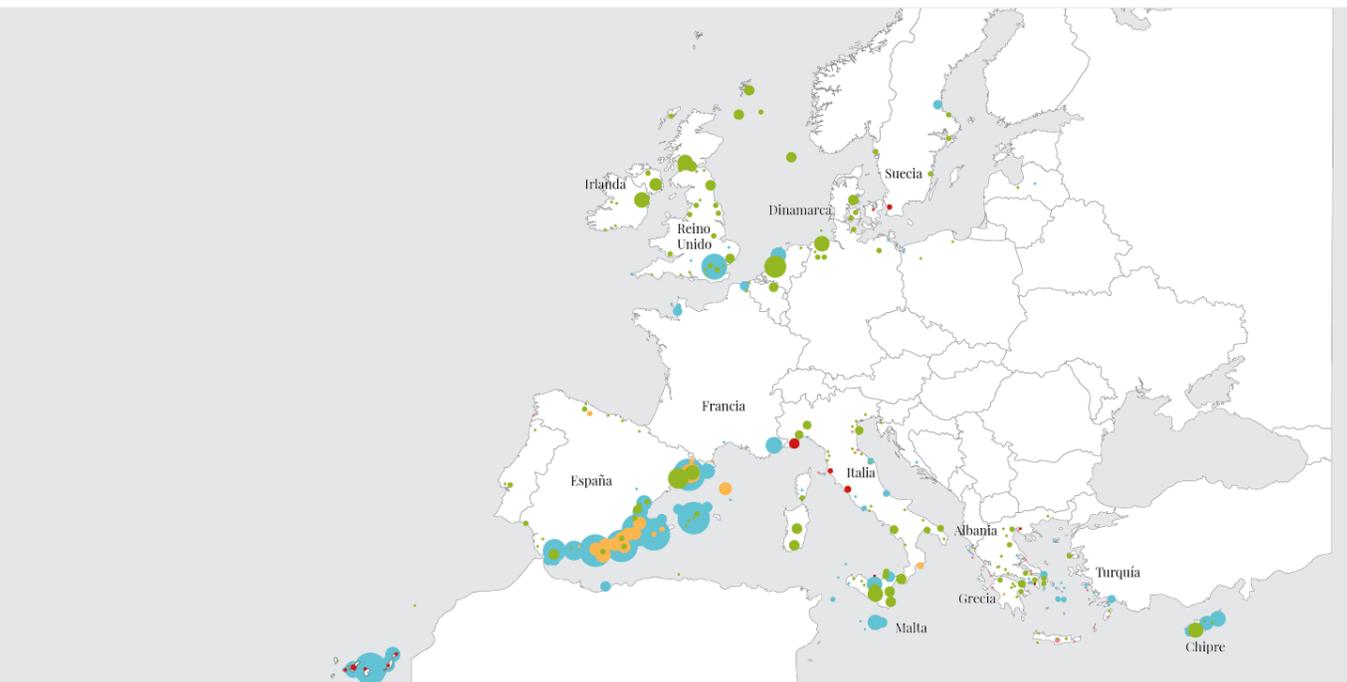
En el ámbito del abastecimiento de agua de Canarias, existen 28 centros de producción (6 de titularidad privada) con una capacidad instalada de 480.800 m3/d y un factor de uso del 74,3% (2022). Se consume en esta tarea, 553 GWh/año lo que equivale a que se consume el 6,2% energía bruta generada en las islas aproximadamente. El consumo medio de energía para desalar agua de cara al abastecimiento de Canarias se sitúa en 2,69 kWh/m3 (incluyendo captación de agua de mar), siendo el consumo promedio de los 8 grandes productores de 2,78 kWh/m3.

4.9.1 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Apoyar la I+D+i en mejora de las tecnologías de desalinización del agua marina.
- Formación y capacitación profesional del personal de operación e ingeniería vinculado a la desalinización.
- Minimizar el impacto medioambiental: reducción de emisiones; reducción y tratamiento de residuos (salmuera como producto secundario de la desalinización); uso de energías renovables y reducción de pérdidas hidráulicas en las redes de distribución.
- Valorización de la salmuera en subproductos de alto valor.
- Construcción de nuevas plantas de gran capacidad con criterios de alta eficiencia energética.
- Investigación sobre métodos de limpieza y reúso de membranas, potenciando el incremento de su vida útil.
- Investigación en nuevos materiales y su aplicación en ambientes de alta salinidad. PRFV: Poliéster reforzado con fibra de vidrio, material con propiedades adecuadas para el ambiente marino.



Zonas de localización de las principales plantas desaladoras en España.
Fundación AQUAE e Informe EA Canarias 2019 de CETECIMA



TIPO DE CLIENTE

- Demostración
- Municipios
- Industria
- Centrales eléctricas
- Irrigación
- Instalaciones turísticas-agua potable

Localización de plantas desaladoras en la UE.
Blue Economy Report 2020. Desaldata.

4.10. BIOTECNOLOGÍA AZUL

Es un sector muy relacionado con la extracción de recursos vivos, como las algas y otros organismos y microorganismos.

La exploración y explotación acuática para la obtención de organismos que permitan el desarrollo de nuevos productos y servicios, son actividades con un gran potencial que apoyan, además, el desarrollo sostenible.

Existen cuatro grandes grupos de aplicación de la biotecnología en Europa:

- **Sanidad, farmacéutica y cosmética:** desarrollo de medicamentos, vacunas y terapias.
- **Agricultura, ganadería, acuicultura y veterinaria:** piensos, alimentación humana e ingredientes alimentarios nutricionales y colorantes alimentarios.
- **Procesos industriales y de fabricación:** enzimas para la producción más eficiente y menos contaminante de detergentes, papel y textiles.
- **Producción de energía:** cultivo y aprovechamiento de lípidos contenidos en macro y microalgas.

La producción de biomasa de algas resulta muy relevante actualmente, con más de 560 empresas y más de 300 grupos de investigación en la UE. España es el séptimo país productor en Europa, el tercero con mayor financiación dedicada a la industria basada en biotecnologías y el primer país en beneficios obtenidos.

4.11. OTROS

Se describen a continuación el resto de las actividades económicas que tienen relación con lo marítimo, pero no se dispone de fuentes que permitan estimar esa componente con suficiente detalle.

SERVICIOS MARÍTIMOS

Se identifican en este sector aquellos servicios que, siendo de carácter transversal, son esenciales para el desarrollo de la actividad marítima. Como ejemplo, podemos señalar: seguros, ingeniería y consultoría, certificación, servicios financieros y jurídicos, brókeres, etc. Cada uno de ellos tiene su reflejo en el marco del Sector Marítimo, con actividades especializadas tales como los seguros marítimos, la consultoría técnica y la ingeniería naval, la certificación y la clasificación de buques y artefactos navales, o el derecho maritimista.

CABLES MARINOS

Actividades de instalación y mantenimiento de cables submarinos, para suministro de electricidad, comunicaciones y datos. Son infraestructuras críticas. España es el cuarto país de la UE, junto a Italia en cuanto al número de conexiones existentes.

CULTURA, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN MARÍTIMA

En el entorno de la educación y la formación marítima se reconocen las distintas carreras docentes relacionadas con el mar, tanto en el ámbito universitario (científico, tecnológico o ingenieril) y de post

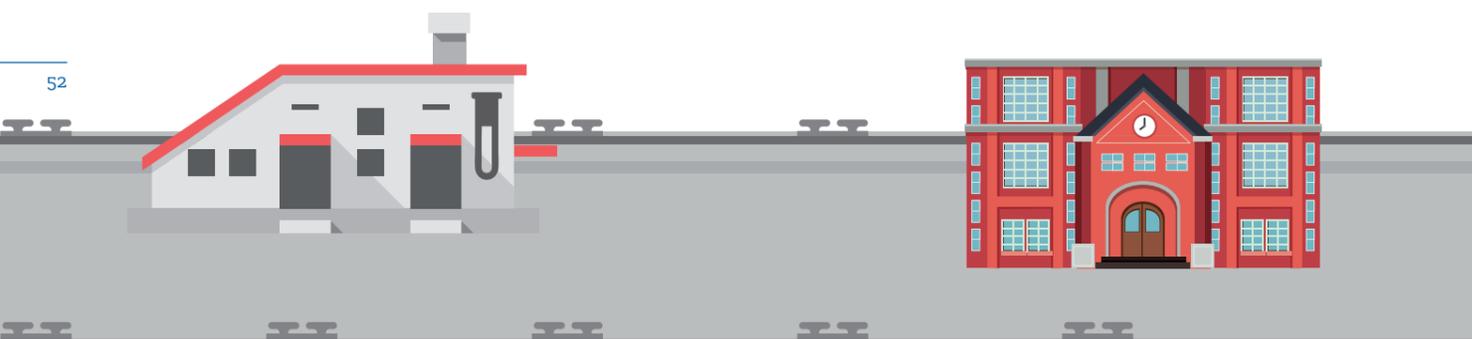
grado (másteres de especialización), como de capacitación (oficiales, suboficiales y marinos) y personal técnico de mantenimiento. Además, se incluye la promoción de todo tipo de actividades relacionadas con la cultura marítima.

MINERÍA MARINA

Referida a las actividades de extracción y procesamiento de recursos no vivos marinos, como son los metales y minerales del lecho marino y los elementos químicos disueltos en el agua de mar como la sal y el potasio. Los agregados marinos se incluyen en el sector de extracción de recursos no vivos contemplado anteriormente.

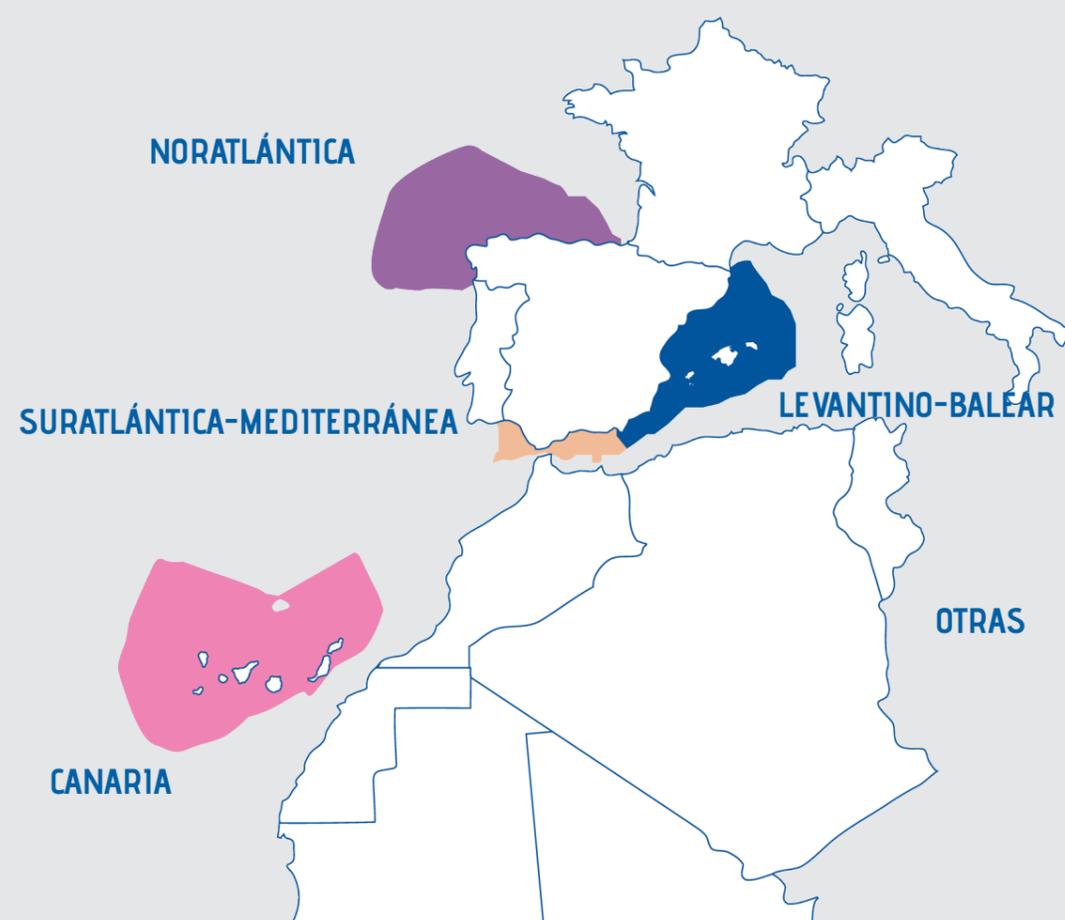


REGIONES MARÍTIMAS



REGIONES MARÍTIMAS

Un océano y dos mares limitan las costas españolas, el Océano Atlántico Norte, el Mar Cantábrico y el Mar Mediterráneo. Diez Comunidades Autónomas tienen costa: Asturias, Andalucía, Islas Baleares, Islas Canarias, Cantabria, Cataluña, Galicia, Murcia, País Vasco y Valencia, que únicamente a efectos de su caracterización en esta Agenda, se han agrupado formando cuatro regiones marítimas. El Clúster Marítimo Español, los Clústeres Marítimos Regionales y las asociaciones sectoriales representan los intereses del Sector en los diferentes territorios de su competencia²².



Mapa de las Regiones Marítimas, las aguas y territorios que las componen

5.1 REGIÓN MARÍTIMA CANARIA

La Comunidad Autónoma de las islas Canarias se encuentra en el margen centro-oriental del océano Atlántico. El archipiélago está situado frente a la costa noroeste de África y a unos 1.400 km del continente europeo. Debido a su origen volcánico, las ocho islas e islotes que lo componen emergen con gran pendiente desde las llanuras abisales, a 3.000 m de profundidad. Esto, combinado con su situación geográfica, determina que las características de sus aguas sean particulares, en sus propiedades hidrológicas y en los fenómenos que en ella se dan.

Hay una gran diversidad de especies marinas en sus costas, hecho que tiene una gran incidencia en la **actividad pesquera** y en la gestión de los recursos costeros. Predomina la pesca artesanal, cuya flota es cuarta a nivel regional, con predominio absoluto de las artes de pesca menores. Esta flota se agrupa en torno a 26 cofradías de pescadores, 3 cooperativas y 41 puertos o refugios pesqueros.

Además de las grandes profundidades de sus aguas, cuentan con la corriente canaria, que, junto con los vientos alisios, son los responsables del agradable clima canario y sus microclimas. El recurso existente es óptimo para la explotación de la **energía azul** en todas sus variedades. El norte de Canarias es la tercera zona en España en cuanto a recurso undimotriz (tras Galicia y Cantabria), con valores medios anuales de 10 kW/m y mientras se buscan soluciones para la optimización de costes, los centros tecnológicos están instalando bancos de ensayos para poder probar cualquier elemento que tenga que ser validado antes de llevarse a alta mar. En Canarias se encuentran en diversas fases de desarrollo un total de 42 parques eólicos offshore, con 11 de ellos dedicados a la investigación y desarrollo, y 38 en proceso de autorización comercial. La mayoría de estos parques utilizan tecnología flotante debido a las características de la batimetría de las costas canarias. Este es el caso de la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN), que cuenta con un área de ensayos que permite la investigación y el desarrollo de prototipos de energía eólica marina flotante, además de la observación marina.

El **transporte marítimo y la actividad portuaria** asociada a él son estratégicos para la región. Cuenta además con el registro especial de buques de pabellón español, el REBECA, donde están inscritos unos 117 buques de navieras de todo el mundo. Este registro demanda una actualización para mejorar su competitividad. De los buques registrados, cabe destacar que el 47% de los buques (55 buques) se dedican al tráfico de pasaje y ferries.

Tiene 3 **astilleros** y 89 talleres que están especializados en la reparación, mantenimiento y transformación de grandes buques, pesqueros y plataformas *offshore*. Son referentes a nivel internacional en este ámbito.

Su situación geoestratégica y sus singularidades han condicionado un perfil económico con un elevado grado de especialización en el **turismo**. Las islas cuentan con 42 puertos deportivos y marinas, 543 empresas de turismo activo (31,3% de ellas dedicadas al buceo y el 29,6% al surf), así como 14.468 federados de deportes acuáticos, 71% dedicados al surf. Las actividades turísticas directamente relacionadas con la mar, principalmente la náutica y los cruceros, representan un motor fundamental de su economía con una gran oportunidad de crecimiento. Las islas disponen de 956 escalas de cruceros y 755.947 cruceristas anuales. Una vez más gracias a su clima y conexión con Europa y África es posible desestacionalizar estas actividades y establecer rutas náuticas, con servicios de calidad, que unen ambos continentes.

La **desalinización** de agua en Canarias es la actividad asociada a la economía azul que más directamente está unida a la estabilidad social y económica de la región. Un alto porcentaje del PIB regional depende de la disponibilidad de agua desalada ya que se abastece al año a casi 2 millones de habitantes, a más de 12 millones de turistas, a multitud de hectáreas agrícolas y a casi todo el parque industrial y empresarial existente. Cuenta con un parque industrial de plantas desaladoras en operación que supera las 300 unidades. La mayor densidad de plantas desaladoras en explotación del mundo (663.463 m³/día, del orden del 1% mundial). El uso del agua de mar para obtener agua desalada

se remonta más de 50 años atrás, y en la actualidad, Canarias es referente nacional e internacional en el diseño, explotación y distribución de agua desalada, sistema único en el mundo por su variedad de procesos y tecnologías implementadas, así como su dimensión, y con un importante grupo de gestores, ingenieros, explotadores de planta, investigadores, empresas que prestan servicios, etc., con alta cualificación y conocimiento en este sector. La totalidad del agua de uso doméstico es desalada y es por tanto de suma importancia la mejora en la eficiencia del proceso, como pieza clave para el desarrollo turístico y urbano de la región²³.

En el ámbito de la **biotecnología**, se destaca el conocimiento en la producción de micro y macroalgas para diversos fines comerciales, con un total de 1.710 kg de microalgas producidas en 2021, representando un valor de 112.362 euros.

La **acuicultura** en las islas se centra en la producción de pescados como dorada y lubina, así como algas marinas para la industria alimentaria y farmacéutica. Con 12 empresas productoras y 5 comercializadoras, las 11 granjas marinas distribuidas en diferentes islas generan 5,7 millones de toneladas de dorada y lubina, con un valor de 40,8 millones de euros. La acuicultura en Canarias se presenta como una industria en desarrollo con potencial para desempeñar un papel significativo en la economía local y regional, siempre que se lleve a cabo de manera responsable y sostenible.

5.2. REGIÓN MARÍTIMA NORATLÁNTICA

Esta región incluye los territorios españoles de cuatro Comunidades Autónomas, cuya costa se encuentra en la Plataforma Cantábrica y Noroeste. El Mar Cantábrico y el Océano Atlántico sustentan sus características y actividades marítimas.

GALICIA

Situada al noroeste de la península ibérica, con el Océano Atlántico y el Mar Cantábrico limitando la mayor parte de su territorio, tiene una privilegiada posición geoestratégica. El Sector Marítimo tiene una gran importancia estratégica, no solo por su peso en la economía gallega, sino por su arraigo social, su alto contenido tecnológico, su capacidad tractora y su elevado grado de internacionalización. Las rías y su costa irregular de 1.500 kms contribuyen a que la pesca y la acuicultura sea una de sus actividades más destacadas. La construcción naval y su industria auxiliar son muy relevantes a nivel nacional y europeo, y en la actualidad están centradas en mantener el alto valor añadido, impulsar la innovación y la digitalización, una postura firme con el compromiso medioambiental, la sostenibilidad y la promoción del talento.

Los **astilleros y la industria auxiliar** asociada a ellos juegan un papel fundamental para su desarrollo

económico. Tienen altas capacidades para construir, reparar y transformar los buques y artefactos que son demandados en el mercado internacional, situándose en 2023 como la comunidad autónoma líder en lo relativo a esta actividad, representando cerca de un 24% del total de la actividad ponderada y de un 39% de la cartera total de pedidos (% CGT)²⁴. Cuenta con 8 de los astilleros privados existentes en España, además de Navantia, con factorías en Fene y Ferrol. A la tradicional especialización en buques pesqueros, buques de gran complejidad (oceanográficos, buques de apoyo a plataformas *offshore*, patrulleras, contraincendios, remolcadores, etc.) y buques militares, todos ellos con alta tecnología y valor añadido, se le suma buques de pasaje, ferries y megayates. La práctica totalidad de la cadena de valor del sector está representada en Galicia. Es decir, la propia industria auxiliar gallega da cobertura a todas las necesidades de los astilleros, tanto nacionales como internacionales. El 90% de los buques construidos en los astilleros gallegos en la última década recalca fuera de España, muestra de su gran proyección y prestigio internacional.

El desarrollo de los **puertos** gallegos es fundamental para aprovechar toda la capacidad de su situación estratégica en las relaciones comerciales intercontinentales. Cuenta con 5 terminales portuarias de Interés General. El Puerto de A Coruña es por el que transitan más toneladas de mercancías y pasajeros, seguido del de Ferrol, que además tiene un gran potencial para llegar a ser un hub del suministro de gas natural licuado como combustible. La industria automovilística tiene un gran efecto de arrastre sobre los tráfico del Puerto de Vigo. Los automóviles fabricados allí son embarcados en buques ro-ro diariamente y transportados utilizando la Autopista del Mar, que permite agilizar el servicio marítimo, comunicando la ruta atlántica que conecta los puertos de Zeebrugge (Bélgica), Nantes Saint-Nazaire (Francia), Vigo, Tánger y Casablanca (Marruecos) con Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Además, la planta de Stellantis trabaja desde hace meses en la extensión de la Autopista del Mar a Liverpool. Estas rutas marítimas hacen que aumente considerablemente el tráfico del puerto, lo que supone una gran ventaja para el tejido industrial gallego.

Por otro lado, la gran Plataforma Logística del Puerto de Vigo, PLISAN, se encuentra ya en la primera fase de comercialización. La plataforma, situada a 35 km de Vigo y con una superficie bruta de 2.978.776 m², permitirá optimizar las gestiones y los flujos de transporte intermodal ferrocarril-carretera-marítimo.

Galicia es la primera región de la Unión Europea en el ámbito de la pesca y la segunda del mundo en el ámbito de la conserva. Cerca de la mitad de la flota pesquera nacional es gallega. La acuicultura gallega es una potencia a nivel mundial, especialmente en lo que respecta al mejillón en batea.

Por las características de su costa, climatología y oleaje, dispone de recursos de gran calidad para el aprovechamiento de la **energía marina**. El recurso eólico existente en las costas gallegas tendrá un gran impacto en el desarrollo energético de los próximos años, es un sector cuyo desarrollo es estratégico en la región. Múltiples agentes del tejido industrial gallego forman parte de su cadena de valor, contando con auténticos líderes en el mercado, coordinados por el Galician Offshore Energy Group (GOE-Asime) en colaboración con la Xunta de Galicia para situar a la región como hub eólico marino internacional, tanto en tecnología fija como flotante, y es que de los 5 parques eólicos flotantes instalados en Europa,

tres de ellos cuentan con componentes y tecnología gallega a través de Navantia, Windar y el conjunto de la cadena de valor de la industria gallega. Las costas gallegas cuentan con una media de velocidad de viento de 8,3 m/s y una densidad de potencia de 700 W/m²,²⁵ cuando el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) considera que con una densidad de potencia mínima de 400 W/m² es suficiente para que un proyecto eólico marino resulte rentable. En lo referente a la **energía undimotriz**. Presenta los valores de potencial más elevados a nivel nacional, con potencias medias de 45 kW/m, que pueden llegar a los 75 kW/m en invierno, la misma que se alcanza en el Báltico o el Mar del Norte durante todo el año.

La **biotecnología** gallega crece a un ritmo del 10% anual, siendo un sector económico estratégico para la comunidad, situándola como la tercera del Estado, por detrás de Cataluña y Andalucía, al concentrar cerca del 9% de las compañías que realizan actividades relacionadas con esta disciplina.²⁶

En cuanto al **turismo**, sigue siendo el más relevante de los sectores, pero se encuentra más equilibrado con otras actividades económicas marítimas que en otras regiones donde su peso es mayor.²⁷

CANTABRIA

Cantabria es una comunidad autónoma íntimamente ligada a la mar, cuya costa está bañada en su totalidad por el Mar Cantábrico. Cuna del sector naval español, la región ha evolucionado para convertir todos los recursos que ofrece el Cantábrico en motor para el crecimiento y generación de riqueza.

El sector marítimo ha crecido en Cantabria a un ritmo muy superior al del resto de la economía, siendo un sector que en estos años no solo ha aguantado la crisis, sino que incluso ha crecido de manera superior a años anteriores.

El sector marítimo de Cantabria tiene un peso notable en el sector marítimo español, por encima de su peso en el conjunto de la economía. Es un sector claramente innovador, que invierte en I+D+i el 23% del gasto de las industrias por este concepto de la región. Es un motor importante para su economía, suponiendo el 11% del PIB de la región y el 10% del empleo.

23 Clúster Marítimo de Canarias (CMC). "Informe de Actividad de la Economía Azul 2019 en Canarias 2019" realizado por el Centro Tecnológico de Ciencias Marinas (CETECIMA) dentro del proyecto Smart Blue que lidera el CMC.

24 Boletines Informativos Trimestrales sobre Construcción Naval publicados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MINCOTUR).



25 Global Wind Atlas.

26 Instituto Nacional de Estadística Gallega (IGE).

27 Asociación de Industrias del Metal y Tecnologías Asociadas de Galicia (ASIME) y NAVALIA.



El Clúster de Cantabria²⁸ y sus empresas apuestan por una explotación sostenible de los mares y océanos, para ello han puesto en marcha la Plataforma de la Economía Azul de Cantabria, que reúne a las principales empresas y organismos públicos de la comunidad relacionados con el sector azul.

Mediante una campaña-concurso en los institutos de educación secundaria de la región, se ha transmitido la importancia de la economía azul a las nuevas generaciones, de las cuales hemos recibido también su visión del sector. Cantabria apuesta por las energías renovables, por ello, varias empresas del clúster están desarrollando proyectos que usan H2 y NH3 como combustibles limpios.

Referente en la **construcción naval** hasta el pasado siglo, ha sabido reconvertirse y adaptarse a la competencia internacional. Apuesta por la digitalización y la transición a la industria 4.0, estando cada vez más automatizada y especializada, para abordar proyectos de alta tecnología. Igualmente, gracias a la especialización del astillero regional, Astander, que está especializado en reparaciones de grandes buques. La industria marítima de Cantabria es referente mundial en grandes transformaciones de buques y también es un referente nacional en el proceso de adaptación de los buques a las nuevas normativas internacionales que limitan las emisiones de gases de efecto invernadero. De hecho, el astillero cántabro es pionero en España y posee una larga experiencia en la instalación de sistemas de filtro y captación de CO₂ de manera que los buques cumplan con las nuevas exigencias de eficiencia energética.

El **Puerto** de Santander disfruta de una situación geográfica muy favorable, en medio de la cornisa cántabra y cuenta con una contrastada experiencia en tráficó como el ro-ro. En el año 2023 se ha puesto en marcha una terminal de contenedores con la que se incrementa la capacidad de las capacidades portuarias. Sus infraestructuras son excelentes y tiene conexión directa, rápida y económica con el centro del país. Por todo ello es un enlace óptimo con los países europeos de ámbito atlántico y báltico. Más del 50% de las mercancías transportadas en Cantabria lo hicieron a través del puerto, cerrando el año 2023 con un récord de 7 M de toneladas transportadas.

La industria marítima cántabra apuesta por las **energías renovables marinas** como una de las vías de crecimiento del Sector, debido a su gran potencial de desarrollo en la región que, además, permite una transición a una economía descarbonizada. Cantabria cuenta con las condiciones climáticas óptimas para convertirse en un referente europeo. Sus costas ofrecen viento, olas y corrientes marinas en abundancia. Resulta especialmente destacable el recurso undimotriz (unos 30 kW/m⁴ y con picos de 50 kW/m en invierno), que la sitúa en la segunda posición en España.

Se ha realizado un gran esfuerzo en cuanto a inversiones en los últimos años y cuenta con empresas implicadas en proyectos europeos de investigación e innovación. Tanto el Instituto de Hidráulica de Cantabria (IHC), con su gran tanque para realizar ensayos hidro-aerodinámicos marítimos, la Universidad, referente mundial en estudios costeros, como el Centro Tecnológico de Cantabria (CTC), que dispone de un laboratorio marino al aire libre único en Europa, están posicionándose en los mercados europeos como referentes en el desarrollo de la energía azul.

Tradicionalmente, la **industria pesquera y conservera** ha sido uno de los aportes más significativos a su economía y actualmente sigue siendo una de sus dos actividades líderes, tanto en facturación como en empleo. Solo la actividad de transformación de productos pesqueros genera un volumen de negocio de más del 20% de la facturación total del Sector Marítimo en Cantabria. Se sigue invirtiendo en su modernización, haciéndola cada vez más eficiente y sostenible para mantener su liderazgo.

El **turismo costero** es su otra actividad principal. La **náutica de recreo**, de gran tradición en la región, se encuentra actualmente en crecimiento, sobre lo que el Clúster MARCA está trabajando en presentar propuestas que permitan un crecimiento similar al de otras regiones de España.

Los **deportes náuticos**, con la vela y el surf a la cabeza hacen que Cantabria sea un referente mundial tanto en pruebas como en deportistas de élite que participan.

ASTURIAS

Asturias esta bañada en su totalidad por el mar Cantábrico, caracterizado por su tradición **pesquera**, que sin embargo ha decaído en las últimas décadas, perdiendo el 40% de su flota. Se están ejecutando proyectos de renovación de dársenas y se espera poder iniciar en este el Plan de Desarrollo de la Pesca Artesanal, con el horizonte del nuevo Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (2021-2027) que ha elaborado el Gobierno de Asturias. El litoral asturiano con unos 500 km de longitud, apenas 200 km en línea recta se caracteriza por presentar una costa expuesta y muy batida, con escasos puntos protegidos, coincidentes con las rías, de las que solo dos, la del Eo y Villaviciosa, reúnen condiciones para el desarrollo de la **acuicultura**. Las características de estas rías, de escasa profundidad y vaciado con las mareas, dejando al descubierto la mayor parte de la superficie, ha condicionado que la actividad a desarrollar se centre en el engorde de moluscos.²⁹

Los dos **puertos** más importantes de Asturias son el Puerto de Avilés y el Puerto de El Musel en Gijón, cuyo terminal de GNL se ha reactivado a raíz de la invasión de Ucrania y servirá de *hub* para el suministro al norte de Europa. Aunque tradicionalmente el **transporte marítimo** que acogen estos puertos se ha basado en los graneles, ambos generan la mayor parte de sus ingresos con sus terminales para “cargas de proyecto”. Esta actividad está caracterizada por la manipulación de cargas pesadas o sobredimensionadas y plantas industriales enteras, que requieren soluciones logísticas innovadoras y personalizadas. Su tonelaje es pequeño en comparación con el de los graneles, pero aportan una cifra de negocio por tonelada muy superior, y se trata además de tráficó limpios, de altísimo valor añadido, y de gran impacto en la generación de empleo en la comarca. Las recientes inversiones se han volcado en la finalización de las obras de la conexión ferroviaria y en la implantación del proyecto “*Smart Port Avilés*” (SPA), una plataforma tecnológica que crea inteligencia de negocio, así como la ventanilla única marítimo-portuaria, convirtiendo al Puerto de Avilés en un puerto puntero en cuanto a digitalización de procesos.³⁰

El **turismo marítimo y costero**, cuenta con una gran representación de las **actividades náuticas**, tanto de navegación como de pesca de recreo y deportiva.

Veinte marinas deportivas se distribuyen por toda la costa asturiana. Sus enclaves son privilegiados desde el punto de vista paisajístico y muy integrados en las villas marineras de Asturias.

Al igual que en otras provincias de la región, la **energía marina** es un sector con gran potencial. Tiene un alto componente tecnológico, que requiere mucha inversión en investigación, desarrollo e innovación y que genera un empleo muy cualificado en la región. Hoy en día, sin albergar ningún parque eólico *offshore*, existen entre 40-60 empresas asturianas que participan de este negocio, fabrican componentes y suministran servicios para plantas en otras partes de Europa. Actualmente las instalaciones de empresas dedicadas a la construcción de fabricación de torres para turbinas eólicas y cimentaciones *offshore*, ubicadas en Avilés, dependen totalmente de la exportación. Esta actividad está ligada estrechamente a la capacidad e infraestructura local de la industria siderúrgica y metalúrgica, de los puertos de Avilés y Gijón y de los astilleros.

Existe una gran tradición en el sector de la **construcción naval** y su industria ha evolucionado para adaptarse a las actuales demandas del mercado, permitiéndole posicionarse en Europa, si bien tradicionalmente los astilleros asturianos concentran un porcentaje muy destacado de su actividad en encargos nacionales. Actualmente se construye barcos de alta tecnología para el sector *offshore*, pesca, bunkering de GNL, etc. La mayoría se exportan a armadores europeos. Cuenta con diversos astilleros medianos y pequeños, varios de ellos especializados en buques y embarcaciones de aluminio, altamente tecnológicos y sostenibles. El cierre de fábricas de aluminio supuso un golpe para su industria naval, sin embargo, su situación es muy buena para atender las necesidades de la industria *offshore*. Para aprovechar esta oportunidad es necesario priorizar la reconversión industrial, con la implantación de tecnología, digitalización y robotización a corto plazo. En los últimos tiempos, ha logrado contratos de envergadura a nivel nacional e internacional en energía eólica marina, pesqueros factoría o buques oceanográficos, lo que ha permitido generar empleo y mantener unas cifras de crecimiento muy prometedoras.

PAÍS VASCO

El País Vasco mantiene desde la antigüedad una estrecha conexión con la Mar, abierto al Cantábrico, constituye una de sus principales fuentes de riqueza durante gran parte de su historia, a través del comercio, la pesca y la construcción naval, lo que hace que el Sector Marítimo tenga un importante peso en su economía.

Es uno de los pocos lugares en el mundo con una concentración de industria de **construcción y reparación naval** tan importante. En la actualidad la industria naval vasca cuenta con cinco factorías productivas de tres astilleros, pero todas ellas con un alto grado de especialización y una calidad constructiva que les merece un gran reconocimiento en el mercado internacional. Especializada en buques de alta tecnología y valor añadido como son los grandes buques atuneros cerqueros y los barcos para el mercado de renovables marinas. Así mismo cuenta con una industria auxiliar compuesta de más de 230 empresas, fabricante de equipos marinos, ingenierías de diseño y subcontratistas que acompañan el trabajo de los astilleros ofreciendo servicios de alto nivel tecnológico. Esta misma cadena de valor es la proveedora de soluciones tecnológicas para infraestructuras marítimo-portuarias y costeras, para el sector de las renovables marinas o para la acuicultura.

Como ejemplos de buques de alta tecnología podemos destacar varios buques vascos de 2023. Astilleros de Murueta botaba el buque carguero 'Katuxa NM', que dispone de propulsión diésel eléctrica, novedosa para este tamaño y tipo de buques, que le permitirá combinar dos generadores eléctricos principales y un auxiliar más pequeño. Ello permitirá al barco utilizar la potencia que necesita en cada momento y optimizar el consumo durante todas sus travesías. El buque "Edda Brint" de Astilleros Balenciaga es uno de los primeros buques para el sector eólico marino con capacidad para trabajar sin generar emisiones gracias al Hidrogeno. Por su parte, el buque de salvamento marítimo, "Heroínas de Sálvora" de Astilleros de Zamakona, será el primero de este tipo preparado para operar con drones en búsquedas en la mar e incluye una cubierta de vuelo para drones de hasta 9 metros y un hangar con capacidad simultánea para dos drones, con lo que se mejora la capacidad de manejo de todas las situaciones a las que se hace frente en Salvamento Marítimo.

La **actividad pesquera** en el País Vasco es otra de las actividades marítimas más relevantes. Cuenta con unos 200 buques lo que supone el 2% de la flota pesquera española. Resulta especialmente característica la flota pesquera bermeana. Esta villa marinera tiene su principal fuente de ingresos en la pesca y la industria conservera del pescado y tiene una importante flota de altura y la mayor flota de bajura de todo el País Vasco.

Es también en Bermeo, frente a sus costas, donde se encuentra el almacenamiento **offshore** subterráneo de gas natural, que es uno de los dos actualmente operativos en España.

Su ubicación, así como sus modernas infraestructuras de comunicaciones, facilitan el acceso y movilidad de personas y mercancías.

Sus dos **puertos** de interés general tienen importantes centros de entrada y salida de productos petrolíferos, de mercancías generales, vehículos y bienes siderúrgicos. El Puerto de Bilbao, está situado en el quinto puesto del ranking de movimientos entre los puertos españoles, según la información facilitada por Puertos del Estado (con un tráfico de 22 millones de toneladas, dato acumulado hasta agosto 2023). Los graneles líquidos (gas y petróleo) constituyen su principal mercancía, seguido de la mercancía general y los graneles sólidos.

En diciembre de 2023 el Puerto de Bilbao anunció que inicia el despliegue de la electrificación de sus muelles con la adjudicación de la primera fase para la redacción del proyecto constructivo y la ejecución de las obras de la nueva infraestructura eléctrica en el Muelle A-5 del Espigón Central del Puerto de Bilbao para la conexión de los buques a la red eléctrica terrestre, Onshore Power Supply-OPS, así como el servicio de mantenimiento integral, por importe de 4,7 millones de euros.

En el Puerto de Pasajes, emplazado en una bahía que le proporciona un abrigo total, los tráficos marítimos se caracterizan por el tráfico de productos siderúrgicos y chatarras, papel y automóviles. Tras la bajada de 2022 la instalación portuaria guipuzcoana repunta de nuevo gracias al granel sólido enfocado principalmente a alimentación y construcción y por el aumento del tráfico de vehículos, uno de los pilares del segundo puerto de Euskadi.

Además, tiene quince puertos dependientes de Gobierno



Vasco, que desarrollan actividades en el ámbito de transporte marítimo, pesquero y deportivo, según su envergadura. Su actividad se ha venido reorientando en los últimos años, para permitir que se concentre la práctica totalidad de la actividad pesquera en los cuatro más importantes: Bermeo, Ondárroa, Getaria y Hondarribia.

De nuevo la **náutica** y la **pesca deportiva y de recreo** toman protagonismo en las comunidades del norte de España. Dos modernos puertos deportivos de reciente construcción en Zumaia y Hondarribia se suman a las instalaciones ya existentes de Getaria y Getxo. Éste último cambiará su gestión en 2025, por un periodo de 15 años. La nueva concesionaria, una alianza entre Bycam y Abra Moyua, invertirá 21 millones de euros en la modernización de la marina vasca.

El País Vasco cuenta con su propia plataforma de ensayos en la mar de tecnologías para el aprovechamiento de la **energía marina**, la *Biscay Marine Energy Platform (BiMEP)*, con una de sus áreas de ensayos en mar abierto, donde el recurso de olas y viento es óptimo, profundidades entre 50-90 m y con conexión a red, para la demostración y validación de convertidores de energía de las olas y plataformas eólicas flotantes.

En estos momentos, en dicha área se encuentra ubicado el prototipo de tecnología flotante Demosath, en fase de demostración. Es un aerogenerador de 2 MW, con un diámetro de rotor de 96 metros. El diseño dispone de un único punto de anclaje lo que hace que se alinee de forma autónoma con el viento y las olas. Euskadi acoge 5 de las 34 tecnologías de plataformas flotantes del mundo.

La segunda área de ensayos de BiMEP se sitúa en Mutriku con una planta de ensayo y generación de energía de olas con tecnología de Columna de Agua Oscilante. Ofrece además una oportunidad única para el ensayo de nuevos conceptos de turbinas de aire, estrategias de control y equipamiento auxiliar³¹. La Estación Marina de Plentzia (PiE), es uno de los 24 centros europeos de investigación elegidos para constituir de manera conjunta la gran infraestructura de investigación sobre **biotecnología azul**; la *European Marine Biological Resource Centre (EMBRC-ERIC)*. Constituye a su vez un centro de enseñanza de alto nivel de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) donde se estudia la salud del medio ambiente marino y su influencia en la salud humana³².

31 Biscay Marine Energy Platform. BiMEP

32 Foro Marítimo Vasco (FMV).

5.3. REGIÓN MARÍTIMA LEVANTINO-BALEAR

Esta región incluye alrededor de 2.400 km de costa bañada por las aguas del Mar Mediterráneo, que se extiende entre los Cabos de Creus (situado al noreste de la Península Ibérica) y Gata (situado al sureste de la Península Ibérica) y las islas Baleares. El Mar Mediterráneo ha sido tradicionalmente y lo es en la actualidad, fuente de cultura y riqueza para España, estando presente en la mayor parte de sus regiones marítimas. Los territorios españoles comprendidos en esta región se dividen en cuatro Comunidades Autónomas, que incluyen un archipiélago.

CATALUÑA

En Cataluña el medio marino tiene un papel primordial desde el punto de vista social, cultural, medioambiental y económico. Los sectores económicos más importantes son, por orden de relevancia, el turismo, las actividades marítimo-recreativas y deportivas, la construcción naval, la pesca y la acuicultura. La energía eólica marina y la biotecnología marina son actividades emergentes con un gran potencial³³.

Cataluña es una potencia marítima muy importante en la Región Marítima Levantino-Balear y cuenta con una política marítima integrada, adaptada a la realidad del sector, con el objetivo de fortalecer el conjunto de actividades que inciden sobre el espacio marítimo catalán y poder ser un actor proactivo en procesos estratégicos de la UE en el Mediterráneo occidental.

Los **puertos** de Cataluña constituyen espacios de gran actividad económica y humana, ya que concentran transporte de personas y mercancías, actividad pesquera y/o actividades lúdicas y turísticas, que son una de las principales actividades marítimas de la región. Las Autoridades Portuarias de Barcelona y Tarragona constituyen un hub euro-mediterráneo, mueven cerca de 3 millones de pasajeros y 53 millones de toneladas, estando el Puerto de Barcelona entre los de mayor actividad de contenedores de la UE. En los Puertos de la Generalitat entran o salen anualmente más de 2,3 millones de toneladas de mercancías y su estrategia de crecimiento apuesta por la intermodalidad y la conexión ferroviaria con el Corredor del Mediterráneo.

El **turismo marítimo y costero** es muy relevante, tanto en facturación como en empleo, con una amplia costa y un clima cálido-mediterráneo, Cataluña se ofrece como destino turístico de calidad para toda Europa. Actividades como la náutica de recreo, de gran tradición en la región y la pesca recreativa y deportiva, se encuentran en crecimiento y actualmente cuenta con 52 puertos y clubes náuticos. Es muy relevante también la actividad de cruceros, siendo el Puerto de Barcelona líder en Europa, con siete terminales internacionales de pasajeros. El aumento en los últimos años del número de cruceros que atracan simultáneamente ha generado nuevos retos y oportunidades. Se han mejorado las terminales especializadas y las infraestructuras de GNL para bunkering, y se ha impulsado uno de los primeros proyectos piloto en España para la conexión eléctrica de los buques durante su estancia en el puerto, con el objetivo de mitigar las emisiones y los ruidos generados en el entorno de la ciudad.

En ciudades como Barcelona, donde la presión en los acuíferos naturales ha ido en aumento debido a su crecimiento y su actividad turística, se apostó hace tiempo por el uso de agua desalinizada. Actualmente dos plantas desaladoras permiten aportar 80 hm³/año de recurso potable, siendo la planta del Llobregat la más grande de Europa destinada al abastecimiento urbano, dando servicio a 4,5 millones de habitantes y produciendo hasta 60 hm³/año de agua.

En cuanto a la **construcción y reparación naval**, cuenta principalmente con pequeños astilleros de reparación y construcción de embarcaciones de pesca y náutica deportiva o de recreo.

COMUNIDAD VALENCIANA

La Comunidad Valenciana compuesta por tres provincias costeras cuenta con unos 520 km de costa, es la sexta de España. Su Sector Marítimo es de carácter marcadamente mediterráneo, como sucede en todas las regiones marítimas orientales. En las últimas cuatro décadas ha experimentado una importante transformación económica.

La provincia de Alicante se ha especializado en las actividades de acuicultura, pesca y transporte marítimo de pasajeros. Por su parte, la provincia de Valencia concentra la mayor parte de los trabajadores vinculados al transporte marítimo de mercancías y en Castellón es el turismo y la industria sus principales actividades económicas. La refinería del Grao de Castellón impulsa la economía de la provincia. Cuenta con una capacidad de tratamiento de 6 millones de toneladas al año. Es el motor económico de la provincia.

Nuevamente es el clima y la calidad de sus playas, de su gastronomía y su variedad y riqueza cultural, lo que la convierte en un destino turístico de gran relevancia. El **turismo marítimo y costero** se ha desarrollado ampliamente en todas las poblaciones del litoral valenciano, un turismo de sol y playa que se combina perfectamente con otras actividades que ofertan ciudades como Valencia, su capital y máximo exponente cultural, con un amplio espacio cercano al puerto situado en un eje de unos 2 km, donde se sitúa la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Un espacio cultural donde sorprenden la arquitectura de sus edificios, y entre otros atractivos, el mayor acuario de toda Europa, el *Oceanogràfic*. Otras ciudades como Torrevieja o Benidorm han ligado su desarrollo al turismo, considerándose esta última la capital turística para la Comunidad Valenciana. La náutica de recreo resulta estratégica en la comunidad, desde el ámbito de la competición (regatas, certámenes, etc.) al recreativo o el turístico. Son muchas las entidades y empresas que hacen posible su desarrollo y constituyen el mapa del sector deportivo, empresarial y social de la región.

Tiene tres **puertos** principales, cada uno especializado en tráficos diferentes. El Puerto de Valencia acoge un tráfico regular de pasaje con las Islas Baleares e Italia y protagoniza, en los últimos años, uno de los crecimientos más continuados y sólidos en el tráfico de cruceros del Mediterráneo. Sus tráficos de mercancías

son variados, destacando el de contenedores y vehículos. Cuenta además con una iniciativa propia, el proyecto H2Ports alineada con su estrategia de descarbonización logística portuaria, reducción de la huella de carbono del puerto y adopción de combustibles alternativos, que facilitan la transición de los puertos hacia operaciones de cero emisiones. Es el primer puerto en Europa capaz de suministrar este combustible alternativo. El Puerto de Sagunto, especializado en el tráfico de productos siderúrgicos, se caracteriza hoy en día por su polivalencia y se ha abierto a nuevos tráficos como el gas natural, vehículos, contenedores y granel sólido. El Puerto de Gandía acoge mayoritariamente tráfico de carga general convencional, con un alto grado de especialización en la manipulación de mercancías como bobinas y pasta de papel, madera de importación y productos agrícolas de la zona. En los próximos años se acometerán inversiones para mejorar la conectividad terrestre entre sus puertos y el *hinterland*, que incluirá tramos ferroviarios, como ejes prioritarios del Corredor Mediterráneo en las redes Transeuropeas de Transporte (Red TEN-T).

El **sector pesquero**, con una larga y antigua tradición, se encuentra en situación de retroceso, acusa la falta de vocación marítima entre las nuevas generaciones, como sucede en otras regiones y la falta de rentabilidad. Su amplio litoral y excelente calidad de las aguas hacen viable la implantación y desarrollo de empresas del sector de la acuicultura. Es líder a nivel nacional en el cultivo de dorada y también se cultivan especies como la lubina, la corvina y la anguila.

Otro sector tradicionalmente marítimo como es el de la **construcción y reparación naval**, se encuentra en similar situación a la de Cataluña, tras el cierre de la Unión Naval de Levante. Cuenta principalmente con pequeños astilleros de reparación y construcción de embarcaciones de pesca y náutica deportiva o de recreo.

Un campo aun por desarrollar, pero con una realidad científica y empresarial latente en la Comunidad Valenciana es el de la **biotecnología azul**. Hay un interés creciente en su industria por las potenciales aplicaciones de los organismos marinos para el desarrollo de nuevos productos y servicios (sectores agroalimentario, cosmético y agroquímico). A largo plazo, el sector puede ofrecer puestos de trabajo altamente cualificados e importantes oportunidades en otros sectores relacionados. Además, en Castellón se sitúa una de las 10 refinerías que existen en España.



MURCIA

El litoral de la Comunidad Autónoma de Murcia se divide en dos tramos diferenciados por su morfología y también por las características de las actividades que se dan en ellos. Al norte se sitúa el Mar Menor, una laguna de agua salada donde el turismo y la pesca artesanal son las principales actividades, y al sur del Cabo de Palos, mar abierto, con ciudades como Cartagena con un gran valor marítimo cultural e industrial.

Según los estudios elaborados para el desarrollo de la Estrategia Marítima de la Región de Murcia, la economía azul supone un 36,7% del PIB regional. Tanto es así que la comunidad murciana acoge, desde 2023, los principales encuentros nacionales del sector naval y marítimo en materia de sostenibilidad, como son el *“Summit on underwater noise management”* o el *“International Forum on nature-based solutions and innovative technologies”*, con el objetivo de conocer y profundizar en la creación de soluciones tecnológicas innovadoras dirigidas a conseguir océanos más saludables. Las aportaciones a la economía azul las lidera el Puerto de Cartagena, junto a la comunidad portuaria y las empresas del Valle de Escombreras (25,5%); seguido del turismo (5,4%); la construcción y reparación naval (5%) y la pesca y acuicultura (0,8%).

La Autoridad Portuaria de Cartagena y su **puerto**, primero a nivel nacional en tráfico a granel y cuarto en volumen de mercancías, goza de una buena posición en la ruta de comunicación entre el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo, entre Europa y África, y en las rutas continentales entre América, Europa y Asia. Esto permite que sea una de las entradas naturales a Europa. En las últimas décadas se ha dado un importante impulso al **transporte marítimo** gracias a las inversiones en infraestructuras realizadas en él, siendo aún necesario invertir en mejorar su intermodalidad marítima-ferroviaria, para mejorar la conectividad por tierra. La ampliación de su Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y del Puerto de Escombreras ha favorecido la aparición de nuevos proyectos de inversión industrial como la ampliación de la refinería, y en los próximos años se podrá ampliar la cuota de mercado, diversificar tráfico y aspirar a convertirse en un referente del transporte marítimo en el Mediterráneo. Además, el Centro Tecnológico Naval y del Mar, punto de encuentro de las entidades del sector naval y marítimo que desarrolla soluciones para mejorar la competitividad

de las empresas mediante la innovación y que durante el presente año celebrará su vigésimo aniversario, coordina dos proyectos europeos que buscan fomentar el transporte marítimo sostenible: Poseidón, que pretende contribuir en la reducción de las emisiones del transporte marítimo en un 90% de forma rentable, siendo este uno de los objetivos de la estrategia de desarrollo de soluciones limpias y la misión del Pacto Verde Europeo; y Green Marine Med, proyecto financiado por la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructura y Medio Ambiente de la Comisión Europea (en inglés, CINEA), que persigue tejer una red de innovación abierta en de Transporte Marítimo Sostenible del Mediterráneo que representará a toda la cadena de valor del sector, incluidas comunidades de buques, puertos, marinas, sectores de combustible y energía, finanzas, inversión, innovación y otras partes interesadas.

En torno a la comunidad portuaria, las compañías del Valle de Escombreras superaron en 2019 los 8.000 millones de euros de volumen de negocio, 1.594 empleos directos y 23.595 empleos indirectos. El Valle de Escombreras se ha convertido en el núcleo energético e industrial del sureste español y está liderado, a su vez, por una de las 10 refinerías que existen en España. Su situación geográfica y la proximidad a la ciudad de Cartagena lo convierten en un emplazamiento industrial estratégico de gran interés.

El **turismo** genera más del 80% del empleo en la región, dispone de una amplísima oferta, capacidad de alojamiento e infraestructuras y, en los últimos años, se ha enriquecido como el octavo destino español por número y afluencia de cruceristas y cruceros. Es un sector con un gran efecto de arrastre sobre un elevado conjunto de actividades productivas. Aún no ha experimentado, sin embargo, el nivel de desarrollo que recursos como el patrimonio cultural y sus riquezas submarinas le ofrecen.

La **construcción y reparación naval** generaron más de 6.400 empleos directos e indirectos en la región en 2021. Este sector está representado principalmente por una amplia red de empresas auxiliares y altamente especializadas en torno a uno de los grandes astilleros nacionales, y muy ligado a la base naval de Cartagena como punto estratégico para la **defensa** del país. La factoría de NAVANTIA-Cartagena, que acomete proyectos de todo tipo de buques militares y civiles, está especializada en la construcción de submarinos y buques altamente tecnológicos.

ISLAS BALEARES

La Comunidad Autónoma de las Islas Baleares está formada principalmente por un archipiélago de 5 islas y diversos islotes que cuenta con más de 1.283 km de costa. La cuenca marítima Balear hace de zona de transición entre las regiones septentrionales y meridionales, jugando un papel muy importante como punto estratégico de circulación general del Mediterráneo Occidental. Sus aguas, de una riqueza biológica extraordinaria, albergan espacios naturales protegidos y especies de peces, algas y plantas como la Posidonia Oceánica que conviven con la actividad humana. Su estrategia de crecimiento busca el equilibrio entre abastecer las necesidades de las diferentes actividades económicas que se desarrollan en sus aguas y conservar su biodiversidad.

Como sucede generalmente en los archipiélagos, el **transporte marítimo y la actividad portuaria**, son, además, de esenciales, muy relevantes en su economía. La Autoridad Portuaria de Baleares gestiona cinco puertos de interés general: Palma, Alcudia, Eivissa y la Savina. El Puerto de Palma, haciendo frente a limitaciones de espacio, dispone de unos servicios que han posibilitado su consolidación como uno de los más importantes puntos de tráfico de cruceros de todo el Mediterráneo. La bahía de Palma es también el marco de algunas de las regatas más importantes del Mediterráneo: la Copa del Rey y el Trofeo SAR Princesa Sofía. La combinación entre carga y descarga de mercancías, navegación recreativa y deportiva, transporte de pasajeros y pesca, que obligan a realizar una optimización del uso de las instalaciones y del espacio.

De igual manera, la **desalinización** está muy desarrollada en las islas, porque carecen de recursos hídricos, lo que conlleva a una imperiosa necesidad de desalinizar el agua de mar. La producción regular de agua en las plantas desaladoras permite el mantenimiento y la recuperación de los pocos acuíferos naturales con los que cuenta el archipiélago. Ocho plantas desaladoras abastecen la demanda de todo el año y complementan los picos de consumo de los acuíferos subterráneos causados por el sector turístico.

Pero es el **turismo marítimo y costero** el principal motor de la economía balear. Las Islas Baleares es un destino turístico idóneo para disfrutar del mar, con sus calas vírgenes, su cultura y gastronomía atraen tanto a turistas nacionales como internacionales. Estos visitantes, que pernoctan en las islas, realizan todo tipo de actividades relacionadas con el mar. Los cruceros suponen un gran aporte a la economía balear, con más de 810 buques al año, son el tercer destino nacional en cuanto a número de buques, tras Canarias y Barcelona. El Puerto de Palma es considerado el puerto base de este tipo de embarcaciones en el Mediterráneo y uno de los principales a nivel mundial. También la náutica de recreo es de excelente calidad y sobresale por sus instalaciones, con más de 43 puertos deportivos registrados entre las diferentes islas. La desestacionalización de todas estas actividades es uno de los objetivos posibles a cumplir a corto plazo gracias a la climatología de las islas.

Actualmente la UE desarrolla un proyecto de economía azul como CCF (Red de Cruceros Costeros y Fluviales), que tiene como objetivo impulsar los destinos náuticos de las Islas Baleares y las actividades económicas asociadas al sector del turismo náutico cultural y se ha convertido en un gran motor de creación de innovación y emprendimiento empresarial.

Otros sectores tradicionales como la **pesca** y la **acuicultura** marítima son pequeños en la Islas, pero no por ello dejan de ser importantes. La pesca artesanal y de arrastre son las más representadas y representan en su conjunto el 3,73 % de la flota pesquera española. Respecto a la **construcción y reparación naval**, está formada fundamentalmente por pequeños astilleros de construcción y reparación de embarcaciones pesqueras y de recreo. La reparación y transformación de barcos de lujo y grandes yates es especialmente reseñable en Baleares, gracias a Astillero de Mallorca, líder en esta actividad, con más de 250 reparaciones anuales.³⁵

Las Illes Balears cuenta desde el año 2019 con una ley de **cambio climático y transición energética** que establece las bases para la adaptación de la Comunidad al cambio climático, lo que ha permitido la penetración de las energías renovables, la electrificación de algunos consumos y el desarrollo de la eficiencia energética.

34 Centro Tecnológico Naval y del Mar.

35 Clúster Marítimo de las Illes Balears.



El Plan de Inversiones para la Transición Energética de las Islas Baleares (PITEIB), dentro del marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), se concibe como una iniciativa destinada a agilizar y fortalecer el proceso de transición energética en la región, reconociendo la singularidad insular como un factor crucial en la lucha contra el cambio climático. Es fundamental tener en cuenta las dificultades adicionales que enfrentan los territorios insulares para lograr la descarbonización, así como el impacto amplificado del cambio climático en estas áreas.

Actualmente la Comunidad Autónoma tiene unos retos principales en lo que respecta a Transición Energética y son avanzar en la descarbonización del sistema balear mediante la implantación de energías renovables, descarbonización de la movilidad hacia un sistema más sostenible, electrificado y colectivo, impulsar la descarbonización del mar, mediante la electrificación de las instalaciones portuarias y la introducción de nuevos combustibles no contaminantes. También aumentar la eficiencia energética, especialmente de los grandes consumidores de energía como el ciclo del agua, para reducir el consumo de estas instalaciones.

5.4. REGIÓN MARÍTIMA SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA

Es la región situada al sur de la península ibérica, incluyendo dos demarcaciones marítimas con características heterogéneas, debido a las aguas que las bañan y a que se encuentran separadas por el propio estrecho de Gibraltar: Por un lado, la parte más occidental del mar Mediterráneo, extendiéndose desde el Cabo Espartel (norte de África) y pasando por el estrecho de Gibraltar hasta el mar de Alborán, incluyendo las islas Chafarinas, el islote de Perejil, Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas, la isla de Alborán y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla; por otro lado, el suroeste de la Península Ibérica, limitado por las costas meridionales de Portugal, la costa suroeste de España y la costa norte de África. Su margen continental septentrional está delimitado por Tarifa en el estrecho de Gibraltar, y hacia el oeste por el Cabo de San Vicente, en Portugal. Los territorios españoles que se encuentran en ella incluyen una comunidad y dos ciudades autónomas.

El espacio marítimo que comprende el mar de Alborán es la entrada y salida del Mar Mediterráneo, el punto de contacto entre el continente africano y el europeo y el punto de unión entre el Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico. Alberga una riqueza natural excepcional, al ser la ruta de paso obligado de numerosos animales migratorios y también lo es del transporte marítimo entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo. Es una zona de gran importancia a nivel geopolítico, estratégico y científico.

ANDALUCÍA

La Comunidad Autónoma de Andalucía cuenta con casi 1.000 km de costa que agrupan importantes nodos logísticos portuarios, una impresionante riqueza pesquera, grandes posibilidades en desarrollo de energías marinas, acuicultura y turismo marítimo y costero.

Su territorio abarca la totalidad de la Región Marítima Sur, lo cual otorga a la región una posición privilegiada de ámbito mundial. Esto es clave para los sectores relacionados con la mar y la industria.

La industria de la **construcción naval y de reparaciones**, con los buques de cruceros como referencia, toma especial relevancia en la provincia de Cádiz gracias a grandes empresas que ejercen de tractoras de la actividad en Andalucía Occidental. Navantia cuenta con dos centros productivos en Cádiz (San Fernando y Puerto Real), para abordar grandes proyectos de construcción naval civil o militar y también de eólica. Además, de un astillero de reparaciones en la propia Cádiz. También en la provincia de Cádiz destaca Dragados Offshore, una empresa líder en ingeniería, aprovisionamiento y construcción para el petróleo, gas y otras industrias relacionadas con la energía. Entre sus clientes principales, cuenta con empresas como Maersk Oil & Gas, y sus instalaciones en Andalucía se encuentran en Puerto Real y Algeciras. Las primeras,

incluyen un total de 22 talleres de fabricación cubiertos y 86.000 metros cuadrados de almacenaje. Las instalaciones de la Bahía de Algeciras cuentan con un patio de fabricación de 350.000 metros cuadrados y el dique seco más grande de Europa.

Asimismo, hemos de reseñar las labores de mantenimiento de los barcos de US NAVY asignados a la Base Naval de Rota. En Andalucía Oriental, en cambio, hay pequeños astilleros más orientados a la reparación, mantenimiento o transformación de barcos pesqueros o de náutica de recreo. Cabe destacar además el gran volumen de empresas auxiliares que operan dentro del sector y forman parte de su tejido productivo. Además de otras entidades que lideran la ingeniería, aprovisionamiento y construcción para la industria del petróleo y gas.

El complejo de **infraestructuras portuarias** de Interés General en Andalucía se compone de 7 Autoridades Portuarias (Almería, Motril, Málaga, Huelva, Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras y Sevilla) situadas estratégicamente en uno de los puntos calientes del **tráfico marítimo** intercontinental. Aproximadamente 130.000 barcos cruzan anualmente por delante de sus costas. A estas cifras hay que sumar el alto tráfico registrado por el paso de mercancías, fundamentalmente camiones, aproximadamente 300.000, entre ambos continentes (Europa y África) en el marco del Estrecho de Gibraltar. Algeciras es hoy uno de los puertos más importantes de Europa. No en vano, en 2023 ha vuelto



a cerrar con un tráfico por encima de los 100 millones de toneladas (los datos son de noviembre de 2023), una cifra que ha rebasado durante ocho años seguidos.

Andalucía es la comunidad que más aporta al crecimiento de las exportaciones marítimas de España, al rozar los 20.000 millones en ventas y una subida del 28,1% en los once primeros meses de 2022 con relación al mismo periodo del año anterior, según informa Extenda-Andalucía (último dato disponible). Es la región que más aporta al crecimiento de las exportaciones nacionales por vía marítima, concretamente, 4,6 puntos del 23% que avanza España en esos once meses, hasta los 116.722 millones. Además, lidera el ranking exportador por toneladas, con el 26,9% del total nacional (24,8 millones de toneladas de un total de 92 millones), y se sitúa como segunda en el valor de las ventas, con el 17,1% de España, sólo superada por Cataluña (21,5%).

Los siete puertos de interés general andaluces avanzan en materias como la descarbonización, la digitalización y el pasado octubre se reunieron también con la Junta de Andalucía para acordar la realización de un estudio que mida su impacto económico en la comunidad.

68 La **pescas** en Andalucía es una tradicional fuente de riqueza. En torno a 20.000 familias viven de ella. Las características de la comunidad diferencian de forma clara dos vertientes dentro del sector pesquero: la

Atlántica y la Mediterránea. Ambas suman una gran flota pesquera dedicada fundamentalmente a las artes menores, arrastre, cerco y palangre. Este sector guarda grandes tesoros del patrimonio cultural, como es el caso de la Almadraba (para la pesca del Atún Rojo) o la industria de las salazones. La **acuicultura** en Andalucía cuenta con una gran tradición que tiene su origen en los esteros tradicionales vinculados a la producción de sal, de los cuales se tiene conocimiento histórico desde la época romana, perdurando este sistema de cultivo en Andalucía hasta nuestros días. Son numerosas las especies cultivadas en Andalucía a través de los diferentes sistemas de producción acuícola tanto terrestre como costera. La tipología de los cultivos terrestres va variando y adaptándose a las diferentes características de sus dos vertientes. Asimismo, la posible integración de acuicultura en plataformas de eólica marina flotante podría abrir importantes oportunidades.

Andalucía recibió casi 31 millones de turistas en 2022, y a falta del cierre del dato de 2023, la cifra ascenderá al entorno de los 33 millones. En cuanto al **Turismo Azul** (turismo náutico, cruceros, litoral o costero y de buceo), más del 65% del litoral de la región es playa y existen unos 73 espacios náuticos-recreativos, siendo la provincia de Cádiz la que posee mayor número de instalaciones y de atraques, seguida de Málaga, Huelva y Almería. La actividad que genera el sector del turismo

náutico en Andalucía es una fuente muy importante de ingresos para la región: el último estudio, de 2018, indica que son 285 millones de euros los generados, mientras que podría haberse llegado hasta los 400 millones en los últimos años. Los puertos de interés general de Andalucía, por su parte, han recibido en 2023 una cifra de 1,2 millones de cruceristas en un total de 800 escalas, datos que pulverizan los de los últimos años, lo que supone un crecimiento del 30% más en 2019, año pre-pandémico. Esta actividad está en crecimiento. Son los puertos de Cádiz y Málaga los que tienen una mayor actividad característica. Suncruise Andalucía sigue vertebrando al sector, y colabora con la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y con el Puerto de Ceuta, con el fin de optimizar los datos de cruceristas y visitas, busca establecer alianzas estratégicas y afinar la promoción e impulsa proyectos de sostenibilidad y digitalización, los dos grandes retos del turismo de cruceros. También hay iniciativas en la región para impulsar el turismo de buceo, como ocurre en Cataluña, Murcia o Canarias, aunque está en su primera fase de identificación de recursos y zonas de buceo para su posterior promoción.

La indudable situación geográfica estratégica de la región atrae a numerosas instalaciones tanto públicas, como de empresas privadas, cuyo objetivo fundamental es la investigación y desarrollo tecnológico en el ámbito de la **seguridad marítima** y sistemas de **defensa** navales. Todas ellas están orientadas a la generación de soluciones adaptadas al entorno, tanto a efectos de vigilancia como del conocimiento del medio marino, robótica submarina y otros sistemas de recopilación de datos para la gestión del conocimiento y comunicaciones relativas a la defensa. La Armada Española tiene una de sus bases navales en Rota, la cual alberga el Cuartel General de Operaciones de la Unión Europea (ES-OHQ), al frente de la operación Atalanta, que combate la piratería en el Índico, y que acaba a finales de 2024.

La región se caracteriza por su alto potencial para la generación de un modelo de desarrollo energético sostenible, con grandes fuentes de recursos por explotar, y la posibilidad de generación de **energía azul** es una de las más interesantes. El recurso existente permite aprovechar todo tipo de energías marinas, pero son especialmente reseñables la de corrientes marinas por la capacidad del recurso en el Estrecho de Gibraltar y la eólica marina, que además es la más avanzada en

la actualidad, tecnológicamente hablando. La longitud de costa, los vientos existentes en su zona de influencia y la capacidad y experiencia de la Industria Naval convierten a Andalucía en un lugar idóneo para el desarrollo de la generación eólica de energía mediante soluciones de plataformas flotantes multipropósito, capaces de combinar la eólica y otras energías y actividades como la acuicultura en su estructura y que se están impulsando y presentando para recibir fondos *Next Generation EU*.

Otros sectores como la **desalación** y la **biotecnología azul** tienen también actividad reseñable en esta región. Andalucía cuenta con siete grandes plantas desaladoras de agua marina y numerosos centros e instituciones científicas muy consolidadas y con un gran potencial para la investigación y desarrollo biotecnológico.

El impulso de las actividades económicas que conviven en el entorno marítimo-marino de Andalucía es un reto necesario para potenciar su máximo desarrollo, porque aún no se está aprovechando toda su capacidad. Para ello se requiere, por un lado, de un mayor impulso formativo y de especialización, en concordancia con la demanda de las empresas y por otro lado una mayor difusión de las oportunidades que la Economía Azul supone para el empleo en Andalucía. Iniciativas como la creación de una Comisión de la Economía Azul por parte de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA), fomentan el impulso necesario a nivel empresarial. Otro reto importante es lograr una mayor armonización normativa que permita el desarrollo de estos sectores³⁶.

De cualquier forma, debemos destacar que la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul ha liderado durante más de un año y medio la creación de la Estrategia Andaluza de Economía Azul Sostenible, que ha contado con la aportación de más de 350 expertos, investigadores, empresarios y agentes de la Economía Azul y que, de forma pionera a nivel mundial, traza una hoja de ruta que establece un horizonte de futuro para crear más empleo y riqueza. Se han efectuado siete paneles de todos y cada uno de los subsectores azules y, ya con la caracterización del sector de la Economía Azul, el siguiente paso será el plan de acción que concretará estas medias. El Clúster Marítimo Marino de Andalucía ha participado intensamente en la creación de esta estrategia.

CEUTA Y MELILLA

Ambas Ciudades Autónomas están situadas en la costa norte de África. Su situación geográfica favorece que sus puertos tengan una consolidada experiencia en tráficos de pasajeros, mercancías y avituallamiento a buques. Sus puertos contribuyen notablemente a la economía local, pero es el turismo marítimo y costero, una vez más, el que más peso tiene. Las actividades pesqueras tradicionales como la almadraba se mantienen localmente.

Ceuta puede considerarse, junto con Algeciras, la puerta del Mediterráneo. Sus instalaciones portuarias están perfectamente integradas en la ciudad y son referentes en *bunkering*. Consta de mucho atractivo turístico posicionando su puerto como el cuarto más transitado a nivel nacional, por pasajeros de *ferries* y cruceros. También tiene uno de los puertos deportivos más transitados del Mediterráneo.

En 2021 la Cámara de Comercio de Ceuta y el Clúster Marítimo de Andalucía firmaron un convenio de colaboración para el impulso de la economía azul en la Ciudad Autónoma que busca poner en marcha medidas de estímulo para hacer una planificación inteligente, sostenible e integradora del sector empresarial, de las administraciones públicas, del mundo del conocimiento y de todo lo relacionado con el medio marino.

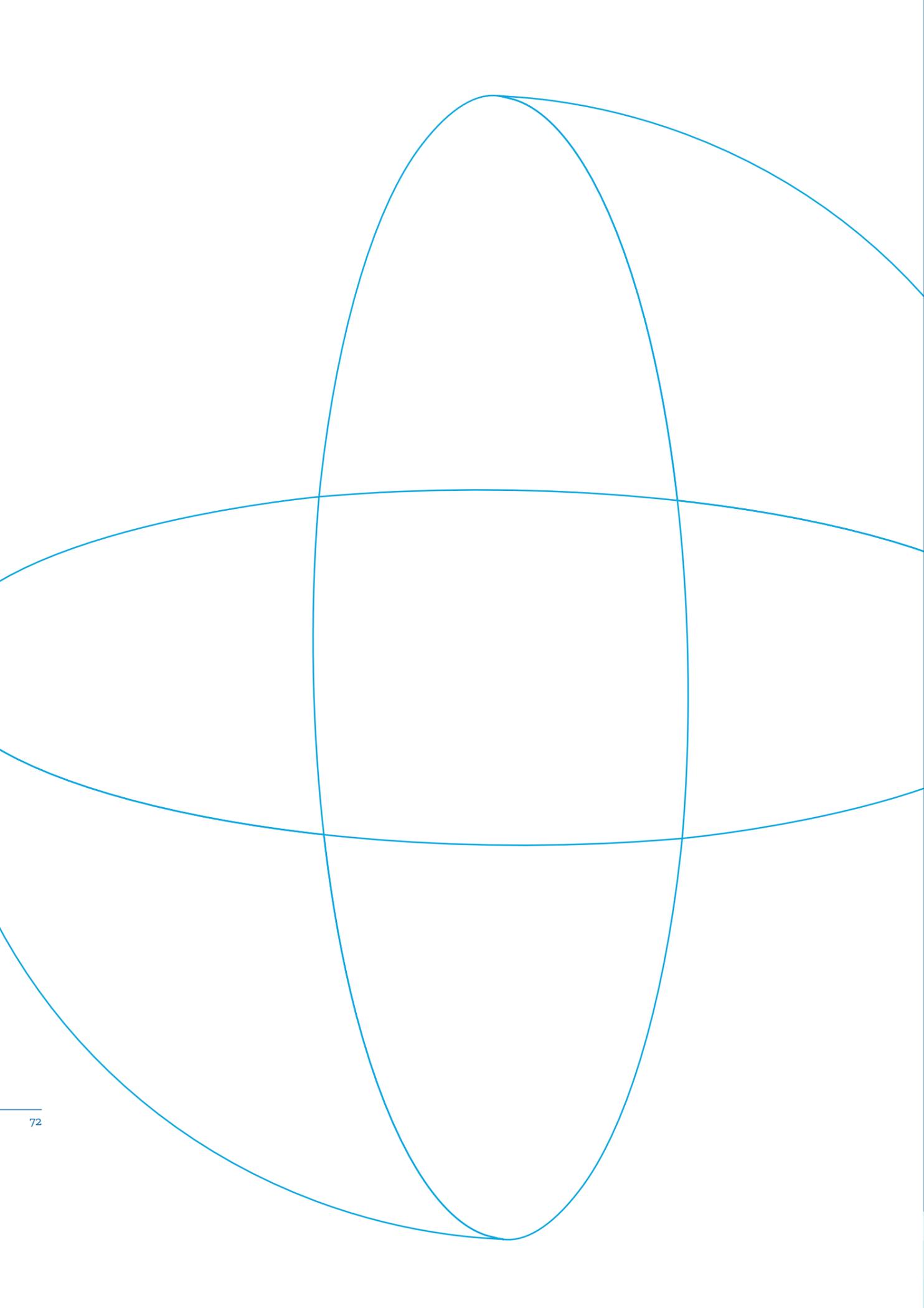
En Melilla el puerto constituye un pilar para el desarrollo de la ciudad y del comercio y tiene potencial de crecimiento con la mejora de sus conexiones fronterizas. Su cercanía a Marruecos y sus 9 playas de arena hacen que sea un punto turístico importante.

Región Marítima	CC.AA.	Actividades portuarias		Construcción y reparación naval		Recursos marinos no vivos		Recursos marinos vivos		Transporte marítimo		Turismo costero		Total general	
		VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo
CANARIA	Canarias	6,8%	2,5%	2,1%	1,9%	0,0%	0,0%	3,5%	4,5%	3,9%	2,2%	83,6%	88,9%	100%	100%
NORATLÁNTICA	Galicia	14,2%	6,3%	9,2%	8,2%	0,0%	0,0%	40,3%	46,0%	1,9%	0,9%	34,4%	38,6%	100%	100%
	Asturias	11,2%	4,1%	2,8%	2,4%	0,0%	0,0%	12,4%	14,5%	1,9%	0,9%	71,7%	78,0%	100%	100%
	País Vasco	11,9%	4,8%	2,8%	2,4%	0,0%	0,0%	21,2%	23,1%	3,9%	1,7%	60,2%	67,9%	100%	100%
	Cantabria	6,6%	2,7%	2,9%	2,5%	0,0%	0,0%	24,0%	23,6%	1,0%	0,6%	65,5%	70,6%	100%	100%
LEVANTINO-BALEAR	Cataluña	9,0%	3,2%	1,7%	1,4%	0,0%	0,0%	5,9%	7,0%	1,7%	1,1%	81,6%	87,2%	100%	100%
	Comunidad Valenciana	14,6%	5,7%	1,8%	1,7%	0,0%	0,0%	6,7%	7,6%	2,9%	1,8%	74,0%	83,2%	100%	100%
	Región de Murcia	10,1%	3,9%	6,6%	5,2%	0,1%	0,1%	16,7%	21,1%	1,6%	0,8%	64,9%	68,9%	100%	100%
	Islas Baleares	3,5%	1,2%	3,5%	3,2%	0,0%	0,0%	1,6%	1,9%	2,7%	2,3%	88,8%	91,4%	100%	100%
SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA	Andalucía	12,1%	5,1%	4,1%	3,5%	0,0%	0,0%	11,1%	12,9%	1,5%	0,9%	71,3%	77,7%	100%	100%
	Ceuta y Melilla	43,1%	18,5%	1,3%	1,4%	0,0%	0,0%	4,1%	6,0%	5,7%	4,8%	45,8%	69,3%	100%	100%
OTRAS	Otras CCAA	44,1%	32,8%	3,9%	4,0%	0,2%	0,1%	36,9%	52,7%	14,9%	10,4%	0,0%	0,0%	100%	100%

Estimación de pesos de empleo y VAB del Sector Marítimo para cada una de las Regiones Marítimas

Región Marítima	CC.AA.	Actividades portuarias		Construcción y reparación naval		Recursos marinos no vivos		Recursos marinos vivos		Transporte marítimo		Turismo costero		Total general	
		VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo
CANARIA	Canarias	6,8%	5,5%	7,1%	6,9%	1,9%	2,0%	3,4%	3,4%	15,7%	13,9%	13,8%	12,6%	11,5%	10,8%
NORATLÁNTICA	Galicia	11,7%	12,3%	25,6%	26,0%	3,9%	3,1%	31,7%	31,4%	6,5%	5,1%	4,7%	4,9%	9,6%	9,7%
	Asturias	2,1%	1,8%	1,7%	1,7%	0,0%	0,0%	2,2%	2,3%	1,5%	1,2%	2,2%	2,3%	2,2%	2,2%
	País Vasco	4,4%	4,2%	3,4%	3,4%	2,9%	1,0%	7,5%	7,1%	5,9%	4,4%	3,7%	3,9%	4,3%	4,4%
	Cantabria	1,0%	1,0%	1,5%	1,5%	0,0%	0,0%	3,5%	3,0%	0,6%	0,7%	1,7%	1,7%	1,8%	1,8%
LEVANTINO-BALEAR	Cataluña	16,2%	13,9%	10,2%	10,1%	16,5%	15,3%	10,1%	10,6%	12,4%	14,5%	24,2%	24,7%	20,7%	21,5%
	Comunidad Valenciana	15,5%	14,6%	6,6%	7,0%	14,6%	18,4%	6,8%	6,8%	12,6%	13,4%	13,0%	13,9%	12,3%	12,7%
	Región de Murcia	2,3%	2,4%	5,0%	5,2%	11,7%	15,3%	3,6%	4,5%	1,5%	1,5%	2,5%	2,8%	2,6%	3,1%
	Islas Baleares	3,6%	2,7%	12,1%	11,7%	3,9%	5,1%	1,5%	1,5%	11,2%	14,9%	15,1%	13,4%	11,9%	11,2%
SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA	Andalucía	19,4%	19,4%	22,0%	22,0%	17,5%	18,4%	16,9%	17,2%	9,6%	9,8%	19,0%	19,5%	18,6%	19,1%
	Ceuta y Melilla	1,3%	1,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,7%	0,8%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%
OTRAS	Otras CCAA	15,9%	21,3%	4,7%	4,2%	27,2%	21,4%	12,7%	12,0%	21,9%	19,8%	0,0%	0,0%	4,2%	3,2%

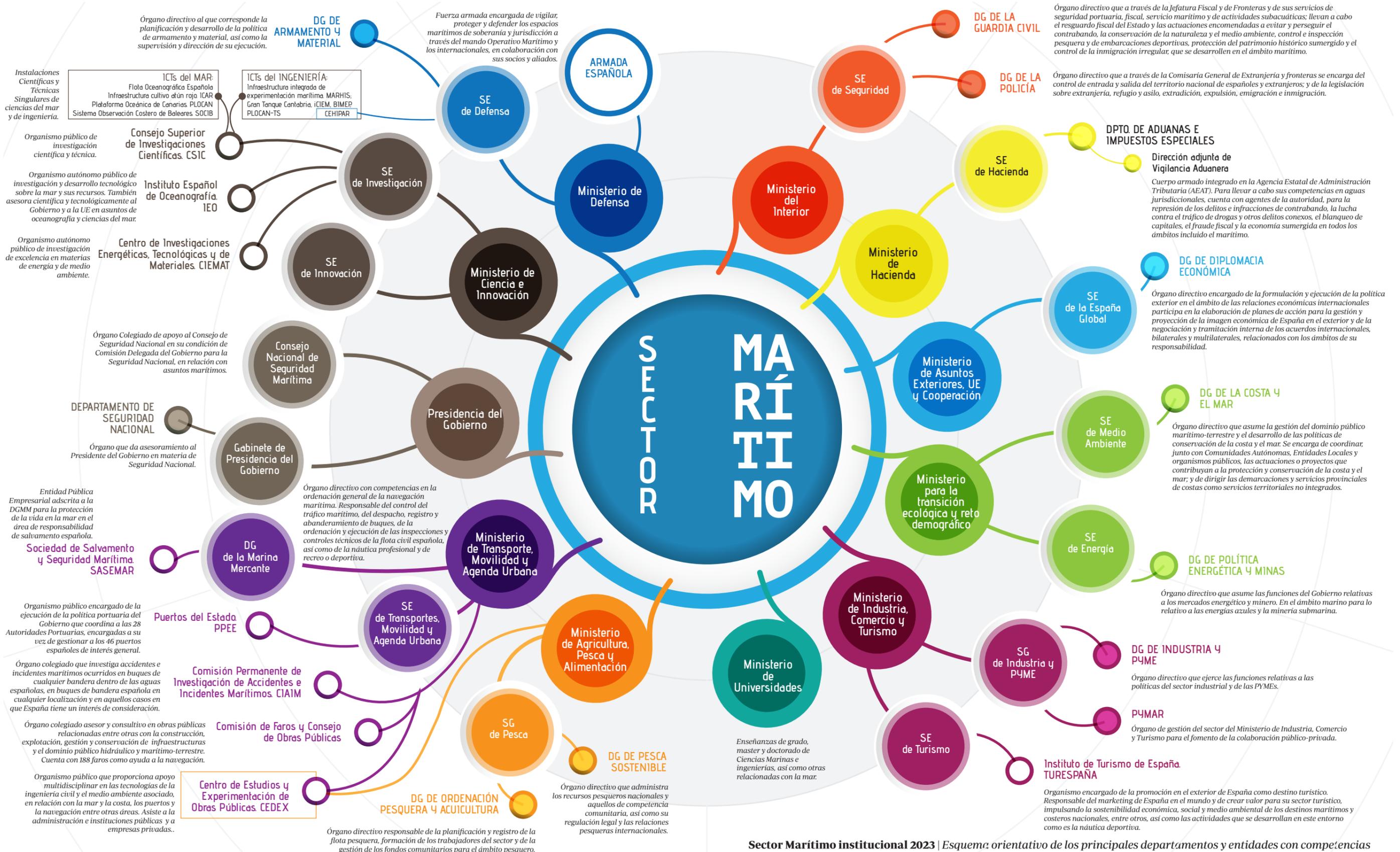
Estimación de pesos de empleo de VAB y EMPLEO del Sector Marítimo de cada una de las Regiones Marítimas



SECTOR
ESTRATÉGICO

SECTOR ESTRATÉGICO

El Sector Marítimo es amplio y complejo, con multitud de interconexiones entre las diversas actividades que lo componen. Su relevancia y heterogeneidad en España implica a diversos Ministerios en su gestión.





El Sector Marítimo Español, entendido como el conjunto de actividades económicas relacionadas con la mar, es un Sector Estratégico para la economía y la sociedad española.

Se entiende como sector estratégico aquel cuya actividad económica y productiva proporciona un servicio esencial e imprescindible para desarrollar y cumplir los objetivos de una población en un determinado territorio. Conceptos como la seguridad nacional, la economía, el empleo, el crecimiento y el bienestar social son criterios para dimensionar y considerar un sector como estratégico en un contexto geopolítico concreto.

El Sector Marítimo es estratégico, fundamentalmente por las siguientes razones:



Por tener capacidad de arrastre sobre otras actividades auxiliares y complementarias al mismo.



Por contribuir de forma significativa al crecimiento económico con una elevada participación en el VAB.



Por contar con un tejido empresarial relevante, con una significativa presencia en toda España, especialmente pero no en exclusiva, en regiones costeras.



Por su notable incidencia en la generación de empleo.



Por participar activamente en el desarrollo y avance tecnológico del país.



Por su importancia en el desarrollo del comercio exterior de España.

Esta condición requiere un tratamiento específico y unificado por parte de las Administraciones Públicas, así como la adopción de una estrategia de crecimiento sostenible.



EJES ESTRATÉGICOS PARA EL SECTOR MARÍTIMO



EJES ESTRATÉGICOS PARA EL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

Se establecen a continuación una serie de ejes que se consideran estratégicos para el Sector Marítimo. Contienen de manera transversal aquellas medidas recomendadas para cada actividad descrita, de manera que fomenten la competitividad del Sector Marítimo en su conjunto, con horizonte 2030.



Es fundamental coordinarse y realizar todos los esfuerzos estratégicos necesarios en España para mantener el liderazgo tecnológico propio y colaborar en el seno de Europa. De esta forma, se conseguirá asegurar una posición de privilegio y competitividad en esta decisiva actividad.



EJE 1: CAPITAL HUMANO

OBJETIVOS

El fomento de la vocación Marítima, el impulso a la cualificación y disposición de una formación empresarial actualizada y retención del talento.

MEDIDAS

- Impulsar la inversión en formación y capacitación en torno a la industria para el aumento de la productividad y de la adaptación tecnológica, en concreto de la industria naval y pesquera.
- Promoción de la inserción laboral en la industria, fundamentalmente en la naval y pesquera.
- Obtención de mayores retornos de la Administración por las inversiones en formación y capacitación realizadas por las empresas, así como una mayor adecuación de las titulaciones y los contratos formativos a las necesidades reales de las empresas, para retener el capital humano de alto valor.
- Fomentar la “transferencia de tecnología”. Acercar y estrechar las relaciones de las Universidades con las empresas e impulsar medidas concretas para mejorar las sinergias y la divulgación de conocimientos entre investigadores.
- Incentivar el interés de alumnos en bachillerato y formación profesional por las titulaciones marinas y la formación marítima.

EJE 2: CULTURA MARÍTIMA

OBJETIVOS

El impulso del conocimiento del mar y su entorno desde edades tempranas para sembrar el germen de las vocaciones marítimas, el fomento del conocimiento y la conservación de la historia marítima española, la promoción de actividades culturales sectoriales y la difusión de información en torno a la relevancia e influencia del Sector Marítimo en todo el territorio español.

MEDIDAS

- Crear una imagen corporativa del Sector Marítimo Español.
- Fomento de las actividades culturales marítimas de la Real Liga Naval Española, la Real Academia de la Mar y el Clúster Marítimo Español.
- Colaboración activa con los medios de comunicación.
- Defensa, divulgación y dinamización del patrimonio cultural marítimo español.
- Realizar actividades de divulgación para alumnos de educación primaria, secundaria y bachillerato.

EJE 3: DIMENSIÓN EMPRESARIAL, REGULACIÓN Y FINANCIACIÓN

OBJETIVOS

La armonización de la regulación, la promoción de mejoras en el modelo fiscal y la facilitación de acceso a la financiación.

MEDIDAS

- Garantizar un coste energético competitivo, sostenible y previsible.
- Redefinición y creación de instrumentos de apoyo y sus correspondientes organismos para el sector de la construcción naval.
- Velar por la unidad de mercado.

EJE 4: INTERNACIONALIZACIÓN

OBJETIVOS

El aumento de las capacidades de nuestro mercado, la supresión de las barreras del comercio exterior y el impulso del fortalecimiento de la competitividad internacional.

MEDIDAS

- Fomento de la internacionalización y diversificación de mercados de nuestra industria sectorial.
- Promoción del comercio internacional.
- Vigilancia de mercado en el control de importaciones y defensa de los productos nacionales.

EJE 5: FOMENTO DE LA PENETRACIÓN DE TECNOLOGÍAS LIMPIAS Y DEL DESARROLLO Y USO DE ENERGÍAS RENOVABLES

OBJETIVOS

Potenciar el crecimiento de la marina mercante española y la reducción del déficit de la balanza de fletes marítimos, al mismo tiempo que se lidera la transición energética del sector del transporte marítimo, reconocido por la taxonomía europea como de difícil descarbonización.

MEDIDAS

- Definir un Plan que fomente la colaboración público-privada y apoye al sector en la transición energética y dotarlo de los mecanismos financieros necesarios, de la misma manera que han hecho Francia (300 M€) o Italia (500 M€) por mencionar dos países de nuestro entorno.
- Acelerar el despliegue de la infraestructura necesaria en tierra y las inversiones en los buques que permitan la conexión eléctrica durante la estancia en puerto. No solo permitiría reducir las emisiones de GEI sino también la contaminación acústica, vibraciones y emisiones contaminantes.
- Establecer medidas que permitan reducir el diferencial de precio de los combustibles renovables respecto de los convencionales, lo que fomentaría su penetración y daría lugar a una reducción inmediata de las emisiones globales de GEI.

EJE 6: FLOTA ESPAÑOLA

OBJETIVOS

La recuperación y el impulso de la competitividad de la flota española por registro ordinario y en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA).

MEDIDAS

- Normas laborales pensadas para la realidad del sector marítimo, mediante la creación de una modalidad de contrato específica o la adaptación de la normativa española sobre Prevención de Riesgos Laborales, que ha sido concebida para sectores en tierra.
- Flexibilización de los requisitos de nacionalidad de las tripulaciones en buques del REC y una mayor agilidad de los procedimientos de enrole de marinos de países no comunitarios.
- Unificación de las inspecciones del Convenio MLC, que ahora dependen de tres organizaciones diferentes, en la Dirección General de Marina Mercante.
- Comunicación interna y efectiva entre los distintos organismos de la administración con responsabilidades relacionadas con el REC.

EJE 6: HUB LOGÍSTICO ESPAÑOL

OBJETIVOS

El liderazgo logístico mundial, con especial relevancia en Europa, el establecimiento de mecanismos para el mejor aprovechamiento de las capacidades estratégicas de nuestra posición en el Mediterráneo, el impulso de la tecnología e infraestructura portuaria y de servicios logísticos necesarios para avanzar en la mejora de la eficiencia del transporte, armonización con Europa y el fomento de la intermodalidad en el transporte integrado.

MEDIDAS

- Impulso de la intermodalidad y creación de un sistema integral de infraestructuras de transporte.
- Modernización de tecnologías e infraestructuras y prestación de servicios portuarios avanzados.
- Desarrollo de las actividades de reparación naval y desguace de buques en los propios puertos.

EJE 8: BLUE GROWTH E IDI

OBJETIVOS

El aumento de la capacidad empresarial, la mejora de la coordinación de los planes de innovación y el incremento de la eficiencia de la I+D+i en las empresas de la industria del Sector Marítimo.

MEDIDAS

- Desempeñar un papel activo en la elaboración de la Estrategia de Crecimiento Azul de la UE con el fin de lograr un crecimiento sostenible.
- Participar activamente en las estrategias de cuencas marítimas, que nos afectan a través de las plataformas creadas para ello y que coordinan medidas sobre cómo impulsar la innovación y la sostenibilidad, la mejora de las habilidades y calificaciones, el desarrollo de clústeres y el acceso a la financiación para proyectos marítimos.
- Mejorar el acceso a la información científica sobre el mar.
- Ayudas dirigidas a proyectos de "Safety" y "Security", para cumplir con la nueva normativa, como la de infraestructuras críticas que se centra sobre todo en la seguridad lógica.
- Dotar de incentivos a la actividad de centros tecnológicos orientados a PYMEs.
- Instrumentos de apoyo a la innovación del tejido empresarial, especialmente a PYMEs.
- Acceso ágil y sin incertidumbres fiscales a las ayudas a la I+D.
- Incrementar la eficiencia y la orientación al mercado de la I+D+i.

EJE 9: MEDIOAMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD

OBJETIVOS

La mejora de la eficiencia, el cambio del modelo de consumo energético y el establecimiento de mecanismos para la descarbonización de la energía.

MEDIDAS

- Concienciación social y de todos los agentes y búsqueda de soluciones rentables que favorezcan el cambio de modelo energético.
- Ordenación del espacio marítimo y costero, para contribuir a fomentar un desarrollo sostenible de las actividades económicas que se llevan a cabo en él.
- Vigilancia marítima integrada para que las autoridades tengan una mejor apreciación de lo que pasa en el mar.
- Aplicación de acciones preventivas para anticipar nuevos riesgos y evitar futuros incidentes derivados del transporte marítimo.
- Apoyo al desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente de actividades de extracción de recursos marinos, como la pesca y la acuicultura entre otras.
- Mejora de la eficiencia energética de las infraestructuras portuarias y de los buques de manera global.
- Mejora e implantación de los sistemas y de la red de suministro de GNL a buques.
- Desarrollo e implantación de sistemas de conexión eléctrica de los buques durante su estancia en el puerto.
- Desarrollo e implantación de las pilas de combustible para suministro de energía a bordo de buques.
- Fomento de las energías renovables marinas.
- Interconexión de la energía eléctrica de diversas fuentes más o menos aisladas.

EJE 10: DIGITALIZACIÓN

OBJETIVOS

La conexión de la industria, las infraestructuras y servicios logísticos. El tratamiento e interpretación de datos masivos para optimizar la eficiencia de los procesos de fabricación y explotación del negocio.

MEDIDAS

- Incentivar la implantación de tecnologías de fabricación avanzada e internet.
- Potenciar la transferencia de conocimiento de la industria Conectada 4.0 (astillero 4.0 basado en sistemas Lean, Big Data, impresión 3D, robótica IDC y otros), entre astilleros públicos, privados y con las principales industrias auxiliares de la producción.
- Desarrollo e implantación del “*digital-twins*”.

EJE 11: SECTOR ESTRATÉGICO

OBJETIVOS

El reconocimiento del Sector marítimo como sector estratégico para España por parte de la Administración.

MEDIDAS

- Propuesta de elaboración por parte del Gobierno, en colaboración con las Comunidades Autónomas y agentes representantes del Sector Marítimo, de una Estrategia Nacional de la Mar.
- Fomento de las actividades del Consejo Consultivo Marítimo, donde todas las entidades públicas que participan de lo marítimo tienen su punto de encuentro y debate, en estrecha relación con la actividad industrial representada por el CME.

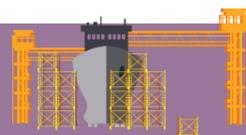


INDICADORES SECTORIALES

Sector	Fuente	Unidades	2022	2021	2020	Variación media interanual				
						2022	2021	2020	2019	2018
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL										
Nuevos Contratos	MINCOTUR	CGT	147.616	118.760	103.649	24,3%	14,6%	-24,6%	-30,4%	13,3%
Cartera de Pedidos	MINCOTUR	CGT	305.513	291.274	355.751	4,9%	-18,1%	-5,5%	-15,9%	-11,5%
Índice de la Actividad Ponderada	MINCOTUR	CGT	111.175	116.631	100.884	-4,7%	15,6%	-37,0%	-20,5%	55,3%
Índice de Producción Industrial (IPI) en la Construcción Naval. (Base 2015)	INE	Unidades	90,8	98,9	99,3	-8,2%	-0,4%	0,3%	-12,0%	49,6%
TRANSPORTE MARÍTIMO										
Comercio marítimo Europeo	UNCTAD	Millones TM	ND	1.722	1.627	—	5,8%	-16,3%	-7,1%	0,0%
Tráfico marítimo Español	ANAVE	Miles Toneladas	366.616	352.187	322.600	4,1%	9,2%	-11,1%	-1,2%	1,5%
Buques mercantes de transporte de pabellón español	UNCTAD	Miles GT	2.618	2.559	2.568	2,3%	-0,4%	4,7%	0,2%	1,1%
Flota mercante de transporte controlada por navieras españolas	ANAVE	GT	5.322.988	5.057.604	5.086.838	5,2%	-0,6%	1,6%	11,6%	8,6%
Flota mercante de transporte controlada por navieras españolas (Buques pabellón Español - REC)	ANAVE	GT	2.418.010	2.407.570	2.353.769	0,4%	2,3%	-0,2%	9,3%	-5,6%
Conectividad de líneas regulares en España (Base 2006 Mundial)	UNCTAD	Unidades	91,8	90,5	89,4	1,5%	1,2%	1,8%	4,6%	-1,6%
PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR										
Total de capturas por parte de la flota Española	MAPA	Toneladas peso vivo	807.195	797.342	787.258	1,2%	1,3%	-10,3%	-4,3%	-2,5%
Flota pesquera Española	MAPA	GT	320.140	326.818	329.572	-2,0%	-0,8%	-0,9%	0,3%	-0,7%
		Unidades	8.657	8.732	8.839	-0,9%	-1,2%	-0,5%	-1,0%	-1,9%
Potencia de la flota pesquera española	MAPA	kW	759.024	769.422	772.538	-1,4%	-0,4%	-0,6%	-0,1%	-0,6%
Producción acuicultura en España	MAPA	Toneladas peso vivo	272.986	276.914	272.882	-1,4%	1,5%	-11,4%	5,0%	1,2%
Producción española de conservas de pescados y mariscos	ANFACO-CECOPECA	Volumen TM	305.403	330.429	359.081	-7,6%	-8,0%	2,0%	-0,4%	0,2%
Producción de la industria transformadora de productos de la pesca y la acuicultura de España	INE	Toneladas	950.934	939.932	902.487	1,2%	4,1%	8,7%	7,6%	-11,6%
PUERTOS Y SERVICIOS PORTUARIOS										
Tráfico graneles líquidos	Puertos del Estado	Miles toneladas	181.704	170.857	166.991	6,3%	2,3%	-10,7%	3,6%	1,4%
Tráfico graneles sólidos	Puertos del Estado	Miles toneladas	93.985	84.981	77.071	10,6%	10,3%	-15,2%	-11,1%	0,9%
Tráfico mercancías convencionales	Puertos del Estado	Miles toneladas	82.955	77.948	67.732	6,4%	15,1%	-14,0%	3,0%	7,5%
Tráfico mercancías en contenedores	Puertos del Estado	Miles toneladas	187.548	198.283	193.783	-5,4%	2,3%	-0,7%	2,3%	5,3%
Total tráfico portuario	Puertos del Estado	Miles toneladas	561.737	544.420	515.574	3,2%	5,6%	-8,6%	0,2%	3,4%
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	Puertos del Estado	Miles	32.992	17.981	13.343	83,5%	34,8%	-64,5%	3,6%	5,9%
NÁUTICA DE RECREO										
Número de matriculaciones de embarcaciones de recreo	ANEN	Unidades	5.847	6.874	5.404	-14,9%	27,2%	-11,8%	9,6%	5,1%
Pasajeros de cruceros	Puertos del Estado	Miles	8.180	2.219	1.369	268,6%	62,1%	-87,2%	4,9%	9,6%
SEGURO DE TRANSPORTES										
Pólizas en vigor cascos (buques)	ICEA	Unidades	215.656	214.066	209.016	0,7%	2,4%	1,1%	1,9%	2,1%
Mercantes	ICEA	Unidades	1.498	1.831	2.030	-18,2%	-9,8%	2,3%	-1,6%	4,9%
Pesqueros	ICEA	Unidades	11.928	12.198	13.769	-2,2%	-11,4%	12,2%	2,8%	6,3%
Embarcaciones de recreo	ICEA	Unidades	202.230	200.037	193.217	1,1%	3,5%	0,4%	1,9%	1,9%
Pólizas en vigor responsabilidades marítimas	ICEA	Unidades	908	955	972	-4,9%	-1,7%	-0,3%	0,9%	-65,3%
ECONOMÍA NACIONAL										
PIB a precios de mercado Precios corrientes	INE	Millones euros	1.346.377	1.222.290	1.119.010	10,2%	9,2%	-10,2%	3,5%	3,6%
PIB a precios de mercado Índice de volumen encadenado	INE	Unidades	110,7	104,6	98,3	5,8%	6,4%	-11,3%	2,0%	2,3%
Industria manufacturera Índice de volumen encadenado	INE	Unidades	107,7	103,1	91,2	4,5%	13,0%	-15,4%	0,5%	-1,1%
Emplea Puestos	INE	Miles	21.027	20.283	18.845	3,7%	7,6%	-10,6%	2,2%	2,1%
Servicios Índice de volumen encadenado	INE	Unidades	113,7	105,4	98,6	7,9%	6,9%	-11,4%	2,3%	2,6%

DESCRIPTORES DE CADA INDICADOR

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL



NUEVOS CONTRATOS

Medida en Arqueo Bruto Compensado (CGT) de los nuevos contratos en astilleros nacionales. Las CGT se obtienen a partir de las toneladas de arqueo bruto mediante un coeficiente de compensación para cada tipo y tamaño de buque, que considera la complejidad constructiva en base a las horas de trabajo empleadas en su fabricación. Sistema de cálculo de CGT adaptado por la OCDE (a partir de 1 de enero de 2007): $CGT=A \times (GT)^B$ donde A y B son coeficientes que dependen del tipo de buque.

CARTERA DE PEDIDOS

Medida en Arqueo Bruto Compensado (CGT) de la cartera de pedidos de los astilleros nacionales.

ÍNDICE DE LA ACTIVIDAD PONDERADA

Actividad Ponderada = $(Q+2B+E) / 4$; donde Q = Puestas de Quilla, B = Botaduras, E = Entregas

ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL (IPI) EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL (BASE 2015)

Mide el volumen del output producido por las empresas con CNAE 30.1 "Construcción Naval", en términos de valor añadido. Aquí se presenta el valor de la media del índice en lo que va de año en el mes doce.



TRANSPORTE MARÍTIMO

COMERCIO MARÍTIMO EUROPEO

Volumen en millones de toneladas métricas de las descargas que han tenido lugar en Europa durante un año.

TRÁFICO MARÍTIMO ESPAÑOL

Tráfico marítimo total en los puertos españoles excluyendo las mercancías en tránsito internacional. Incluye importaciones, exportaciones y cabotaje.

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tonelaje bruto (GT) total de los buques mercantes que se encuentran registrados en pabellón español.

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Tonelaje bruto (GT) total de los buques mercantes que se encuentran controlados por navieras españolas.

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS (BUQUES PABELLÓN ESPAÑOL - REC)

Tonelaje bruto (GT) total de los buques mercantes que se encuentran registrados en pabellón español y a su vez están controlados por navieras españolas.

CONECTIVIDAD DE LÍNEAS REGULARES EN ESPAÑA. (BASE 2006 MUNDIAL)

El índice se genera a partir de cinco componentes: a) el número de buques; b) la capacidad total de transporte de contenedores de esos buques; c) el tamaño máximo de los buques; d) el número de servicios; y e) el número de compañías que despliegan buques portacontenedores en servicios desde y hacia los puertos de un país. Publicado anualmente por la UNCTAD.

PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR



TOTAL DE CAPTURAS POR PARTE DE LA FLOTA ESPAÑOLA

Capturas de peces, crustáceos, moluscos y otros organismos acuáticos (toneladas de peso vivo) por parte de España en las principales áreas de pesca.

FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

Arqueo bruto de la flota pesquera española y número de buques que la forman.

POTENCIA DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

Potencia total de la flota pesquera española en kilovatios.

PRODUCCIÓN DE ACUICULTURA EN ESPAÑA

Producción de acuicultura en la primera venta para consumo humano (excluyendo criaderos y viveros).

PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS

Producción de conservas y semiconservas (anchoas) de pescados y mariscos en España.

PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA DE PRODUCTOS DE LA PESCA Y LA ACUICULTURA DE ESPAÑA

Producción facturada o vendida. Incluye datos de las industrias elaboradoras destinadas a la preparación de productos del mar frescos o refrigerados y congelados; pescado seco, salado, en salmuera y ahumado y preparado o en conserva (excepto en platos preparados).



PUERTOS Y SERVICIOS PORTUARIOS

TRÁFICO GRANELES LÍQUIDOS

Tráfico en los puertos españoles de graneles líquidos, incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos, expresado en miles de toneladas.

TRÁFICO GRANELES SÓLIDOS

Tráfico en los puertos españoles de graneles sólidos en miles de toneladas. Incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

TRÁFICO MERCANCÍAS CONVENCIONAL

Tráfico en los puertos españoles de carga convencional o carga contenerizada, es decir, toda aquella mercancía que no se transporta en contenedor expresada en miles de toneladas. Incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

TRÁFICO MERCANCÍAS CONTENEDORES

Tráfico en los puertos españoles de carga contenerizada expresada en miles de toneladas. Incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

TOTAL TRÁFICO PORTUARIO

Tráfico en los puertos españoles incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y CRUCERO

Número de pasajeros en régimen de transporte y crucero. Incluye embarques, desembarques y en tránsito.

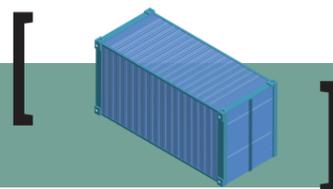
NÁUTICA DE RECREO



NÚMERO DE MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DE RECREO

Matriculaciones de embarcaciones de recreo registradas en España. Datos recogidos en el Informe del mercado de embarcaciones de recreo (enero-diciembre 2020), editado por ANEN a partir de los datos facilitados por la Dirección General de la Marina Mercante.

SEGURO DE TRANSPORTES



PÓLIZAS EN VIGOR CASCOS (BUQUES)

Número total de pólizas de buques en vigor a 31 de diciembre de 2021. Desglosadas en buques mercantes, pesqueros y embarcaciones de recreo.

PÓLIZAS EN VIGOR RESPONSABILIDADES MARÍTIMAS

Número total de pólizas de en vigor a 31 de diciembre de 2021. Incluyen tanto P&I como otras responsabilidades marítimas.

ECONOMÍA NACIONAL



PIB A PRECIOS DE MERCADO. PRECIOS CORRIENTES

Producto interior bruto enfocado desde la oferta, a precios de mercado. Datos ajustados de estacionalidad y calendario.

PIB A PRECIOS DE MERCADO. ÍNDICE DE VOLUMEN ENCADENADO

Índices de volumen encadenado. Producto interior bruto desde la oferta a precios de mercado. Datos ajustados de estacionalidad y calendario.

INDUSTRIA MANUFACTURERA. ÍNDICE DE VOLUMEN ENCADENADO

Índices de volumen encadenado. Valor añadido bruto de la industria manufacturera, datos ajustados a efectos de estacionalidad y calendario. Medido en índices 2015=100.

PUESTOS DE TRABAJO EQUIVALENTES A TIEMPO COMPLETO (OCUPADOS) TOTALES

Miles de puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo de ocupados (por cuenta ajena y propia) del total de actividades. Datos ajustados de estacionalidad y calendario.

SERVICIOS. ÍNDICE DE VOLUMEN ENCADENADO

Índices de volumen encadenado de servicios, datos ajustados a efectos de estacionalidad y calendario.

EVOLUCIÓN INTERANUAL DE LA ECONOMÍA AZUL

	2021		2020		2019		2018		Variación media interanual					
	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	2021		2020		2019	
									VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo
RECURSOS MARINOS VIVOS	3.833	118.484	3.570	116.593	3.711	123.193	3.687	115.947	7,4%	1,6%	-3,8%	-5,4%	0,7%	6,2%
RECURSOS MARINOS NO VIVOS	5	80	5	75	10	98	10	101	-2,1%	6,7%	-52,9%	-23,5%	-1,9%	-3,0%
ACTIVIDADES PORTUARIAS	3.617	43.466	3.439	43.460	3.531	41.613	3.519	41.746	5,2%	0,0%	-2,6%	4,4%	0,4%	-0,3%
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL	1.273	27.057	980	26.098	1.050	25.509	1.044	26.493	29,9%	3,7%	-6,6%	2,3%	0,6%	-3,7%
TRANSPORTE MARÍTIMO	899	14.135	615	12.754	862	14.187	930	14.443	46,3%	10,8%	-28,7%	-10,1%	-7,3%	-1,8%
TURISMO MARÍTIMO Y COSTERO	11.652	422.070	5.289	348.654	24.251	728.606	25.831	780.400	120,3%	21,1%	-78,2%	-52,1%	-6,1%	-6,6%
TOTAL	21.277	625.292	13.897	547.634	33.415	933.206	35.020	979.130	206,9%	43,9%	-172,9%	-84,3%	-13,7%	-9,2%

Variación media interanual del VAB (millones de €) y el empleo directo en la Economía Azul. Los datos correspondientes al año 2021 son los publicados en 2024 por la Comisión Europea en https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en.

INDICADORES ECONÓMICOS REGIONALES

Sector	Fuente	Unidades	Galicia	Asturias	País Vasco	Cantabria	Cataluña	Com. Valenciana	Murcia	Islas Baleares	Andalucía	Islas Canarias	Canta y Melilla
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL													
Nuevos contratos	MINCOTUR	Unidades	7	9	7	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	33.801	38.737	46.222	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Cartera de pedidos	MINCOTUR	Unidades	14	16	15	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	96.606	87.123	107.545	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Puestas de quilla	MINCOTUR	Unidades	6	6	6	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	26.956	33.105	41.255	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Botaduras	MINCOTUR	Unidades	7	8	3	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	29.374	36.896	25.421	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Entregas	MINCOTUR	Unidades	8	8	5	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	86.443	56.609	38.775	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Índice de Actividad	MINCOTUR	CGT	43.037	40.877	32.718	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
TRANSPORTE MARÍTIMO													
Total tráfico portuario	Puertos del Estado	Toneladas	30.340.388	21.373.446	34.835.998	6.767.563	97.686.511	109.154.536	31.213.499	13.772.748	157.762.038	39.338.292	2.174.718
Graneles Líquidos	Puertos del Estado	Toneladas	11.494.349	1.358.303	17.764.532	208.051	33.486.163	13.822.727	24.047.180	1.114.658	55.725.031	11.291.962	544.189
Graneles Sólidos	Puertos del Estado	Toneladas	10.649.151	17.089.563	5.755.741	3.537.849	12.204.035	12.844.709	6.021.397	356.648	15.593.056	873.191	55.349
Mercancía General. Convencional	Puertos del Estado	Toneladas	7.875.931	2.790.496	11.156.501	2.990.965	50.451.134	82.019.685	967.342	12.256.053	80.188.344	24.444.663	1.090.054
Mercancía General en Contenedores	Puertos del Estado	Toneladas	3.970.594	806.233	5.656.436	427.167	37.945.335	66.902.508	613.474	449.154	64.711.203	16.672.091	128.771
Contenedores	Puertos del Estado	TEUS	331.185	57.581	538.917	37.758	3.586.083	5.907.413	50.579	106.942	5.492.777	1.612.410	13.793
Contenedores en tránsito	Puertos del Estado	TEUS	14.093	161	2.198	0	1.477.597	2.895.691	68	14	4.341.175	683.170	8
Contenedores Import-Export exterior	Puertos del Estado	TEUS	267.480	49.836	491.621	37.758	1.874.631	2.645.531	38.501	30	805.285	100.220	183
Pasajeros en régimen de transporte y Crucero	Puertos del Estado	Unidades	69.095	3.695	73.990	120.467	1.500.712	703.475	70.087	6.013.613	1.935.433	6.281.922	943.457
Pasajeros de Crucero	Puertos del Estado	Unidades	69.095	3.695	13.216	1.495	522.196	175.412	70.087	345.099	262.560	754.704	1.524
Turismos, autobuses y camiones en régimen de mercancía	Puertos del Estado	Unidades	503.962	0	224.707	301.243	636.102	495.732	100	123.206	184.850	118.818	4.184
PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR													
Flota pesquera	MAPA	Unidades	4.330	258	200	135	668	549	178	319	1.430	756	16
		GT	136.125	5.031	89.822	6.929	17.224	17.894	3.448	2.800	29.853	20.179	270
Edad Media de la Flota	MAPA	Años	37	23	21	23	33	28	36	37	30	42	45
Producción Acuicola de peces	MAPA	€	93.831.071	4.487.913	0	602.966	6.659.024	48.176.072	51.374.156	0	73.960.725	36.788.500	-
Producción Acuicola de moluscos, crustáceos, otros invertebrados y plantas	MAPA	€	153.881.220	0	0	0	4.992.338	2.501.219	156.289	378.391	1.474.023	0	-
Empleo acuicultura	MAPA	Nº Personas	8.147	91	208	29	615	434	337	138	682	217	-
NÁUTICA DE RECREO													
Matriculaciones de embarcaciones de recreo	ANEN	Unidades	428	87	197	78	1.300	959	324	1.195	1.553	395	86
		Porcentaje	5,96%	1,21%	2,74%	1,09%	18,11%	13,36%	4,51%	16,65%	21,64%	5,50%	1,20%

DESCRIPTORES DE CADA INDICADOR

CONSTRUCCION NAVAL Y REPARACIONES



NUEVOS CONTRATOS | Medida en Arqueo Bruto Compensado (CGT) y unidades de los nuevos contratos por astilleros. Las CGT se obtienen a partir de las toneladas de arqueo bruto mediante un coeficiente de compensación para cada tipo y tamaño de buque, que considera la complejidad constructiva en base a las horas de trabajo empleadas en su fabricación.

CARTERA DE PEDIDOS | Medida Arqueo Bruto Compensado (CGT) y unidades de la cartera de pedidos por astillero.

PUESTA DE QUILLA | Medida Arqueo Bruto Compensado (CGT) y unidades de puestas de quilla por astillero.

BOTADURAS | Medida Arqueo Bruto Compensado (CGT) y unidades de las botaduras por astillero.

ENTREGAS | Medida Arqueo Bruto Compensado (CGT) y número de buques entregados por astillero.

ÍNDICE DE LA ACTIVIDAD PONDERADA | Actividad Ponderada = $(Q+2B+E) / 4$; donde Q = Puestas de Quilla, B = Botaduras, E = Entregas

TRANSPORTE MARÍTIMO



TOTAL TRÁFICO PORTUARIO | Tráfico en los puertos de cada región incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

GRANELES LÍQUIDOS | Tráfico en los puertos de cada región de graneles líquidos, incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos, expresado en toneladas.

GRANELES SÓLIDOS | Tráfico en los puertos de cada región de graneles sólidos en toneladas. Incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

MERCANCÍA GENERAL CONVENCIONAL | Tráfico en los puertos de cada región de carga convencional o carga contenerizada, es decir, toda aquella mercancía que no se transporta en contenedor expresada en toneladas. Incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

MERCANCÍA GENERAL EN CONTENEDORES | Tráfico en los puertos de cada región de carga contenerizada expresada en toneladas. Incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

TOTAL CONTENEDORES | Tráfico de contenedores de cada región expresado en *TEUs* (*Twenty-foot Equivalent Unit*). Incluye cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

CONTENEDORES EN TRÁNSITO | Tráfico de contenedores de cada región expresado en *TEUs* (*Twenty-foot Equivalent Unit*) en tránsito. No incluye pesca, avituallamiento ni tráfico interior.

CONTENEDORES IMPORT-EXPORT EXTERIOR | Importación- Exportación exterior de contenedores, expresado en *TEUs*. No incluye tránsitos ni transbordos, únicamente navegación exterior.

PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y CRUCERO | Número de pasajeros en régimen de transporte y crucero. Incluye embarques (inicio de línea), desembarques (fin de línea) y en tránsito.

PASAJEROS DE CRUCERO | Número de pasajeros en régimen de transporte y crucero. Incluye embarques (inicio de línea), desembarques (fin de línea) y en tránsito

TURISMOS, AUTOBUSES Y CAMIONES EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA | Número de turismo, autobuses y camiones. Incluye cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR



FLOTA PESQUERA | Arqueo bruto de la flota pesquera y unidades operativas en cada región.

EDAD MEDIA DE LA FLOTA | Media aritmética de la edad de buques existentes en ese año.

PRODUCCIÓN ACUICOLA | Sumatorio de aquellas especies criadas por acuicultura y que se encuentran en la Fase 4 "Engorde a talle comercial" a 1 de enero de 2022.

EMPLEO ACUICULTURA | Asalariados y no asalariados que se dedican a la acuicultura en esa región. Expresado en Unidades de Trabajo Anual (n° UTA) y número de individuos" a 1 de enero de 2021.

NÁUTICA DE RECREO



MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DE RECREO | Matriculaciones de embarcaciones de recreo registradas en cada región (incluyendo motos de agua) y porcentaje que representa frente al total. Datos recogidos en el Informe del mercado de embarcaciones de recreo (enero-diciembre 2021), editado por ANEN a partir del análisis de la información facilitada por la Dirección General de la Marina Mercante.



CLÚSTER
MARÍTIMO ESPAÑOL