

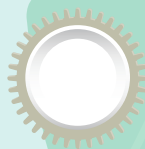
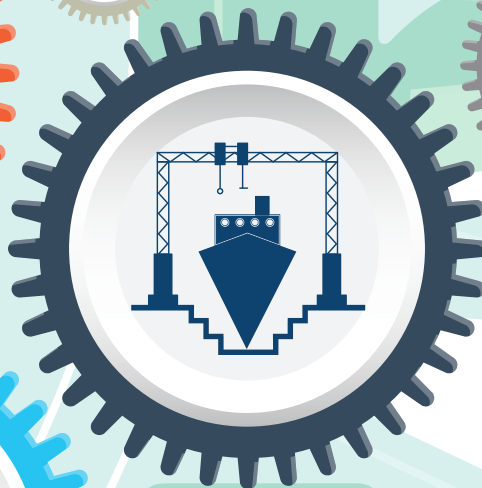
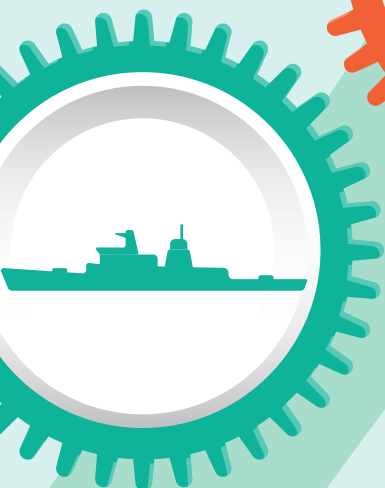
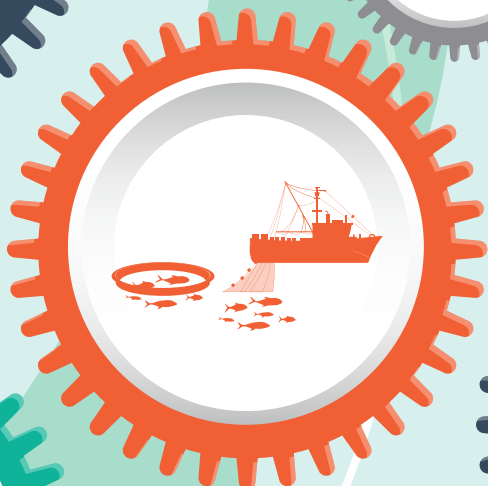
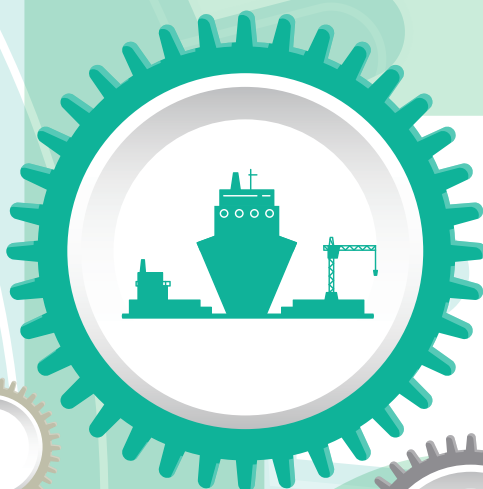
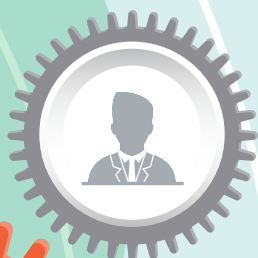
AGENDA SECTORIAL MARÍTIMA

2

0

2

5



AGENDA SECTORIAL MARÍTIMA

2

0

2

5

9ª EDICIÓN JUNIO 2026



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.: +34 608 389 171. www.clustermaritimo.es - e-mail: secretaria@clustermaritimo.es



CONTENIDO

1. ECONOMÍA AZUL	9
2. SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL	13
3. INICIATIVAS MAS RELEVANTES EN 2025	19
4. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL	27
5. REGIONES MARÍTIMAS	63
6. SECTOR ESTRATÉGICO	85
7. EJES ESTRATÉGICOS PARA EL SECTOR MARÍTIMO	89
8. INDICADORES SECTORIALES	95

PRÓLOGO



JAVIER GARAT PÉREZ
PRESIDENTE DEL CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL

La Economía Azul española vuelve a mostrar una base sólida y resiliente, confirmándose como uno de los ámbitos más estratégicos de nuestro tejido productivo. Las actividades vinculadas al mar continúan generando un impacto económico y social de primer orden, no solo por su contribución directa a la riqueza y el empleo, sino también por su notable efecto tractor sobre el conjunto de la economía nacional.

España se mantiene entre las principales potencias europeas de la Economía Azul. El sector alcanza un volumen de negocio de 130 mil millones de euros, con una aportación al Valor Añadido Bruto que se sitúa en más de 40.000 millones de euros y cerca del millón de empleos directos. Cifras que sitúan a nuestro país como líder en la Unión Europea en generación de empleo en el sector marítimo y como uno de los mayores contribuyentes al valor añadido del conjunto de la Economía Azul comunitaria.

A ello se le ha de sumar un impacto indirecto e inducido que eleva la contribución del sector hasta aproximadamente el 7 % del VAB y del empleo nacionales, reforzando su consideración como un sector claramente estratégico para España. Un impacto que se amplifica al tener en cuenta los efectos indirectos e inducidos, que refuerzan el carácter tractor de la Economía Azul sobre otros sectores productivos, la industria, los servicios, la innovación y el desarrollo de infraestructuras críticas. Convirtiendo al sector marítimo en un pilar esencial para el desarrollo económico, social y territorial de España.

Por segmentos, en el ámbito de la flota mercante, la flota controlada por intereses españoles supera los cinco millones de toneladas de arqueo bruto, reflejo de la relevancia del sector naviero en nuestro país. Sin embargo, una parte muy significativa de este tonelaje opera bajo pabellón extranjero, lo que pone de manifiesto una de las principales debilidades estructurales del sistema marítimo español. En los últimos ejercicios se ha producido, además, la salida de buques del registro nacional hacia otros registros europeos, una tendencia que evidencia la necesidad de adoptar medidas que refuercen la competitividad de nuestra bandera y eviten la deslocalización de esta actividad estratégica.

Por otro lado, el sector pesquero sigue siendo líder en la UE con alrededor de 8.300 buques de pesca, 31.000 tripulantes y en torno a 800.000 toneladas de capturas. La pesca española sigue produciendo de forma responsable la proteína animal más saludable y con menor impacto de huella de carbono, generando empleo y riqueza en numerosas zonas costeras y haciendo felices a millones de consumidores con su fuente de serotonina.

El sector náutico, por su parte, aporta igualmente una contribución relevante a la Economía Azul, con miles de matriculaciones de embarcaciones que reflejan su dinamismo y su estrecha vinculación con el turismo, el empleo local y la actividad económica en las zonas costeras. Un ámbito que constituye un claro ejemplo del potencial de la Economía Azul para generar valor añadido y empleo de forma sostenible a lo largo del litoral español.

En lo referente a los puertos españoles, estos se mantienen como nodos logísticos esenciales para el comercio exterior y la competitividad de la economía nacional. El sistema portuario mueve anualmente más de 18 millones de TEUs, confirmando su papel estratégico en las cadenas de suministro globales y su función vertebradora del territorio y de la actividad económica ligada al mar.

Toda esta información se recoge y desarrolla de manera detallada en la Agenda Sectorial Marítima, que ofrece una visión integral y sectorizada de la realidad de la Economía Azul española, así como de sus principales retos y oportunidades. Este documento constituye una hoja de ruta para avanzar hacia un sector marítimo más competitivo, sostenible y alineado con los objetivos europeos y nacionales.

Un escenario en el que el sector marítimo reivindica de forma firme el reconocimiento de la Economía Azul como sector estratégico nacional. Un reconocimiento acorde a su peso económico, su capacidad de generación de empleo y su contribución decisiva a la sostenibilidad, la seguridad alimentaria, el comercio exterior y la transición ecológica. Junto a ello, resulta imprescindible reforzar la atracción y retención de talento, abordar el relevo generacional y recuperar la conciencia marítima de la Sociedad.

Y es que España es una nación marítima por vocación e historia, por lo que solo volviendo a situar el mar en el centro de nuestras prioridades podremos aprovechar plenamente el enorme potencial de la Economía Azul como motor de prosperidad, innovación y futuro compartido. Apostemos, por ello, por la puesta en marcha de una Estrategia Española de Economía Azul.

“La mar nos une...”



ECONOMÍA AZUL

ECONOMÍA AZUL

Los mares y océanos forman uno de los sistemas naturales más importantes del planeta, tanto por su dimensión como por la variedad de funciones que desempeñan. Representan cerca del 71% de la superficie terrestre y se extienden a través de una inmensa red de costas y espacios marítimos.

En ellos se encuentran recursos naturales de enorme valor, como los pesqueros, energías de origen fósil o renovables, además de constituirse como el principal medio de conexión entre continentes. Gracias al transporte marítimo, los países pueden intercambiar materias primas, productos industriales y mercancías de todo tipo, lo que convierte al mar en una pieza esencial del comercio internacional.

A esta función económica se suman otras muchas. Los espacios marinos son también lugares vinculados al ocio, el turismo, el deporte y distintas actividades recreativas. Asimismo, cumplen una función ambiental decisiva, ya que intervienen en la regulación del clima, absorben parte de los efectos derivados de la actividad humana y resultan fundamentales en la respuesta frente al cambio climático.

Este sector puede entenderse como un gran conjunto de actividades industriales y de servicios que funcionan de manera interdependiente. Por un lado, la industria marítima necesita servicios especializados para operar, mantenerse y crecer; por otro, esa misma actividad industrial favorece la aparición de nuevas oportunidades empresariales y de empleo.

La relevancia estratégica del Sector Marítimo se explica, en gran medida, por el peso que tiene el transporte por mar en la economía mundial. En torno al 90% del comercio internacional de materias primas y bienes manufacturados se realiza mediante rutas marítimas, según la Organización Marítima Mundial. Esto permite conectar mercados, abastecer regiones y sostener buena parte de los intercambios económicos entre países. Por ello, las actividades marítimas no solo tienen importancia económica, sino también geopolítica, logística y social.

Aunque el conocimiento sobre los océanos ha avanzado de forma notable, una parte muy amplia de ellos continúa sin ser plenamente explorada. Esta realidad abre un amplio campo de posibilidades para el desarrollo de nuevas actividades dentro del Sector Marítimo.

La Unión Europea ha reconocido esta importancia y considera que los mares y océanos poseen un gran potencial para contribuir al crecimiento económico. El conjunto de actividades económicas relacionadas con el mar se integra bajo el concepto de “Economía Azul”, utilizado por la Comisión Europea para referirse a aquellos sectores que dependen directa o indirectamente del medio marino.

En el ámbito europeo, la Economía Azul tiene un peso considerable. Genera aproximadamente 4,96 millones de empleos y aporta alrededor de 255,89 billones de euros de Valor Añadido Bruto en 2023, según la Comisión Europea, lo que supone un incremento de 140 mil empleos y de más de un 2% en el VAB respecto al 2022. Estos datos muestran que el Sector Marítimo constituye un ámbito fundamental para impulsar un modelo de crecimiento económico sostenible. Por esta razón, la Unión Europea ha promovido la Política Marítima Integrada y ha recomendado que los Estados miembros incorporen las cuestiones marítimas dentro de sus prioridades políticas.

Entre las líneas de actuación planteadas por la Unión Europea se encuentran las siguientes:

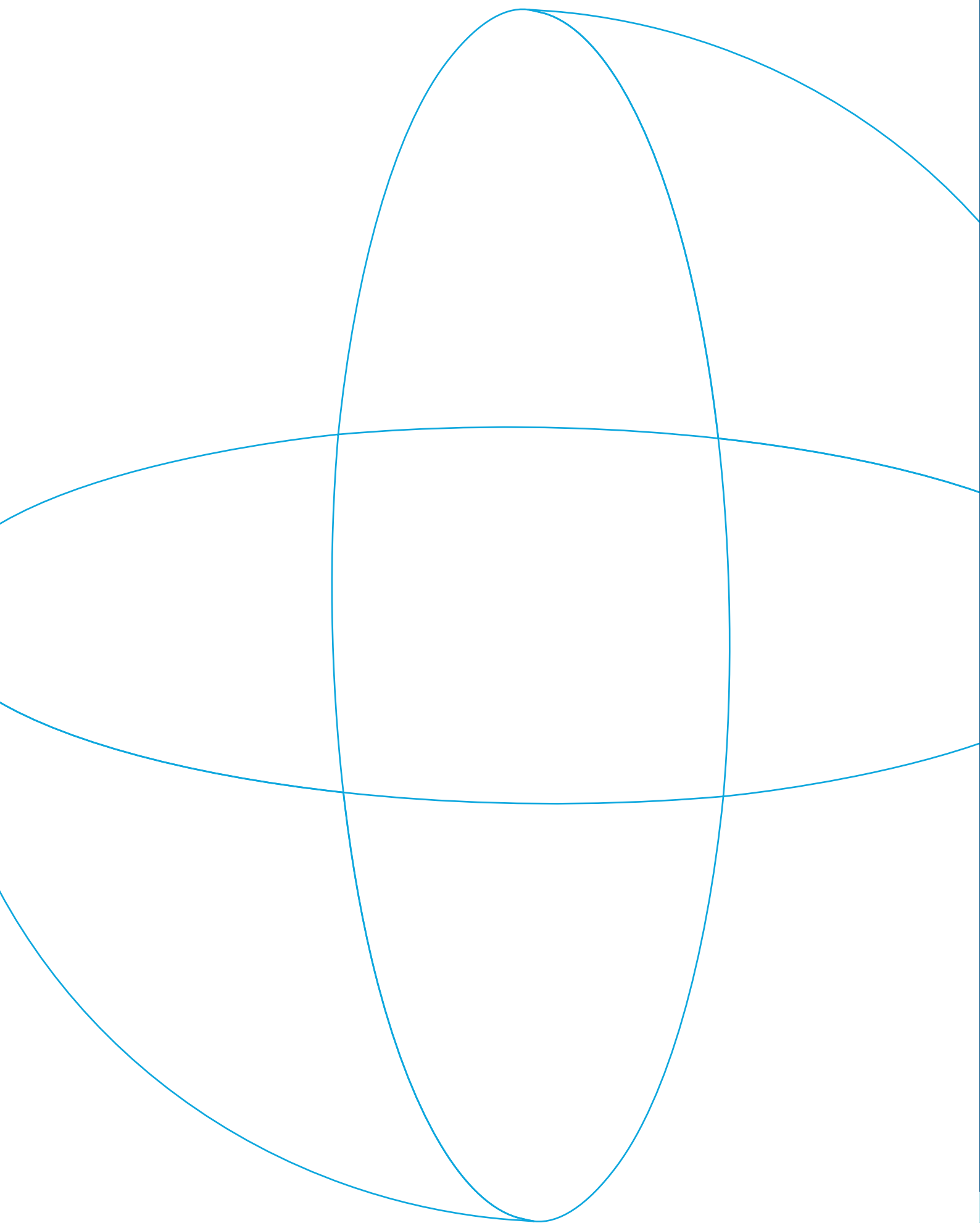
- Mejorar y ampliar el conocimiento sobre el medio marino.
- Ordenar los usos del espacio marítimo para asegurar una gestión eficaz, equilibrada y sostenible de las actividades que se desarrollan en el mar.

- Avanzar hacia sistemas de vigilancia marítima integrados.
- Establecer estrategias específicas para las diferentes cuencas marítimas, entre ellas las relativas al Océano Atlántico y al Mar Mediterráneo, ambas de especial importancia para España.
- Impulsar medidas concretas en aquellos sectores marítimos con mayor capacidad para generar crecimiento económico y empleo, crecimiento y la creación de empleo.

Junto a estas cuestiones, la Unión Europea sitúa los retos climáticos y medioambientales en un lugar prioritario. La transformación ecológica se ha convertido en uno de los grandes desafíos actuales y afecta de manera directa al conjunto de las actividades marítimas. En este contexto, el “European Green Deal” plantea una estrategia orientada a modificar el modelo económico y social europeo, con el objetivo de avanzar hacia una economía más sostenible. Para ello, la investigación, la innovación y la formación desempeñan un papel central, ya que permiten adaptar los sectores productivos a las nuevas exigencias ambientales y tecnológicas.

En el caso del Sector Marítimo, esta transición condiciona buena parte de sus retos a medio plazo. La necesidad de reducir impactos ambientales, mejorar la eficiencia, proteger los ecosistemas marinos y adaptar las actividades económicas a criterios de sostenibilidad afecta de forma transversal a todos los ámbitos del sector.

En esta misma línea, en junio de 2025 la Comisión Europea adoptó el Pacto Europeo de los Océanos. Esta iniciativa busca establecer un marco común para coordinar las políticas marítimas y de conservación oceánica de la Unión Europea. El pacto se organiza en torno a seis prioridades principales: recuperar los hábitats marinos y costeros degradados; reforzar la competitividad de una Economía Azul sostenible mediante futuras estrategias industrial, portuaria y de relevo generacional; apoyar a las comunidades costeras, insulares y regiones ultraperiféricas; fortalecer la seguridad y la defensa marítima; impulsar la diplomacia oceánica europea; y mejorar la gobernanza internacional de los océanos.



2

SECTOR
MARÍTIMO
ESPAÑOL



SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

España ocupa una posición marítima de especial relevancia por su propia configuración territorial. Su carácter peninsular, la presencia del mar Mediterráneo, el mar Cantábrico y el océano Atlántico en sus costas, la insularidad de los archipiélagos balear y canario, así como la localización litoral de Ceuta y Melilla, hacen que el mar forme parte esencial de su realidad geográfica, económica e histórica. De hecho, una parte muy significativa del perímetro español corresponde a zonas costeras, lo que explica que la actividad marítima haya sido, desde hace siglos y todavía hoy, una fuente destacada de riqueza para el país.

Esta posición adquiere todavía más importancia por el papel geoestratégico de España en el acceso al Mediterráneo. Sus puertos se sitúan en rutas clave del tráfico marítimo internacional y actúan como puntos de conexión entre Europa, África, el Atlántico y el Mediterráneo. A ello se suma la calidad de sus costas, la extensión de sus playas y unas condiciones climáticas favorables, factores que han permitido el desarrollo de actividades industriales y de servicios vinculadas al turismo, con una gran capacidad de atracción. En torno a este espacio marítimo y litoral se ha consolidado un tejido empresarial amplio y diverso, formado por numerosas empresas y actividades que dan solidez a la base productiva del sector.

El Sector Marítimo Español puede definirse como el conjunto de actividades económicas relacionadas directa o indirectamente con el mar. Dentro de la economía nacional, ocupa una posición especialmente

relevante por su capacidad para generar producción, Valor Añadido Bruto y empleo. Además, actúa como un sector tractor, ya que impulsa la actividad de muchos otros ámbitos económicos y tiene efectos directos e indirectos sobre numerosas empresas, especialmente pequeñas y medianas compañías industriales y de servicios.

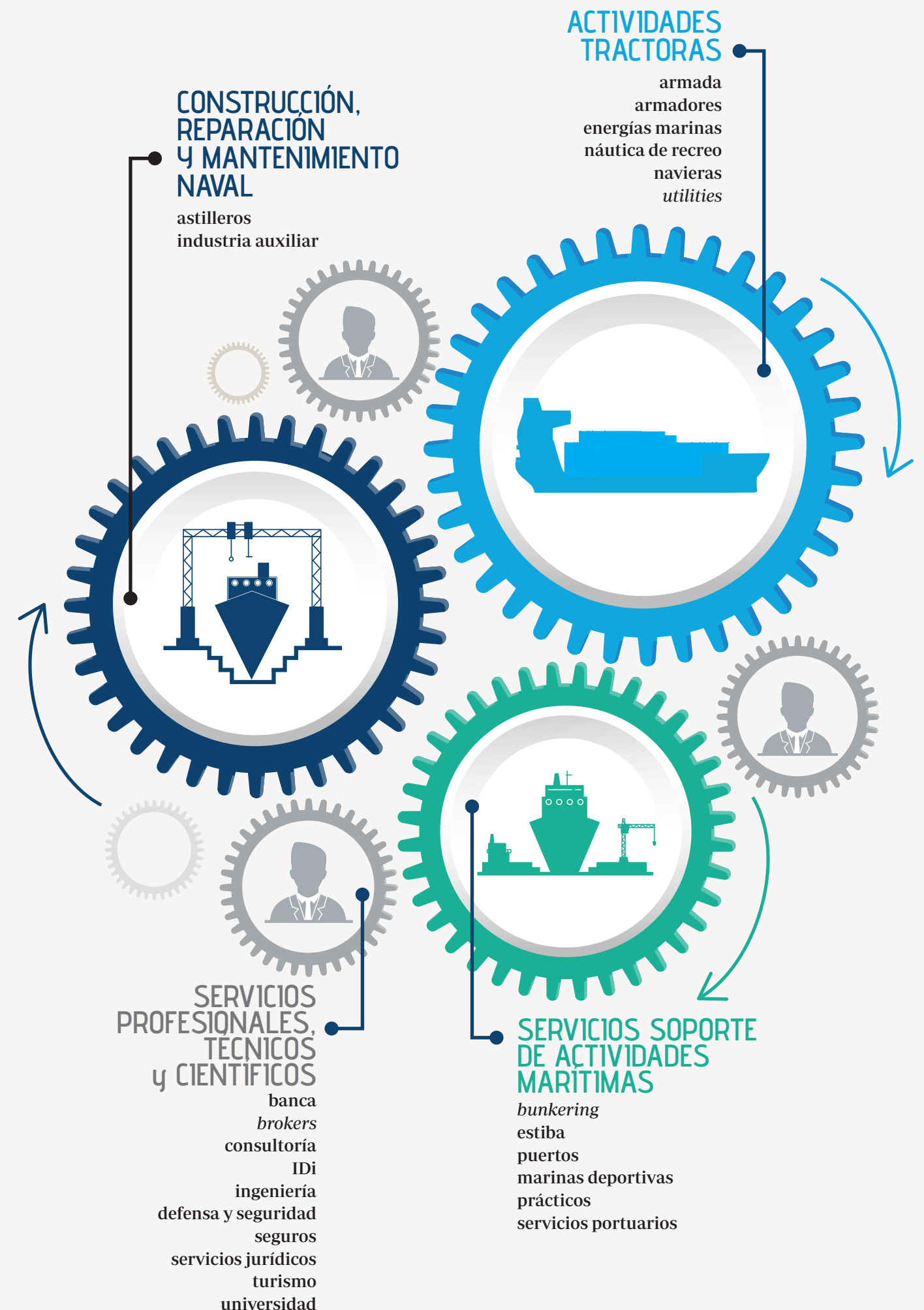
Su importancia se aprecia en ámbitos muy diversos: favorecen la movilidad de personas, sostienen la competitividad del comercio exterior, permiten un aprovisionamiento más eficiente de la industria española y facilitan la capacidad de consumo de la economía.

El vínculo entre el desarrollo industrial español y el ámbito marítimo ha sido especialmente evidente en sectores como la construcción naval y las industrias auxiliares asociadas. Estas actividades han formado parte de la evolución económica e industrial del país y han contribuido a consolidar capacidades técnicas, productivas y empresariales propias.

En la actualidad, el Sector Marítimo Español se presenta como un sector renovado, tecnológicamente avanzado y orientado a la competencia internacional. Lejos de limitarse a actividades tradicionales, ha incorporado procesos de modernización, innovación y adaptación a las nuevas exigencias ambientales. Por ello, se trata de un ámbito que busca reforzar su competitividad, reducir su impacto sobre el entorno y aumentar su contribución al conjunto de la economía española.



Las actividades que integran este sector han tenido históricamente un peso notable dentro de la producción nacional. También han contribuido a reforzar la presencia internacional de España y, en la actualidad, siguen representando una parte importante de las exportaciones de bienes y servicios, así como del empleo del país.

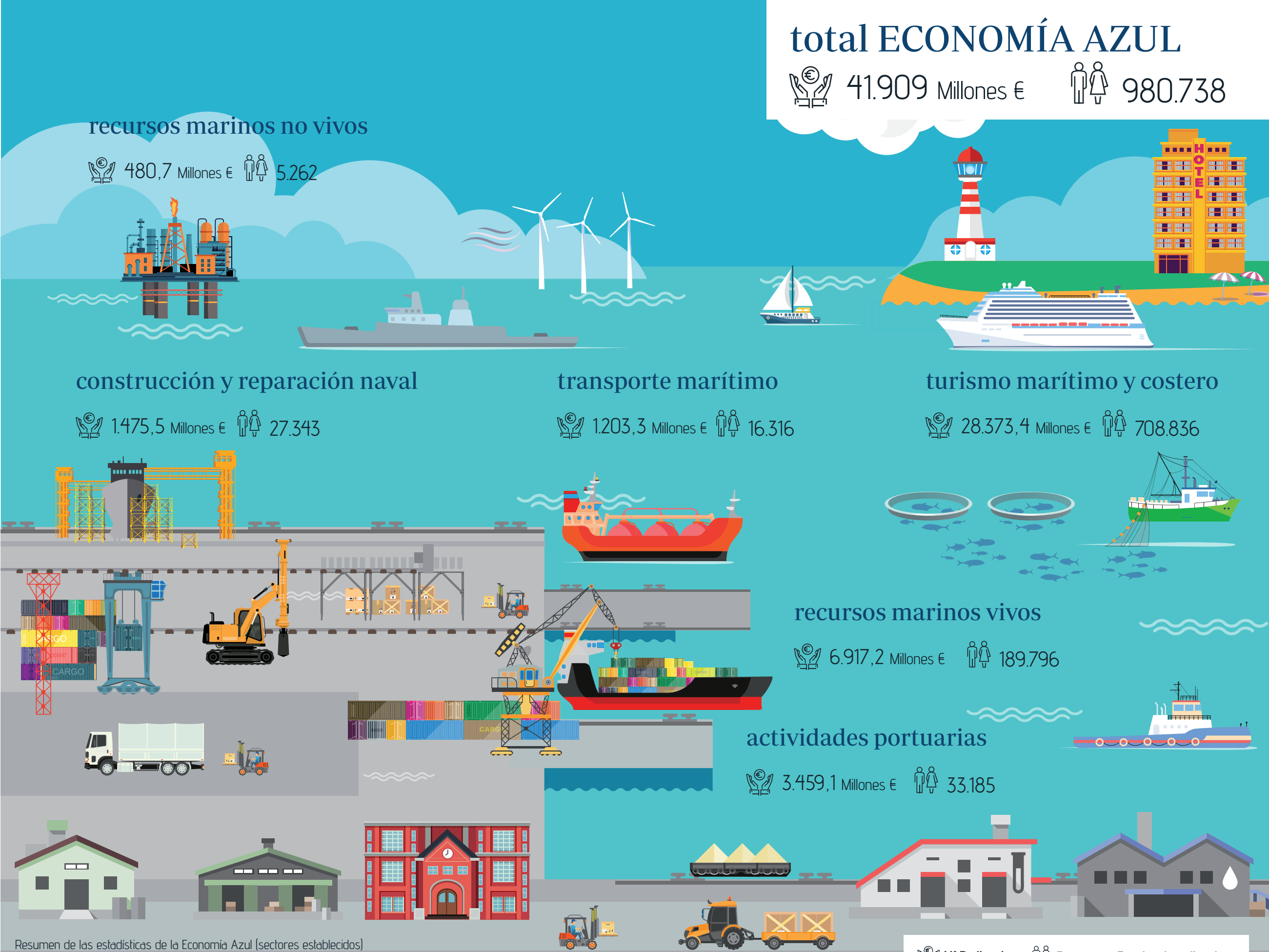


Principales agentes del Sector Marítimo

2.1. 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 Sector¹. 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 2023, publicados en 2026 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.

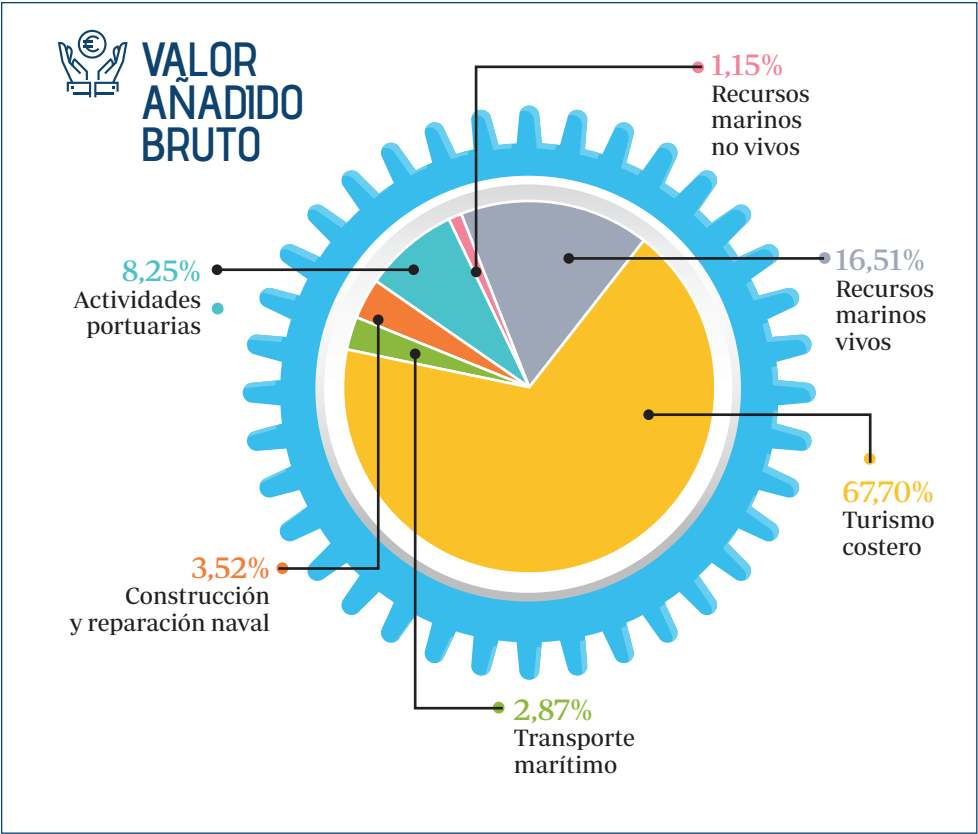
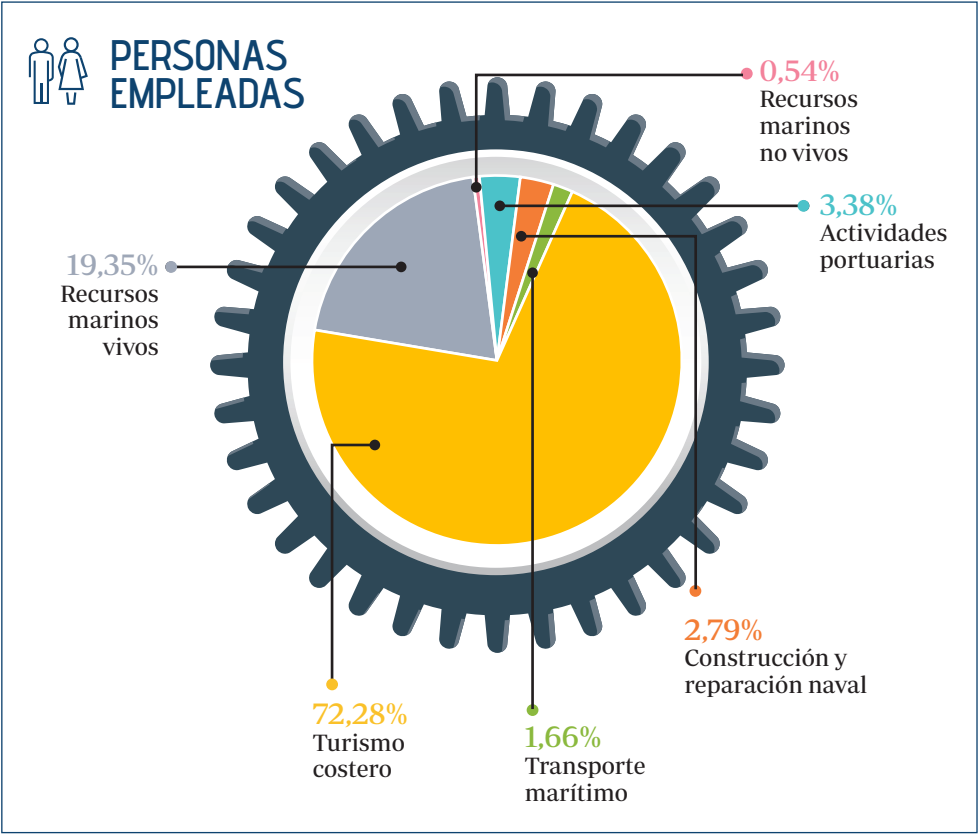
¹ **Efectos Directos:** producción y empleo que aporta directamente el Sector a la economía. **Efectos Indirectos:** producción y empleo de otros sectores que se destina a satisfacer la demanda de bienes y servicios necesarios para la actividad del Sector. **Efectos Inducidos:** producción y empleo que 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 2023 de la Comisión Europea.

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 11,4 % VAB y el 10,3 % de empleo sobre los totales nacionales².



Aportación al VAB y empleo por sectores.

3

INICIATIVAS MÁS RELEVANTES EN 2025

² Según los datos publicados en el informe “Impacto Económico de la Economía Azul en España. Metodología y resultados” realizado para Puertos del Estado, en el que se analiza el impacto económico de la Economía Azul en España, en 2019. Según dicho informe, los multiplicadores de la Economía Azul sobre el conjunto de la economía sería un 3,3 un 3,6 y un 4,0 sobre la producción, el VAB y el empleo, respectivamente.

INICIATIVAS MÁS RELEVANTES



PUESTA EN MARCHA DEL PACTO EUROPEO DE LOS OCÉANOS.

La Comisión Europea adoptó el Pacto Europeo de los Océanos, una estrategia integral para proteger mejor los océanos, promover una Economía Azul próspera y apoyar el bienestar de las personas que viven en zonas costeras. El Pacto aúna las políticas oceánicas de la UE bajo un marco de referencia único, abordando las importantes amenazas que enfrentan nuestros océanos, nuestras comunidades costeras, islas y regiones ultraperiféricas, mediante un enfoque colaborativo entre los países, regiones y partes interesadas de la UE, incluidos pescadores, inversores, científicos y la sociedad civil.

EL GOBIERNO APRUEBA LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA 2025-2050.

El Consejo de ministros aprobó la Estrategia Marítima de España 2025-2050, que aspira a convertirse en el marco vertebrador para la modernización y descarbonización del sector marítimo, esencial para el desarrollo económico del país. La estrategia se articula en siete objetivos prioritarios: contribuir a la transición energética del sector marítimo, impulsar la innovación y el desarrollo tecnológico, establecer flotas y banderas competitivas, avanzar en la dimensión social del transporte marítimo para incrementar su potencial en la generación de empleo, desplegar un sistema portuario competitivo y sostenible, proporcionar un marco específico a la náutica de recreo y avanzar en la construcción de una administración marítima más ágil y eficiente. En desarrollo de esta hoja de ruta, también se ha aprobado el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, dotado con 250 millones de euros en ayudas públicas para el periodo 2026-2030, destinados a la renovación y transformación de la flota y a la construcción de buques bajos en emisiones.

LA OMI RETRASA UN AÑO EL ACUERDO MUNDIAL PARA DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha decidido aplazar un año la votación para la adopción de su Marco de cero emisiones netas (Net Zero Framework, NZF), el sistema regulatorio global que debía fijar límites y precios para las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo internacional. La adopción formal se espera que tenga lugar durante 2026. De adoptarse, sería el primer instrumento vinculante de precio global del carbono en un sector económico, con vocación de alinear, mediante el procedimiento de aceptación tácita, la normativa europea con la internacional.

ESPAÑA VUELVE A ASUMIR EL MANDO DE LA OPERACIÓN EUNAVFOR ATALANTA EN EL ÍNDICO.

España retomó el mando de la Operación EUNAVFOR Atalanta, misión de la UE contra la piratería en el océano Índico y el mar Rojo. La operación 'Atalanta' es el resultado de una serie de resoluciones de la ONU, adoptadas tras el incremento de los actos de piratería en el Índico a partir de 2005; y, con el firme apoyo de España, se convirtió en la primera operación naval de la Unión Europea que se realizaba en el marco de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD).

RATIFICADO EL CONVENIO DE BEIJING SOBRE LOS EFECTOS INTERNACIONALES DE LAS VENTAS JUDICIALES DE BUQUES

En 2025 España ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques, conocida como Convenio de Beijing. La Convención establece un sistema armonizado y simplificado para el reconocimiento transfronterizo de las ventas judiciales de buques, de modo que una venta judicial realizada en un Estado parte sea reconocida por todos los demás Estados parte. El Convenio establece un régimen jurídico armonizado para los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques que confieren un título de propiedad "limpio" (libre de cargas y gravámenes) al nuevo comprador, con la emisión del Certificado de venta judicial por el órgano judicial competente. El Convenio regula, además, el reconocimiento transfronterizo de dichas ventas, la obligación de los registros para cancelar la matrícula del buque a favor del adquirente, causar el alta en nuevo registro, así como la prohibición de embargar el buque por créditos anteriores a la venta judicial.

TODOS LOS BUQUES QUE TRANSITEN POR AGUAS DE LA UE DEBERÁN DEMOSTRAR QUE ESTÁN ASEGURADOS.

La Comisión Europea ha propuesto modificar la Directiva 2002/59/CE para obligar a todos los buques que transiten por aguas de la UE, incluso sin entrar en puerto, a demostrar que cuentan con un seguro válido. Una iniciativa de control y vigilancia para reducir riesgos y amenazas en el entorno marítimo. La medida busca reforzar la seguridad marítima y medioambiental ante el aumento de buques sancionados —muchos sin seguro y con elevada antigüedad— vinculados a la llamada "flota fantasma" rusa.

ENTRA EN VIGOR EL CONVENIO DE HONG KONG PARA EL RECICLAJE DE BUQUES.

En 2025 entró en vigor el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, adoptado en 2009 por la Organización Marítima Internacional. El acuerdo establece normas globales para garantizar un reciclaje de buques seguro y ambientalmente responsable a lo largo de todo su ciclo de vida. El convenio obliga a los buques de más de 500 GT a mantener un inventario certificado de materiales peligrosos y exige que solo instalaciones autorizadas realicen el desmantelamiento bajo estrictos planes de seguridad y control ambiental.

LA OMI IMPULSARÁ UNA ESTRATEGIA GLOBAL PARA DIGITALIZAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO ANTES DE 2027.

La Organización Marítima Internacional (OMI) creará una Estrategia sobre la digitalización del sector marítimo con el objetivo de aprovechar las tecnologías emergentes e impulsar la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad en el sector del transporte marítimo. Además, fomentará un sector marítimo mundial plenamente interconectado, armonizado y automatizado. El secretario general de la OMI destacó el potencial transformador de las tecnologías de vanguardia, como la inteligencia artificial (IA) y la navegación autónoma, al tiempo que reconoció los desafíos relacionados, incluidos los riesgos de ciberseguridad y la brecha digital mundial, ayudará a integrar buques y puertos, mejorará la logística y optimizará las rutas, reduciendo al mismo tiempo las emisiones de gases de efecto invernadero. Dicha Estrategia deberá ser adoptada por la Asamblea de la OMI a finales de 2027.

SEGURIDAD PORTUARIA Y LUCHA CONTRA EL CRIMEN ORGANIZADO: REFUERZO DEL MARCO EUROPEO Y NACIONAL.

En 2025 se consolida la seguridad portuaria como prioridad estratégica de la Unión Europea y de España ante el incremento sostenido del narcotráfico marítimo y la infiltración del crimen organizado en las cadenas logísticas. En este contexto, la Alianza Europea de Puertos fue impulsada para movilizar a la comunidad aduanera y fortalecer los mecanismos de protección en puertos. A nivel nacional, la Estrategia Nacional contra el Crimen Organizado y la Delincuencia Grave 2025 identificó el narcotráfico en puertos como una amenaza prioritaria, subrayando la necesidad de reforzar la presencia operativa, la investigación patrimonial y la cooperación interinstitucional.

ADOPCIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES.

La Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Convención sobre Documentos de Carga Negociables (NCD Convention), elaborada por el Grupo de Trabajo VI de UNCITRAL, en el que España ha participado activamente. Este Convenio tiene por objeto regular la emisión y los efectos de un nuevo título representativo de mercancías, el «documento de carga negociable» o «DCN», creando también, y esta es una de sus virtudes, un marco jurídico para el reconocimiento y uso de los documentos electrónicos. Su impacto sobre la financiación del comercio internacional y la digitalización de la cadena logística está llamado a ser considerable, dado que cuenta con el apoyo de grandes asociaciones internacionales del sector como FIATA, GSF o ICC. Entrará en vigor una vez ratificada por diez Estados.

NUEVA CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA DE ESPAÑA A LA INICIATIVA DE PUERTOS AZULES DE LA FAO.

España ha reforzado su papel en la promoción internacional de puertos pesqueros sostenibles con una nueva contribución de 114.080 euros a la Iniciativa Puertos Azules de la FAO, destinada a impulsar la modernización, la sostenibilidad y la capacitación técnica en estas infraestructuras clave. Esta aportación realizada conjuntamente por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria de Vigo y la Xunta de Galicia, permitió organizar un seminario internacional de formación en 2026, consolidando el compromiso del país con una Economía Azul innovadora, inclusiva y orientada al desarrollo de las comunidades costeras.

NUEVO BANCO DE ENSAYOS A ESCALA REAL EN EL PUERTO DE LAS PALMAS.

El organismo portuario de Las Palmas ha otorgado una concesión de 18 años destinada a emplazar un pionero banco de ensayos a escala real en las aguas interiores comprendidas entre los muelles Nelson Mandela y Reina Sofía. Esta zona, que destina más de 2.100 metros cuadrados de lámina de agua junto a áreas terrestres y sumergidas, proporciona un entorno de prueba inmejorable para las nuevas plataformas de generación de energía.

NACE LA RED ESPAÑOLA DE ESPACIOS DE CONOCIMIENTO PARA LA ECONOMÍA AZUL.

Se ha dotado a la red de un marco institucional estable que refuerza su gobernanza y estructura organizativa, consolidando el trabajo iniciado en años anteriores. La REECEA se configura como un espacio de colaboración permanente entre administraciones públicas, sector pesquero y acuícola, entidades científico-técnicas, organizaciones profesionales y sociedad civil, con el objetivo de impulsar un modelo de Economía Azul sostenible, innovador y generador de oportunidades en el territorio.

IMPULSO AL PLAN INDUSTRIAL
Y TECNOLÓGICO PARA LA
SEGURIDAD Y LA DEFENSA
(PITSD).

En 2025 se aprueba el PITSD como palanca de modernización de capacidades y dinamización de la base industrial y tecnológica. El Plan moviliza una inversión en 2025 y articula partidas relevantes en telecomunicaciones seguras y ciberseguridad, así como en instrumentos de defensa y disuasión. En el ámbito marítimo, habilita programas y financiación para modernización de plataformas navales y desarrollo tecnológico asociado, favoreciendo la participación de grandes empresas y PYMES de la cadena de valor. El PITSD refuerza la autonomía tecnológica e industrial y consolida al sector marítimo como vector de innovación y empleo cualificado. Su valor diferencial es la escala, el enfoque plurianual y la capacidad de tracción sobre tecnologías de doble uso.

DESARROLLO DEL PLAN
DE VIGILANCIA DE
INFRAESTRUCTURAS
MARÍTIMAS EN EL SENO
DEL CONSEJO NACIONAL DE
SEGURIDAD MARÍTIMA.

Durante 2025 se adopta un enfoque específico para abordar la protección y resiliencia de las infraestructuras marítimas y submarinas, mediante un grupo interministerial dependiente del Consejo Nacional de Seguridad Marítima, orientado a analizar riesgos y elaborar un plan de vigilancia sobre estas infraestructuras. El objetivo es reforzar la resiliencia de activos estratégicos (cables de datos, interconexiones eléctricas, energía offshore, oleoductos y gaseoductos, etc.), integrando coordinación interinstitucional y colaboración con operadores privados. La iniciativa alinea la respuesta nacional con la lectura europea sobre resiliencia de infraestructuras submarinas y mejora la preparación ante amenazas híbridas. Su impacto dependerá de la capacidad de convertir análisis en despliegues tecnológicos y protocolos operativos estables.

ESPAÑA INVERTIRÁ 80
MILLONES EN DOS BUQUES
PARA SALVAMENTO MARÍTIMO.

El Gobierno de España, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, autorizó la licitación de dos nuevos remolcadores para la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima por 80 millones de euros. Una inversión que se enmarca en el plan de modernización de la flota de Salvamento Marítimo. Los buques, de 60 metros de eslora y 15 de manga, contarán con propulsión diésel-eléctrica de alta eficiencia, 21 días de autonomía, 6.000 millas de alcance y una potencia de tiro de 100 toneladas para remolques en condiciones extremas. Podrán alojar a 14 tripulantes más 10 operarios y estarán equipados con tecnología avanzada para operaciones de rescate y lucha contra la contaminación.

4

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 2025”³ 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.

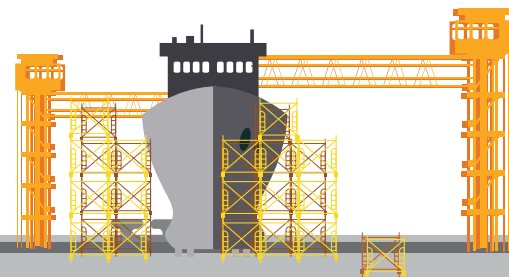
4.1. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL

El sector de la construcción, transformación y reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales está fuertemente ligado a otros grandes sectores de los que es proveedor, como son el transporte marítimo, la actividad pesquera y acuícola, la obtención de recursos energéticos marinos, el desarrollo de infraestructuras offshore, así como 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, constituyen un ecosistema industrial altamente especializado que participa activamente en los procesos de innovación, desarrollo tecnológico e internacionalización del sector.

El sector afronta actualmente una profunda transformación asociada a los objetivos de descarbonización del transporte marítimo, la incorporación de nuevos vectores energéticos, la digitalización de los procesos industriales y operativos, así como la adaptación a los nuevos requisitos regulatorios europeos en materia medioambiental.

En España, la 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, cuenta con un alto poder tractor sobre otras industrias. Además, a través de su subsidiaria Seaenergies, está volcada en las energías renovables marinas, especialmente industria eólica marina, donde es uno de los líderes a nivel mundial, con unas grandes expectativas de crecimiento en los próximos años.



A esto se suma, el sector privado español que está compuesto por una serie de astilleros altamente especializados y referentes internacionales en segmentos como buques pesqueros, oceanográficos, remolcadores, buques offshore, embarcaciones de alta velocidad, buques auxiliares y otras construcciones singulares de elevado nivel tecnológico.

Por su parte, los pequeños y medianos astilleros privados de construcción, transformación y reparación cuentan con una elevada capacitación tecnológica y un personal altamente cualificado, lo que les permite afrontar proyectos nacionales e internacionales muy diversos y competitivos. Su principal nicho de mercado está en la fabricación de buques no estandarizados, con alto grado de especialización.

A nivel global, la demanda de nuevas construcciones de buques civiles alcanzó en 2024 uno de sus niveles más elevados de las últimas décadas, con la mayor contratación en 17 años. Según Clarksons Research⁴, en 2024 se contrataron buques por un volumen aproximado de 66 millones de CGT y 204.000 millones de dólares, destacando especialmente los segmentos de portacontenedores, buques gaseros y petroleros.

Esta fuerte actividad estuvo impulsada por la combinación de mercados de transporte favorables en determinados segmentos, las disrupciones geopolíticas y logísticas, la reconfiguración de rutas marítimas, especialmente como consecuencia de la crisis del Mar Rojo, y la necesidad de renovación de flotas para cumplir con los nuevos requisitos ambientales y de eficiencia energética.

En 2025, el mercado de nuevas construcciones se moderó respecto al máximo alcanzado en 2024, aunque se mantuvo en niveles históricamente elevados. Clarksons estima que en 2025 se contrataron alrededor de 56,4 millones de CGT y 181.000 millones de dólares en nuevas construcciones, lo que supone una reducción respecto al ejercicio anterior, pero todavía por encima de la media de los últimos años.

Tras el fuerte incremento registrado en 2024, la actividad contractual y productiva de los astilleros españoles continuó situándose en niveles elevados, sustentada por la especialización tecnológica de sus construcciones y por una cartera de pedidos sólida y diversificada. En línea con el dinamismo observado en el mercado internacional de construcción naval, el sector español mantuvo durante 2025 una evolución positiva, consolidando el crecimiento experimentado en los ejercicios anteriores.

Según los datos del Ministerio de Industria y Turismo, la cartera de nuevas construcciones de los astilleros españoles se mantuvo durante 2025 en torno a los 60-65 buques en construcción, con una elevada participación de contratos internacionales y una presencia destacada de buques pesqueros, offshore, oceanográficos, remolcadores, ferris y otras construcciones especializadas de alto valor añadido. Asimismo, la actividad productiva de los astilleros civiles españoles continuó mostrando una evolución favorable, manteniéndose en niveles próximos a los máximos alcanzados en los últimos años.

Estos resultados reflejan la fortaleza competitiva del sector naval español, basado en la construcción de buques altamente especializados, la capacidad de adaptación a las nuevas demandas del mercado y una creciente orientación hacia la sostenibilidad, la eficiencia energética, la digitalización y la incorporación de nuevas tecnologías aplicadas al ámbito marítimo.

Las principales unidades contratadas, en construcción y entregadas por los astilleros privados españoles en los últimos años corresponden, como se ha dicho, a segmentos de elevado valor añadido, entre los que destacan los buques pesqueros, remolcadores, ferries y buques de transporte de pasajeros, buques auxiliares offshore, embarcaciones de apoyo a energías renovables marinas, buques oceanográficos y otras construcciones especializadas.

³ 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 <https://www.clarksons.net>

Asimismo, la orientación internacional continúa siendo una de las principales fortalezas del sector. Más del 75% de las CGT asociadas a la cartera de pedidos y a la contratación reciente de los astilleros españoles corresponde a armadores extranjeros, lo que refleja el elevado grado de internacionalización, especialización tecnológica y competitividad alcanzado por la construcción naval española en los mercados internacionales.

Esta capacidad para competir globalmente se sustenta en el desarrollo de soluciones altamente especializadas, la adaptación a las nuevas exigencias medioambientales y energéticas, así como en la estrecha colaboración entre astilleros, industria auxiliar y centros tecnológicos.

Es importante resaltar la relevancia de la actividad de reparación, mantenimiento y transformación naval, que constituye una parte esencial de la industria marítima española. Los astilleros españoles han consolidado una posición destacada en segmentos como la reparación de buques de crucero, ferries, buques gaseros, buques offshore y otras unidades especializadas, así como en actuaciones de modernización y adaptación tecnológica asociadas a los procesos de descarbonización y mejora de la eficiencia energética de las flotas.

La creciente demanda de servicios vinculados a la transición energética del transporte marítimo, incluyendo la incorporación de nuevas tecnologías, sistemas de eficiencia energética y combustibles alternativos, abre además nuevas oportunidades de crecimiento para el sector español de reparación y transformación naval.⁵

4.1.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)
Construcción de buques	Construcción de barcos y estructuras flotantes	9,5	2.547,2	505,0
	Construcción de buques y embarcaciones de recreo	0,8	104,3	33,7
	Reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones de recreo	15,7	1.980,5	870,3
Equipamiento y Maquinaria	Fabricación de motores y turbinas, excepto los destinados a aeronaves	0,1	28,1	5,1
	Fabricación de instrumentos y aparatos de medida, verificación y navegación	0,1	16,9	6,1
	Fabricación de otros artículos metálicos	0,4	77,0	26,4
	Fabricación de artículos de deporte	0,0	4,2	1,1
	Fabricación de cuerdas, cordeles, bramantes y redes	0,5	70,6	23,1
	Fabricación de textiles, excepto prendas de vestir	0,1	15,3	4,8
Subtotales		27,3	4.844,1	1.475,5

Resumen de datos económicos 2023 – 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

4.1.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

INTERNACIONALIZACIÓN

- Impulsar acuerdos de colaboración público-privada para la promoción internacional del sector naval español y de sus capacidades tecnológicas e industriales.
- Reforzar el papel de las Oficinas Económicas y Comerciales de España en el exterior en la identificación de oportunidades para astilleros e industria auxiliar.
- Mantener y fortalecer el respaldo institucional del ICEX y de otros instrumentos públicos de apoyo a la internacionalización.
- Potenciar la participación del sector en programas europeos de innovación, plataformas tecnológicas internacionales y proyectos colaborativos de I+D+i.
- Favorecer el posicionamiento internacional de la industria naval española en mercados emergentes vinculados a la descarbonización del transporte marítimo, las energías renovables marinas, la digitalización y las nuevas tecnologías aplicadas al ámbito marítimo.
- Impulsar actuaciones de diplomacia económica e industrial que faciliten el acceso a mercados estratégicos para los astilleros españoles.
- Facilitar la atracción de buques internacionales hacia los astilleros españoles para actividades de reparación, transformación, retrofit y adaptación tecnológica, garantizando al mismo tiempo los máximos estándares de seguridad y calidad.
- Reforzar la visibilidad internacional del ecosistema naval español, integrado por astilleros, industria auxiliar, centros tecnológicos, universidades y organismos especializados.

FORMACIÓN

- Impulsar programas específicos de formación y capacitación adaptados a las necesidades actuales y futuras de la industria naval, prestando especial atención a la escasez de personal cualificado y al relevo generacional del sector.
- Reforzar la colaboración entre empresas, universidades, centros tecnológicos y centros de formación profesional para adecuar los perfiles formativos a las necesidades reales de la industria.
- Fomentar el desarrollo de programas de formación en tecnologías emergentes vinculadas a la transformación del sector, tales como digitalización, inteligencia artificial, gemelo digital, automatización, fabricación aditiva, ciberseguridad industrial, descarbonización y nuevas tecnologías energéticas.
- Impulsar la formación profesional dual mediante el fortalecimiento de los mecanismos de colaboración

público-privada y una mayor integración entre los centros educativos y las empresas del sector.

- Adaptar la formación universitaria y de posgrado a los retos tecnológicos e industriales de la construcción naval, favoreciendo la participación de las empresas en la definición de contenidos formativos y en el desarrollo de proyectos colaborativos.
- Promover iniciativas de atracción de talento hacia las profesiones vinculadas al ámbito marítimo y naval, mejorando la visibilidad del sector entre estudiantes y jóvenes profesionales.
- Favorecer la creación de ecosistemas de innovación y formación colaborativa que permitan acelerar la transferencia de conocimiento entre empresas, centros tecnológicos y universidades.

AYUDAS DE I+D+i

El carácter diferencial de la construcción naval —basado en la fabricación de unidades singulares, complejas y no serializadas— exige un marco de incentivos públicos adaptado a sus particularidades operativas. El ecosistema de ayudas a la I+D+i para astilleros e industria auxiliar se articula en torno a las siguientes líneas de actuación prioritarias:

- **Tratamiento singular y diferenciado:** Mantenimiento del marco de especificidad reconocido por la Unión Europea para el sector naval, garantizando intensidades de ayuda adaptadas a la complejidad de sus prototipos y extendiendo sus beneficios a toda la cadena de suministro y la industria auxiliar.
- **Transformación digital y conectividad:** Despliegue de instrumentos financieros específicos orientados a la digitalización de procesos industriales. Se prioriza la implantación de tecnologías de Inteligencia Artificial (IA), analítica de Big Data, automatización avanzada y sistemas de monitorización inteligente del ciclo de vida del buque.
- **Transferencia tecnológica y emprendimiento:** Fomento de mecanismos de innovación abierta mediante la hibridación de start-ups tecnológicas con astilleros y armadores, con el objetivo de acelerar la digitalización en las fases de diseño y optimizar los procesos constructivos.
- **Descarbonización y vectores energéticos:** Financiación preferente orientada a la transición ecológica y el desarrollo de “energías alternativas azules”. Esto incluye el despliegue de tecnologías de propulsión híbrida y soluciones 100% eléctricas (full electric), así como la adaptación de sistemas para el uso de combustibles de cero o bajas emisiones como el hidrógeno verde, el metanol y el Gas Natural Licuado (GNL).

- **Posicionamiento comercial de vanguardia:** Consolidación del liderazgo tecnológico de la industria privada nacional. Estas inversiones facilitan la entrega de buques altamente innovadores que integran sistemas de navegación asistida por velas mecánicas, alta eficiencia operativa y una reducción drástica de emisiones.

➤ Optimización de la gobernanza administrativa: Consolidación de canales de consulta previa orientados a la mitigación del riesgo administrativo de los proyectos. La plena operatividad de la “ventanilla única” agiliza los plazos de tramitación y mejora la calidad técnica de las solicitudes formales de apoyo.

➤ Alineación regulatoria y financiera: Sincronización de los fondos públicos con los requerimientos técnicos y de sostenibilidad de la industria naviera actual. El marco regulatorio ofrece una mayor flexibilidad de acceso para las PYMEs del sector e introduce esquemas de apoyo financiero a largo plazo vinculados a la consecución de hitos de innovación sostenible.
- Impulsar la continuidad de instrumentos financieros que faciliten la internacionalización de las empresas españolas y mejoren su competitividad en los mercados globales.

➤ Fortalecer la colaboración público-privada entre entidades financieras, organismos públicos y agentes sectoriales para facilitar el acceso a financiación en todas las fases del ciclo de vida de los proyectos.

➤ Dar continuidad y estabilidad a los incentivos fiscales asociados a las actividades de I+D+i, favoreciendo la inversión privada en innovación y el desarrollo tecnológico.

➤ Mantener y reforzar los instrumentos de apoyo gestionados por CESCE, ICO y otros organismos públicos que facilitan la exportación de bienes y servicios vinculados al sector naval.

➤ Dar continuidad a instrumentos como:
 - Convenio de Ajuste Recíproco de Intereses (CARI)
 - Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM)
 - Líneas ICO para internacionalización e inversión empresarial

➤ Favorecer la participación del sector en los programas europeos de financiación e innovación, facilitando el acceso a instrumentos como Horizonte Europa, Innovation Fund, Connecting Europe Facility (CEF) y otros mecanismos vinculados a la transición energética y digital.

➤ Impulsar mecanismos específicos de financiación para proyectos estratégicos vinculados a la descarbonización del transporte marítimo, los combustibles alternativos, la electrificación, la eficiencia energética y las energías renovables marinas.
- Reforzar los instrumentos de apoyo a la I+D+i, facilitando el acceso de las empresas del sector naval a programas nacionales y europeos orientados al desarrollo de tecnologías avanzadas, la digitalización y la descarbonización.

➤ Mantener y ampliar los mecanismos de apoyo a las inversiones industriales asociadas a la modernización de los astilleros, la mejora de la eficiencia energética, la automatización de procesos y la incorporación de nuevas capacidades tecnológicas.

AYUDAS FINANCIERAS

4.2. TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo, que abarca tanto el traslado de mercancías como de pasajeros por mar y por vías costeras e interiores, constituye uno de los pilares fundamentales de la Economía Azul. En el caso de España, se trata de una actividad estratégica esencial, ya que garantiza la autonomía energética mediante la importación de materias primas clave, como el petróleo y el gas natural licuado. Además, destaca por su carácter flexible y su capacidad de adaptación ante escenarios geopolíticos cambiantes, como se ha puesto de manifiesto en crisis recientes como las del mar Rojo o el estrecho de Ormuz.

Asimismo, los buques desempeñan un papel decisivo en la conectividad territorial, especialmente en las regiones insulares y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla. En estos territorios, más de la mitad de la población depende del transporte marítimo para sus desplazamientos habituales y el abastecimiento básico, lo que contribuye de manera directa a la cohesión territorial y al desarrollo económico.

El transporte marítimo también facilita la proyección internacional de los productos españoles, aumentando la competitividad de sectores clave como el agroalimentario, el industrial y el manufacturero. A ello se suma el impacto positivo de las innovaciones tecnológicas y las mejoras en eficiencia energética, que han permitido reducir costes logísticos, beneficiando en última instancia al consumidor final.

Desde una perspectiva macroeconómica, su capacidad de arrastre es especialmente relevante: según Oxford Economics, cada millón de euros generado por el sector marítimo produce un impacto adicional de 1,6 millones en el conjunto de la economía. Se trata además de una actividad altamente tecnológica y especializada, que sustenta un amplio ecosistema de actividades auxiliares, desde la construcción naval hasta los servicios jurídicos y técnicos.

En términos laborales, el sector genera empleo cualificado y de alto valor añadido, con niveles retributivos superiores a la media nacional. Sin embargo, existe actualmente un déficit global significativo de oficiales cualificados, lo que supone una oportunidad para impulsar la formación y fomentar vocaciones marítimas en España, con el necesario respaldo institucional.

Por todo ello, la marina mercante se ha consolidado como uno de los segmentos con mayor crecimiento dentro de la Economía Azul en la Unión Europea durante la última década. No obstante, España aún presenta un considerable margen de mejora para alcanzar niveles de contribución económica similares a los de otros Estados miembros, con un potencial adicional estimado en torno a los 5.000 millones de euros.

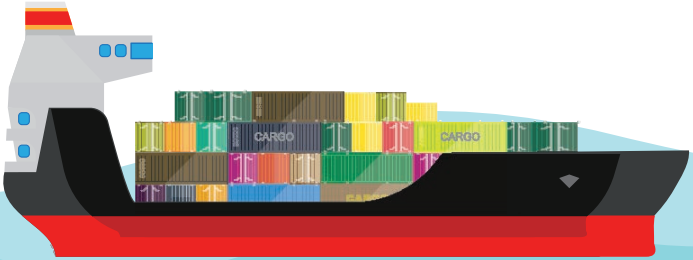
Esta situación se explica, en parte, por la elevada dependencia de navieras extranjeras, que gestionan más del 90 % del comercio exterior marítimo español, a pesar de que el país ocupa la segunda posición en Europa en volumen de tráfico portuario. Como consecuencia, se registra un déficit significativo en la balanza de fletes marítimos, estimado en aproximadamente 10.000 millones de euros, lo que evidencia una importante oportunidad de desarrollo para el sector marítimo nacional.

A 1 de enero de 2026, los armadores españoles controlan 203 buques, con 4.797.383 GT y 4.345.050 TPM. De estos:

- 84 buques con 1,7 millones de GT navegan bajo pabellón español.
- 119 buques con 3 millones de GT se encuentran abanderados en otros registros distintos del nacional.

Tipos de buques	Pabellón español (REC)			Otros pabellones			Total		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	6	17.022	26.721	10	613.831	1.159.792	16	630.853	1.186.513
Graneleros	0	0	0	6	193.736	331.998	6	193.736	331.998
Carga general	4	16.548	25.700	26	116.455	169.446	30	133.003	195.146
Portacontenedores	0	0	0	15	127.027	154.066	15	127.027	154.066
Ro-Ro	10	135.495	59.896	9	197.121	83.236	19	332.616	143.132
Quimiqueros	0	0	0	13	186.594	305.031	13	186.594	305.031
Gases licuados	10	1.063.137	867.177	10	1.130.234	903.479	20	2.193.371	1.770.656
Pasaje	50	489.575	101.489	26	471.653	107.314	76	961.228	208.803
Otros	4	19.455	24.190	4	19.500	25.515	8	38.955	49.705
TOTAL	84	1.741.232	1.105.173	119	3.056.151	3.239.877	203	4.797.383	4.345.050

Flota de buques mercantes controlados por empresas navieras españolas (Fuente: ANAVE)



Según Clarksons⁶, el comercio marítimo mundial creció un 1,5% en 2025, alcanzando los 12.931 millones de toneladas (Mt). En términos de toneladas-milla se llegó a los 68 billones (10¹²), lo que representa un incremento del 2% respecto a 2024. Este aumento de las t-milla siguió reflejando el efecto de los desvíos de rutas, especialmente en el mar Rojo, y de ciertas alteraciones en los flujos comerciales. La distancia media del comercio marítimo se situó así en torno a las 5.260 millas, ligeramente por encima de la de 2024.

La flota mercante mundial cerró el año con un crecimiento del 3,5%, alcanzando los 2.520 millones de tpm. Destacó el aumento del 6,7% de la flota de buques portacontenedores, del 9,5% de los metaneros y del 10,9% de la flota de car carriers. La flota de petroleros de productos creció un 4,9%, mientras que la de transporte de crudo un 0,7%.

El comportamiento del mercado de fletes varió según el segmento de flota:

- Los fletes de petroleros se mantuvieron firmes, especialmente los buques de crudo, favorecidos por el aumento de la producción de la OPEP+ y por el endurecimiento del régimen de sanciones, mientras que los petroleros de productos mostraron una evolución más contenida.
- En el segmento de buques graneleros, los fletes se mantuvieron en niveles moderados, aunque mejoraron a lo largo del ejercicio, con un mejor comportamiento del segmento Capesize, apoyado en las exportaciones de bauxita desde Guinea.
- El mercado de buques portacontenedores mostró una evolución dispar: los fletes spot se mostraron muy volátiles y se situaron por debajo de los niveles de 2024, mientras que los fletes en time charter registraron una ligera mejora y se mantuvieron en niveles elevados.
- En los metaneros, el mercado se mantuvo deprimido a lo largo de todo el año, debido a las entregas de nuevos buques y al retraso en la puesta en servicio de nuevos proyectos de exportación, que previsiblemente impulsarán la demanda de transporte en los próximos años.

En el ámbito nacional, los datos provisionales de Puertos del Estado para 2025⁷ reflejan un leve descenso del tráfico portuario en comparación con el año anterior. Las importaciones aumentaron ligeramente un 0,3%, hasta alcanzar los 195,7 millones de toneladas. Las exportaciones disminuyeron un 2,7%, alcanzando casi los niveles de 2023.

Respecto al tráfico de pasajeros en línea regular, la evolución sigue siendo positiva. Los puertos españoles movieron 28,4 millones de pasajeros, un 1,4% más que en el año anterior, que ya había marcado un nuevo récord con 28,0 millones. Esta tendencia alcista se mantiene de forma ininterrumpida desde 2020, con máximos sucesivos cada año.

El año 2026 estará marcado por la revisión del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (ETS), que debería servir para corregir las incoherencias entre el ETS y el Reglamento FuelEU Marítimo.

Asimismo, la revisión debería abordar los efectos de fuga de carbono que ya empiezan a apreciarse en determinados tráficos. Los datos del Observatorio del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) apuntan a posibles efectos de este tipo en el TMCD y en algunos tráficos de cabotaje. Según el Observatorio, el tráfico nacional de contenedores cargados, excluido el transbordo, registró en 2025 una caída en Valencia del 44% respecto de 2023 y del 31% respecto de 2024, mientras que en Bahía de Cádiz aumentó un 12% y en Huelva un 3 % en comparación con 2023. Estos datos sugieren reajustes logísticos para transportar por carretera la carga entre Valencia y el sur de España, evitando así los costes asociados al ETS. Entre las posibles soluciones debatidas en el sector para reducir el riesgo de esta fuga de carbono se ha planteado mantener el ámbito de aplicación del ETS en el 70% de las emisiones, al menos hasta que el ETS2 aplicable al transporte por carretera esté plenamente operativo, aunque esta medida podría no resultar suficiente y cabría valorar una moratoria o suspensión transitoria del sistema al transporte marítimo.

A esta situación se añade la incertidumbre regulatoria internacional derivada de la falta de acuerdo en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), que empieza a condicionar las decisiones de inversión en la transición energética. Según Clarksons⁸, el porcentaje de nuevos contratos de buques con combustibles alternativos descendió del 44% en 2024 al 37% en 2025. Cabe prever que la evolución a corto plazo dependa, en buena medida, de que la regulación aporte la previsibilidad necesaria para que la transición energética avance desde una fase todavía experimental hacia otra de mayor estandarización. Para ello, es imprescindible poner fin a las iniciativas regulatorias regionales y avanzar hacia un acuerdo en la OMI. En este contexto, la UE debería desempeñar un papel activo y constructivo en las próximas reuniones previstas para el mes de abril, con vistas a facilitar un acuerdo sobre un marco global en el MEPC 85 de otoño de 2026.

Mientras tanto, el objetivo europeo de liderar la transición energética solo cumplirá su propósito si los fondos recaudados se reinvierten en la propia transición del sector, un planteamiento que coincide con el debate europeo actual. De hecho, la Estrategia Industrial Marítima de la UE, publicada el 4 de marzo de 2026, insta a los Estados miembros a destinar estos fondos a la descarbonización del sector marítimo.

En el ámbito nacional, el año en curso será también relevante por la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que, en el momento de redacción de este documento, se encuentra en tramitación parlamentaria. Esta reforma ofrece una oportunidad para reforzar la competitividad del pabellón español y simplificar un marco administrativo claramente mejorable.

En el plano internacional, persiste un contexto geopolítico especialmente inestable. Pese a que, a comienzos de 2025, tras la tregua alcanzada entre Israel y Hamás, se generaron expectativas sobre la normalización del tráfico marítimo en el mar Rojo, las navieras se mostraron prudentes respecto al retorno de sus buques a esta ruta. Más recientemente, la grave crisis en torno a Irán y al estrecho de Ormuz amenazan la seguridad de tripulaciones y buques y están alterando, una vez más, las matrices de origen y destino de los flujos del comercio internacional.⁹

4.2.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)
Transporte de pasajeros	Transporte marítimo y costero de pasajeros	6,2	1.380, +	406,2
	Transporte de pasajeros por vías navegables interiores	0,4	34,9	19,5
Transporte de mercancías	Transporte marítimo y costero de mercancías	2,7	1.653,3	316,0
	Transporte de mercancías por vías navegables interiores	0,0	2,5	1,1
Servicios para el transporte	Alquiler y leasing de equipos de transporte acuático	3,9	685,0	278,9
	Otras actividades de apoyo al transporte	3,0	940,7	181,5
SUBTOTALES		16,3	4.697,0	1203,3

Resumen de datos económicos 2023 – 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

6 Clarksons Research. (2026). Shipping Intelligence Weekly, Issue 1711. Clarksons Research.
7 Puertos del Estado. (2025). Resumen del tráfico portuario: diciembre 2025. Dirección de Planificación y Desarrollo. Departamento de Estadística.

8 Clarksons Research. (2026). Shipping Intelligence Weekly, Issue 1711. Clarksons Research.
9 Información facilitada por la Asociación de Navieros Españoles.

MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

En 2025 se aprobó un instrumento especialmente relevante en esta materia: la Estrategia Marítima de España. En ella se reconoce explícitamente el papel esencial del transporte marítimo para el comercio exterior, el suministro energético, la cohesión territorial y el desarrollo de la Economía Azul, y se identifica una de las principales debilidades estructurales del sistema marítimo español: la insuficiente dimensión de la flota controlada por armadores nacionales en relación con el potencial económico y geoestratégico del país. El reto ahora es traducir ese marco estratégico en medidas concretas, con objetivos definidos, recursos suficientes y una planificación clara.

En el marco de la Estrategia, también en 2025, se aprobó el Plan Nacional de Acción para la Descarbonización del Transporte Marítimo, dotado con 250 millones de euros hasta 2030. El plan se articula en dos líneas:

- Renovación de la flota mercante, tanto mediante nuevas construcciones como actuaciones sobre buques existentes, con el fin de favorecer mejoras de eficiencia energética y reducciones en la intensidad de las emisiones, en línea con los objetivos del Reglamento FuelEU Marítimo y de los indicadores operativos de la OMI.
- Proyectos basados en nuevos combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO), en particular el impulso a la construcción de nuevos buques que utilicen estos combustibles y requieran tecnologías específicas.

Se trata de un paso positivo, aunque insuficiente en relación con las necesidades inversoras que plantea la transición del sector. Según estimaciones de ANAVE, los armadores españoles ya han comprometido alrededor de 2.000 millones de euros en soluciones de eficiencia energética y en buques preparados para utilizar combustibles sostenibles. Al mismo tiempo, la recaudación del ETS en España se estima en unos 380 millones de euros en 2024 y podría superar los 1.000 millones en 2027.

Un aspecto que requiere atención prioritaria es la actualización del marco normativo y operativo del Registro Especial de Canarias (REC), que a 1 de enero de 2026 alcanzó un mínimo histórico en número de buques y cuyo tonelaje descendió por primera vez en más de dos décadas por debajo de los 2 millones de GT. La pérdida de competitividad de este registro se debe, en gran medida, a deficiencias estructurales en su regulación laboral y administrativa, lo que ha llevado a que cada vez más armadores lo consideren una opción poco atractiva.

Si bien el marco fiscal del REC no requiere grandes modificaciones, es imperativo complementarlo con reformas urgentes, especialmente en los ámbitos laboral y administrativo, para fortalecer la competitividad de los buques mercantes que enarbolan bandera española.

En definitiva, es crucial que España desarrolle una política marítima integral y coherente, que simplifique los trámites administrativos y promueva un entorno favorable para el crecimiento del sector naviero nacional.

4.3 EXTRACCIÓN DE RECURSOS MARINOS NO VIVOS: EXTRACCIÓN MARINA DE MINERALES, PETRÓLEO Y GAS, HIDROCARBUROS OFFSHORE, MINERÍA SUBMARINA Y ÁRIDOS MARINOS

La extracción de recursos marinos no vivos comprende la obtención de petróleo crudo, gas natural, minerales y otras materias primas del fondo marino, incluyendo tanto la producción offshore de hidrocarburos y la minería submarina como la extracción de áridos marinos (agregados), destinados principalmente a la construcción, la regeneración litoral y otras aplicaciones industriales. Estas actividades integran, asimismo, los servicios técnicos asociados, industriales y logísticos asociados, tales como la prospección, perforación, ingeniería offshore, operación, mantenimiento y apoyo portuario. A escala mundial, la producción offshore representa en torno al 37% del petróleo y el 28% del gas natural.

Por otro lado, y los fondos oceánicos albergan un notable potencial en metales estratégicos y minerales críticos, cuya demanda está estrechamente vinculada a la transición energética, la autonomía estratégica, la defensa y la seguridad. En este contexto, iniciativas europeas como el Critical Raw Materials Act refuerzan la necesidad de diversificar y asegurar el suministro de estos recursos, reduciendo dependencias externas y promoviendo el desarrollo de capacidades propias a lo largo de toda la cadena de valor.

Asimismo, la futura aprobación del marco regulatorio de explotación por parte de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA-ONU) marcará un punto de inflexión en el desarrollo de esta actividad en aguas internacionales, impulsando no solo el acceso a nuevos recursos, sino también el avance tecnológico y la consolidación de un ecosistema industrial vinculado —incluyendo los ámbitos de la ingeniería offshore, la metalurgia y el procesado de materiales— con creciente relevancia dentro del conjunto de la Economía Azul.

En este contexto, el conocimiento de los fondos marinos —su composición y batimetría—, los ecosistemas y los valores de referencia ambientales resultan elementos esenciales para una explotación sostenible. Este acervo científico permite evaluar y ponderar de forma simultánea los impactos sobre la biodiversidad, los efectos económicos y las implicaciones sociales, facilitando así la toma de decisiones basada en la evidencia y la coherente articulación de las dimensiones ambiental, económica y social que sustentan la Economía Azul.

Una ordenación rigurosa del espacio marino, capaz de conciliar la conservación, la pesca, la energía y otros usos legítimos desde una aproximación ecosistémica, para garantizar una gestión eficaz y sostenible exige disponer de infraestructuras robustas de datos marinos, continuos y accesibles, así como de una base científica sólida. Sobre esta base, es posible avanzar hacia enfoques de gestión basados en los ecosistemas (*ecosystem-based management*), integrando la mejor base científica disponible en los procesos de planificación y gobernanza marítima. Es en ese marco donde se integran las actividades de extracción de recursos marinos no vivos — producción de hidrocarburos offshore, minería submarina y extracción de áridos—, cuyo desarrollo responsable depende en gran medida de la calidad y disponibilidad de dichos datos y del avance del conocimiento científico asociado.

En España, la actividad extractiva de hidrocarburos en el medio marino ha tenido históricamente un peso marginal, y la normativa vigente de transición energética no permite nuevas autorizaciones de exploración ni concesiones de explotación en aguas nacionales. El sector cuenta, no obstante, con empresas con presencia y experiencia internacional en ámbitos como la exploración y producción offshore, la ingeniería y construcción de infraestructuras para la explotación del petróleo y el gas, y la construcción de buques de apoyo offshore.



MINERÍA SUBMARINA DE MINERALES ESTRATÉGICOS

España cuenta con recursos minerales submarinos identificados en diferentes zonas de su territorio sumergido, con presencia documentada de nódulos polimetálicos y costras ricas en minerales estratégicos como cobalto, manganeso y elementos de tierras raras. El conocimiento de estos recursos se sustenta en la actividad investigadora del IGME-CSIC y del IEO-CSIC, y en la cartografía batimétrica de alta resolución generada por el Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), que contribuye además a la red europea de datos marinos EMODnet. Se trata en todo caso de recursos en fase de caracterización científica, cuya eventual explotación dependerá tanto del desarrollo tecnológico como del marco regulatorio internacional cuando este se apruebe.

En el plano internacional, la demanda creciente de materias primas críticas —cobre, níquel, cobalto y elementos de tierras raras — esenciales para la fabricación de baterías, tecnologías duales y tecnologías de energías renovables — está impulsando el interés por la explotación de los fondos marinos profundos. Sin embargo, ningún sistema de extracción a escala industrial ha alcanzado aún plena viabilidad técnica y ambiental. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA) trabaja en el desarrollo del marco regulatorio internacional, proceso en el que España, junto con otros países europeos, defiende que la explotación comercial debe ir precedida de normativa ambiental sólida y estudios de impacto rigurosos. En el ámbito europeo, proyectos Horizonte Europa como “Blue Nodules” y “Blue Harvesting” avanzan en el desarrollo de tecnologías de extracción respetuosas con el medio ambiente.

Organismos de investigación como el IGME-CSIC, el IEO-CSIC y el IHM generan un conjunto de datos geocientíficos de creciente valor —batimetría, composición mineral, estratigrafía—, cuyo potencial se multiplica cuando son accesibles e interoperables para administraciones, empresas y organismos de investigación. La digitalización actúa aquí como habilitador clave: el estándar OSDU, que integra información geológica y sísmica en plataformas abiertas, y las Infraestructuras de Datos Espaciales (IDE) geocientíficas, de acuerdo con los principios de la directiva INSPIRE y los estándares de la ISA, son instrumentos que permiten gestionar, compartir y valorizar ese conocimiento como base para la toma de decisiones tanto en el ámbito de la extracción de recursos como en la ordenación del espacio marítimo.¹⁰

4.4 DESALINIZACIÓN

La desalinización comprende el conjunto de actividades relacionadas con el diseño, la construcción y la explotación de plantas desaladoras. Su finalidad principal es proporcionar una fuente continua de agua para usos domésticos, agrícolas o industriales, contribuyendo a reducir la presión derivada del aumento de la demanda hídrica y de los episodios de sequía.

Este tipo de instalaciones adquiere una importancia especial en territorios costeros donde los recursos hídricos son escasos, la pluviometría es baja y existe una elevada demanda de agua asociada a la agricultura, el crecimiento urbano y la actividad turística. En el contexto europeo, la desalinización se concentra principalmente en el sur del continente, especialmente en los países mediterráneos y en las islas. En España, la mayor parte de las plantas desaladoras se localizan en la costa levantina, las islas Baleares y las islas Canarias. Además, España ocupa una posición destacada en este sector, con empresas de ingeniería y operadores de plantas desaladoras presentes en numerosos países.

Aunque en los últimos años se han realizado importantes avances para mejorar los procesos de desalinización, el consumo energético continúa siendo el principal factor de coste en la producción de agua desalada. Dentro de los costes de explotación, la energía requiere una atención específica, ya que su peso depende de elementos como la salinidad del agua de origen, la capacidad de producción de la planta y la tecnología utilizada.

Para llevar a cabo la desalinización existen distintas tecnologías, si bien la más extendida en la actualidad es la ósmosis inversa, debido a su eficiencia energética y operativa. Esta tecnología está presente en una parte muy significativa de las plantas desaladoras en funcionamiento y tiene especial relevancia en Europa, tanto en instalaciones existentes como en nuevos proyectos. Junto a ella, también se emplean otras técnicas en menor medida, como la electrodiálisis, utilizada principalmente en aguas salobres; la destilación multi-efecto, adecuada para aguas de mar con elevada carga salina; y la nanofiltración, aplicada sobre todo en determinados procesos industriales. Todas estas tecnologías son objeto de actividades continuas de investigación, desarrollo e innovación, orientadas a mejorar su rendimiento, reducir costes operativos y avanzar en términos de sostenibilidad.

En este ámbito destaca, a escala europea, la plataforma DESAL+ LIVING LAB, situada en Canarias. Esta plataforma actúa como un espacio de referencia para el impulso de proyectos de I+D+i vinculados a las tecnologías de desalinización, favoreciendo la colaboración entre centros de investigación, universidades, empresas y administraciones públicas.

España ocupa una posición de liderazgo en Europa en capacidad de desalinización, ya que concentra el 65% de la capacidad europea. El país cuenta aproximadamente con 765 plantas desaladoras, de las cuales 360 tratan agua de mar y 405 agua salobre. En conjunto, estas instalaciones producen alrededor de 5 millones de metros cúbicos diarios de agua desalada, lo que equivale aproximadamente al 6% de la demanda total estimada en España. Dentro de este conjunto, 99 plantas son de gran capacidad, con producciones comprendidas entre 10.000 y 250.000 m³/día, destinadas al abastecimiento de grandes núcleos urbanos costeros como Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante o Las Palmas de Gran Canaria. En estas zonas, la presión demográfica y el turismo incrementan de forma notable las necesidades de suministro de agua.

El caso de Canarias resulta especialmente significativo, ya que la desalinización constituye una actividad estratégica y, en algunas islas, prácticamente la única fuente de abastecimiento de agua. Esta realidad es especialmente relevante en las islas orientales. Además, el archipiélago fue el lugar donde se instaló la primera planta desaladora de Europa hace 60 años. Desde entonces, el sector ha experimentado un amplio desarrollo en Canarias, alcanzando un elevado grado de especialización técnica y consolidando a la región como un referente mundial en la materia.

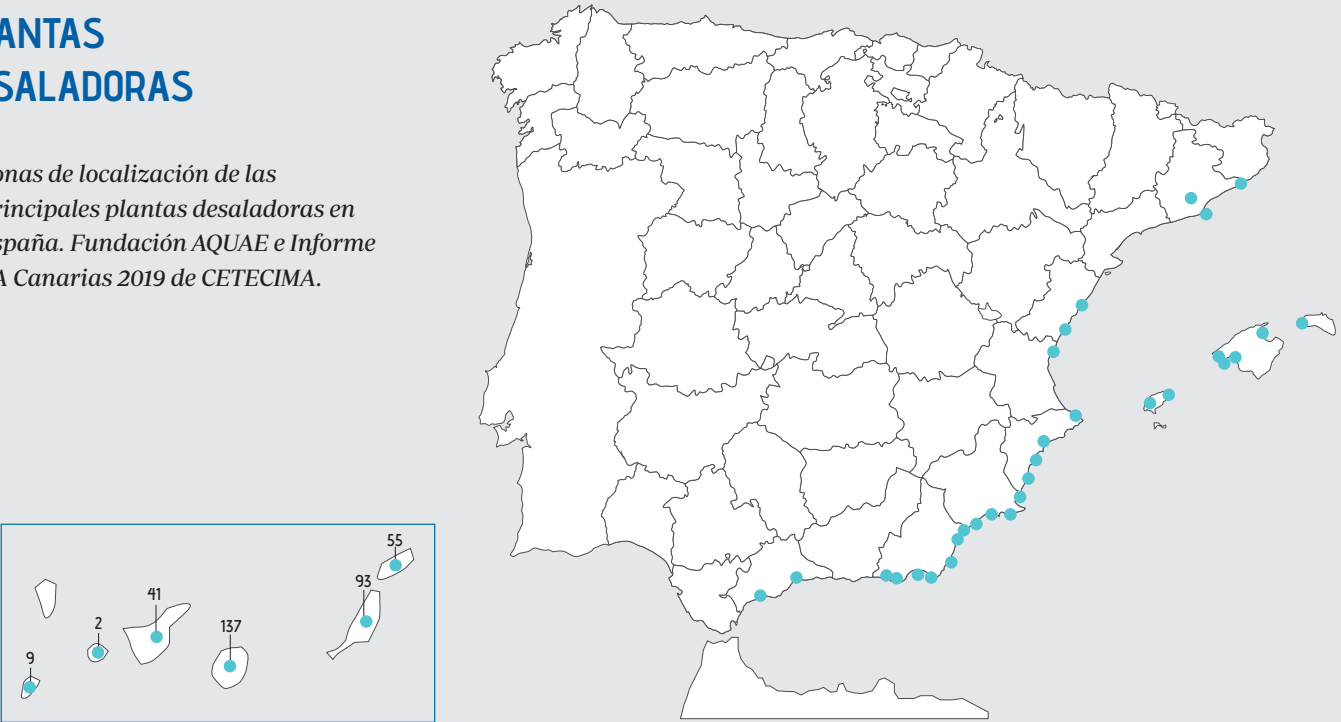
La trayectoria de Canarias en desalinización ha favorecido la creación de ecosistemas de innovación y conocimiento vinculados a la gestión del agua. Este desarrollo refuerza su papel como territorio de referencia en la búsqueda de soluciones sostenibles para entornos insulares y costeros, donde la disponibilidad de recursos hídricos naturales es limitada.

En relación con el abastecimiento de agua en Canarias, existen 28 centros de producción, de los cuales 6 son de titularidad privada. Estos centros cuentan con una capacidad instalada de 480.800 m³/día y presentan un factor de uso del 74,3% en 2022. Para esta actividad se consumen 553 GWh al año, lo que representa aproximadamente el 6,2% de la energía bruta generada en las islas. El consumo medio de energía para desalar agua destinada al abastecimiento en Canarias se sitúa en 2,69 kWh/m³, incluyendo la captación de agua de mar, mientras que el consumo promedio de los ocho grandes productores alcanza los 2,78 kWh/m³.

10 Información facilitada por SATEC.

PLANTAS DESALADORAS

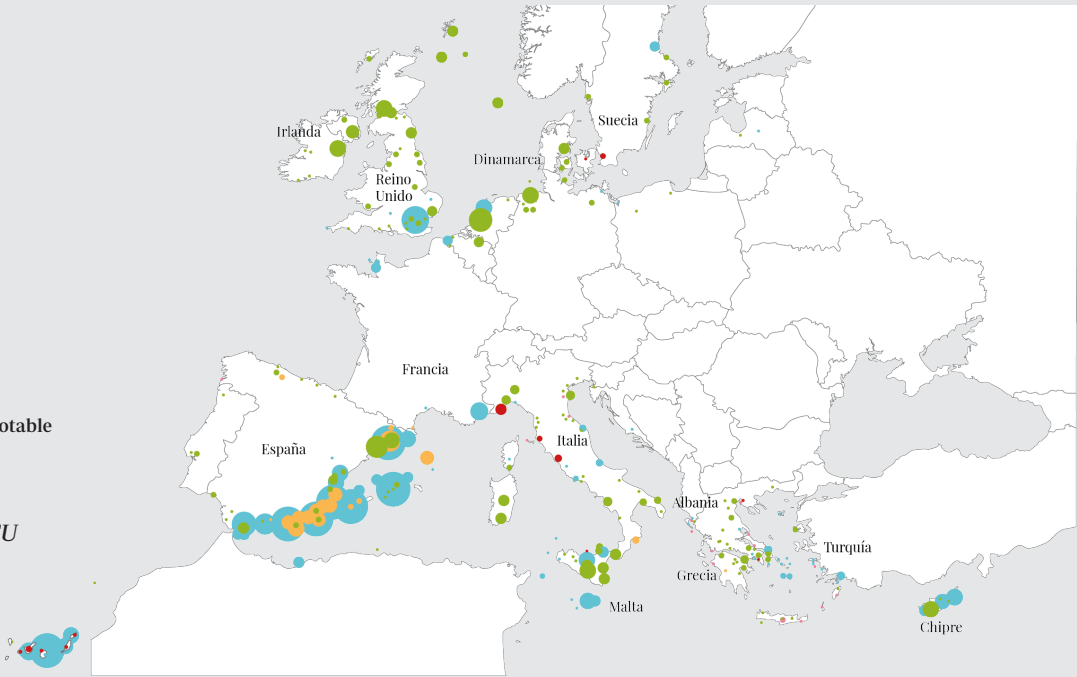
Zonas de localización de las principales plantas desaladoras en España. Fundación AQUAE e Informe EA Canarias 2019 de CETECIMA.



TIPO DE CLIENTE

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

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



4.4.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)
Desalinización	Desalinización	5,2	1.012,3	474,1
Oil & Gas	Actividades de apoyo a la extracción de petróleo y gas natural	0,0	2,0	0,5
Otros minerales	Extracción de sales	0,1	18,1	6,1
Subtotal		5,3	1.032,3	480,7

Resumen de datos económicos 2023 – 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

4.4.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Reforzar los programas nacionales de generación de conocimiento geocientífico marino, promoviendo la integración de datos en infraestructuras europeas como EMODnet y Copernicus Marine.
- Impulsar la evaluación sistemática del potencial mineral de la ZEE española como contribución al suministro europeo de minerales críticos para la transición energética.
- Impulsar sistemas de vigilancia y monitorización avanzados de las actividades extractivas en el medio marino, integrados en esquemas de vigilancia marítima nacional y europea.
- Reforzar la posición de la industria española de servicios offshore en mercados internacionales con actividad extractiva marina activa.
- Analizar la conveniencia de desarrollar un marco regulatorio nacional para la minería submarina en aguas jurisdiccionales españolas, en coherencia con la regulación europea en construcción y con los estándares de la ISA.
- Garantizar la interoperabilidad y el acceso compartido a los datos geocientíficos del fondo marino, adoptando estándares abiertos que permitan consolidar infraestructuras de datos marinos interoperables, garantizando el acceso abierto y su utilización como base para la toma de decisiones, la inversión y la ordenación del espacio marítimo.
- Impulsar la formación de perfiles técnicos especializados en prospección y exploración submarina, geología marina y operaciones offshore.
- Fomentar el desarrollo de capacidades industriales asociadas (ingeniería offshore, metalurgia, procesamiento de minerales) como vector de creación de empleo cualificado y valor añadido nacional.
- Consolidar y ampliar la participación de España en los programas europeos de I+D sobre minería marina sostenible y en los foros internacionales de gobernanza del fondo marino (ISA), contribuyendo a la elaboración de estándares tecnológicos y ambientales.
- 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.

En este marco, el desarrollo de las actividades de extracción de recursos marinos no vivos debe integrarse plenamente en los instrumentos de gobernanza marítima existentes, en particular la Directiva de Ordenación del Espacio Marítimo (MSP), que promueve una planificación coherente, basada en ecosistemas y orientada a la coexistencia sostenible de usos. Esta aproximación se alinea con los objetivos del European Green Deal, reforzando la necesidad de compatibilizar el aprovechamiento de los recursos con la protección del medio marino y la resiliencia de los ecosistemas.

Asimismo, la consolidación de infraestructuras avanzadas de datos marinos y el desarrollo de iniciativas como el Gemelo Digital del Océano (Digital Twin of the Ocean) abren nuevas oportunidades para mejorar la capacidad de modelización, predicción y seguimiento de estas actividades, permitiendo anticipar impactos, optimizar la planificación y reforzar la toma de decisiones basada en la mejor evidencia disponible. En este contexto, la extracción de recursos marinos no vivos se configura como un ámbito emergente que, apoyado en el avance científico-tecnológico y en una gobernanza integrada, puede desempeñar un papel relevante en la sostenibilidad y competitividad de la Economía Azul en el horizonte 2026.

4.5. EXTRACCIÓN DE RECURSOS MARINOS VIVOS: PESCA Y ACUICULTURA

A escala mundial, la pesca y la acuicultura se encuentran entre las actividades económicas más relevantes, al considerarse sectores esenciales y estratégicos. Su importancia se refleja tanto en los países desarrollados como en aquellos en desarrollo, ya que generan riqueza, empleo y contribuyen de forma directa a la alimentación de la población. Además, desempeñan una función destacada en la lucha contra el hambre, la mejora de la salud y la disminución de la pobreza. En este sentido, el pescado destaca por su elevado valor nutricional y por constituir una fuente fundamental de proteínas y nutrientes esenciales.

Esta amplitud del sector ya quedaba recogida en la Exposición de Motivos de la Ley 3/2001, de Pesca Marítima del Estado, hoy parcialmente derogada, donde se señalaba que la actividad pesquera conforma un entramado de actividades estrechamente vinculadas entre sí. A partir del aprovechamiento de los recursos marinos vivos, dicho entramado comprende no solo la pesca extractiva, sino también la comercialización, la transformación, la construcción naval, la industria auxiliar y diversos servicios asociados, dando lugar a un conjunto económico y social difícilmente separable.

En la actualidad, los pescados y mariscos constituyen la principal fuente de proteína para una parte muy significativa de la población mundial. El consumo medio se sitúa en 20,7 kilogramos por habitante al año, abastecido por más de 92,3 millones de toneladas procedentes de la pesca extractiva y 94,4 millones de toneladas originadas en la acuicultura, a las que se añaden otros 36,5 millones de toneladas de algas.

A lo largo de las últimas décadas, el sector pesquero español ha experimentado un importante proceso de modernización y profesionalización en los planos económico, ambiental y social. Esta evolución lo ha situado como una referencia internacional en materia de sostenibilidad y buenas prácticas. Dentro de la Unión Europea, España ocupa la primera posición en producción, empleo y valor añadido bruto, al concentrar cerca del 22 % de la producción total comunitaria y alrededor del 1 % de la producción mundial. Asimismo, reúne el 12 % de la flota pesquera de la UE, con un total de 8.324 buques registrados. La mayor parte de esta flota, más del 73 %, está compuesta por embarcaciones de menos de 12 metros de eslora que operan exclusivamente en aguas españolas y realizan, por lo general, mareas de un solo día. El resto desarrolla su actividad en aguas nacionales, en caladeros de otros países de la UE, en terceros Estados y en alta mar, mientras que únicamente el 7,7 % supera los 24 metros de eslora. Sin embargo, son precisamente los buques que faenan fuera de aguas españolas, en zonas comunitarias no nacionales o en caladeros internacionales, los que generan aproximadamente el 68 % de las capturas totales de la flota española.

Durante 2025, la flota española obtuvo unas capturas de 757.075,514 toneladas de pescado, con un valor en primera venta de 1.837,29 millones de euros. Ese mismo año, las importaciones de productos pesqueros superaron ligeramente los 1,42 millones de toneladas y alcanzaron un valor de 7.819 millones de euros, mientras que las exportaciones ascendieron a 868.401 toneladas, por un valor aproximado de 4.137 millones de euros.¹¹

En cuanto a la acuicultura, España dispone de una amplia diversidad de recursos hídricos aptos para su desarrollo, tanto en espacios marítimos como continentales. Esta ventaja le permite situarse como el Estado miembro de la Unión Europea con mayor nivel de producción, concentrando alrededor del 25 % del total comunitario. Según los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en 2025 se alcanzaron las 274.111 toneladas, de las cuales 185.300 correspondieron al mejillón. Junto a esta especie, la lubina, la trucha arcoíris y la dorada son algunas de las que tienen mayor peso en la producción nacional. La relevancia de España en este ámbito también se refleja en su posición dentro de la industria alimentaria y en el campo de la investigación aplicada a la obtención y transformación de este tipo de productos.



11 Información facilitada por la Confederación Española de Pesca.

4.5.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)
Producción primaria	Capturas de flota artesanal (SSCF)	3,4	74,8	54,1
	Capturas de flota de altura (LSF)	14,3	859,3	524,1
	Capturas de flota de gran altura (DWF)	5,3	896,2	379,8
	Acuicultura marina	2,0	611,8	101,6
	Acuicultura de agua dulce	0,9	87,0	25,5
	Acuicultura de moluscos	12,8	202,3	121,6
Procesado de productos de pescado	Procesamiento y conservación de pescados, crustáceos y moluscos	25,4	7.968,3	1.232,7
	Fabricación de aceites y grasas	0,3	302,1	24,1
	Platos y comidas preparadas	1,8	557,2	114,4
	Biotecnología Azul	0,3	86,2	31,5
	Otros productos alimenticios	0,1	19,2	4,3
Distribución de productos de pescado	Comercio al por mayor de otros productos alimenticios, incluidos el pescado, los crustáceos y los moluscos	21,8	12.341,4	1.281,4
	Venta al por menor de pescado, crustáceos y moluscos en establecimientos especializados	16,2	1.699,4	344,3
	Venta de pescado y marisco para el sector de la hostelería	39,0	2.203,1	915,4
	Venta al por menor en tiendas no especializadas	46,3	10.145,6	1.762,3
Subtotal		189,8	38.053,9	6.917,2

Resumen de datos económicos 2023 – 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

4.5.2. 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

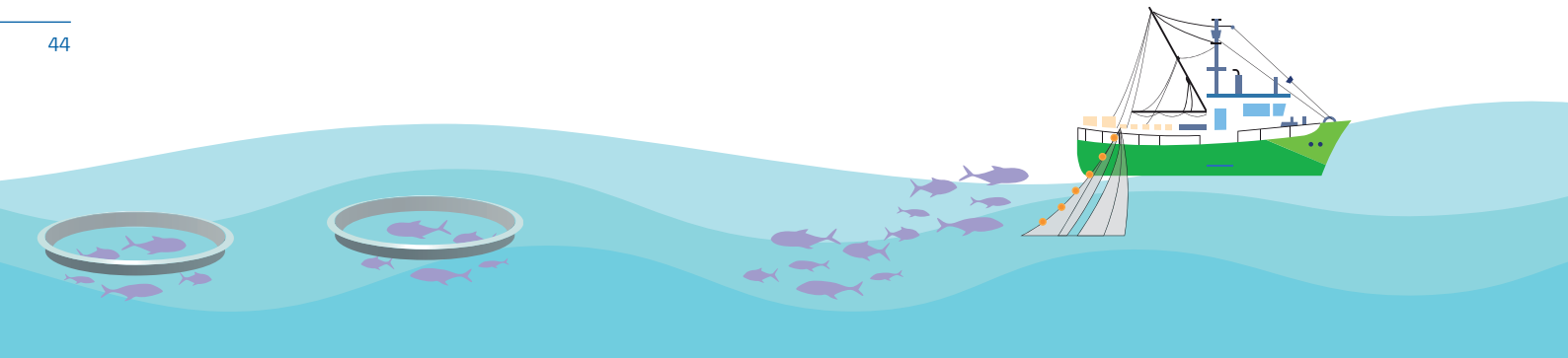
- Aumento de la inversión en instrumentos financieros y ayudas para la renovación y modernización de la flota, con el fin de abordar la descarbonización.
- Actualización de la normativa europea para adaptar la flota a las exigencias derivadas de los convenios internacionales para mejorar las condiciones 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.

OTRAS

- 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.
- 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.

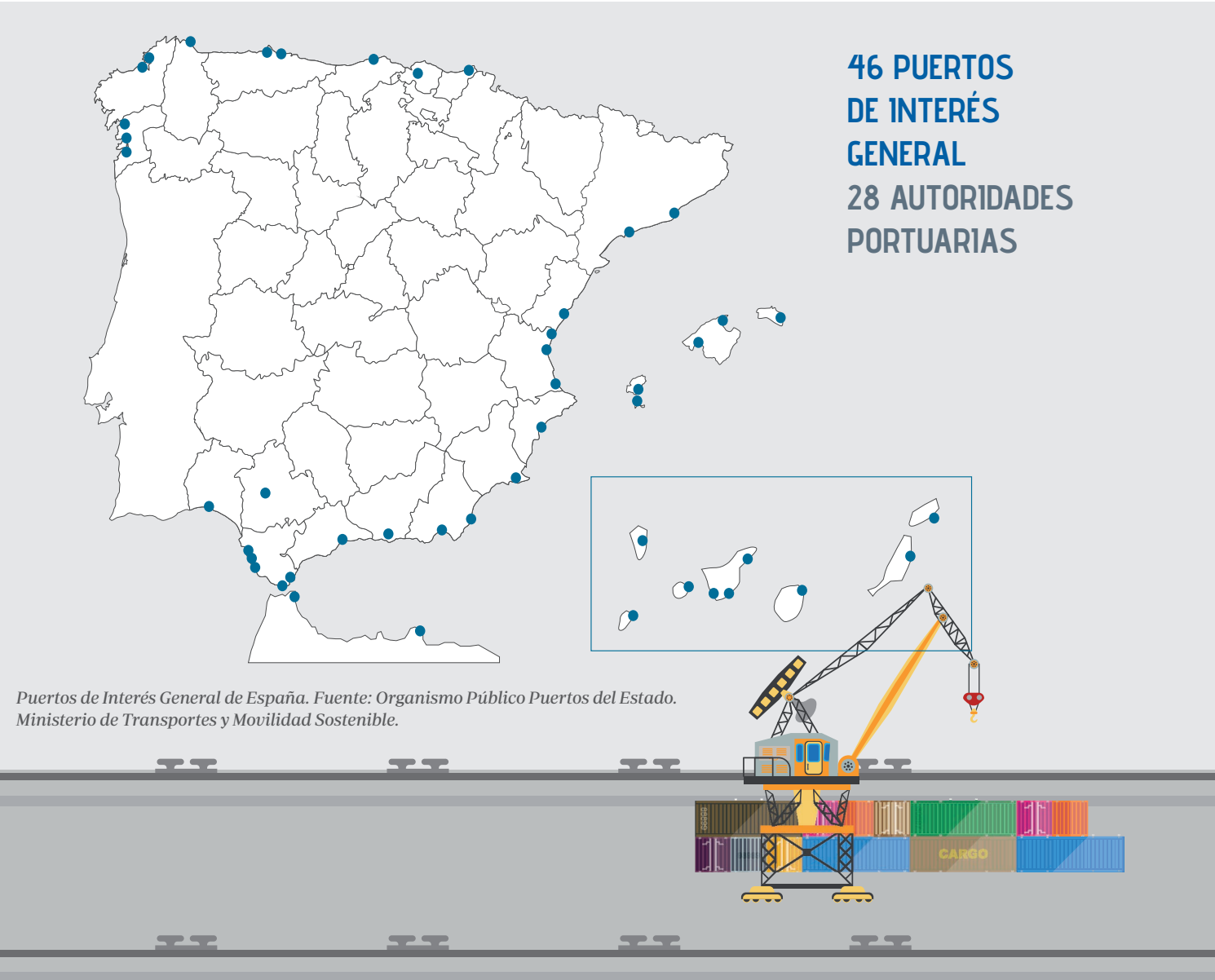


4.6. ACTIVIDADES PORTUARIAS

Junto a las competencias asumidas por las Autoridades Portuarias y por las distintas Administraciones Públicas, en el ámbito portuario interviene una extensa red de empresas especializadas que prestan servicios muy diversos. Entre ellos destacan los técnico-náuticos, como el practicaje, el remolque o el amarre, además de la manipulación y el almacenamiento de mercancías, la atención al pasaje, la recepción de residuos procedentes de buques y el suministro de combustible. A ello se añaden múltiples servicios de carácter comercial, así como la actividad desarrollada por los concesionarios instalados en los puertos. También forman parte de esta realidad las obras portuarias y la modernización de infraestructuras destinadas al tránsito de pasajeros y mercancías, un ámbito en expansión constante y cada vez más orientado hacia la eficiencia y la autosostenibilidad.

Dentro del funcionamiento económico de un país, los puertos ocupan una posición estratégica al actuar como puntos de conexión entre el transporte terrestre y marítimo, integrados en las grandes redes logísticas, comerciales y de movilidad. Su relevancia no se limita al tráfico de mercancías, ya que también sirven de apoyo a actividades como la náutica recreativa, la pesca o la reparación de buques. A esto se suma la influencia que ejercen sobre el espacio urbano y costero en el que se localizan, lo que refuerza su papel en los procesos de integración entre puerto y ciudad y en las estrategias vinculadas al desarrollo sostenible.

Con cerca de 8.000 kilómetros de costa, España figura entre los países de la Unión Europea con mayor longitud litoral. Esta característica, unida a su localización geográfica, le otorga una posición privilegiada en las rutas marítimas que enlazan el continente africano con Europa y en los grandes itinerarios que conectan América, Europa y Asia. Gracias a ello, el país se consolida como una de las principales plataformas logísticas del sur europeo.



En lo que respecta al sistema portuario de interés general, España cuenta con 46 puertos cuya gestión recae en 28 Autoridades Portuarias, coordinadas por Puertos del Estado, organismo adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Más allá de esta red, existen numerosos puertos repartidos por el litoral español cuya gestión ha sido transferida a las Comunidades Autónomas y que, en su gran mayoría, están destinados a usos pesqueros o náutico-deportivos. Estos enclaves aparecen descritos con mayor detalle en el apartado de turismo de esta agenda, junto con otros elementos relacionados con la actividad náutica.

Desde el punto de vista económico¹², los puertos españoles aportan más del 1 % del PIB nacional y generan más de 100.000 empleos. A través de ellos circulan aproximadamente el 55 % de las exportaciones y el 77 % de las importaciones, cifras que equivalen al 53 % del comercio exterior con la Unión Europea y al 96 % del que se realiza con terceros países. Durante 2025, el volumen total movido por los puertos españoles se situó en torno a los 557 millones de toneladas, junto a unos 19 millones de TEUs y 74,7 millones de toneladas de tráfico ro-ro. Además, los puertos españoles continúan siendo una buena opción para el tránsito de mercancías, tal y como demuestran los 146,6 millones de toneladas movidas.

En el contexto comunitario, la actividad de las terminales portuarias españolas sitúa a España como el Estado miembro con mayor movimiento de TEUs. Puertos como Valencia, Algeciras y Barcelona se encuentran entre los de mayor tráfico de contenedores de toda la Unión Europea. A su vez, estos enclaves, junto con Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, figuran en el Top 200 del ranking mundial, lo que confirma su importancia como nodos estratégicos del comercio internacional. En paralelo, el 45,3 % de los movimientos de vehículos de importación y exportación se canalizó por vía marítima, destacando la actividad de las Autoridades Portuarias de Barcelona, Vigo, Valencia, Santander, Las Palmas, Pasaia y Tarragona, que movieron conjuntamente cerca de 3,8 millones de vehículos. Con vistas a los próximos años, Puertos del Estado ha diseñado un plan inversor centrado en reforzar la intermodalidad marítimo-ferroviaria y en impulsar mejoras operativas. Entre estas iniciativas sobresale el proyecto “SIMPLE”, concebido para reunir toda la información de la cadena logística, favorecer la interoperabilidad entre modos y nodos de transporte y facilitar su integración internacional, incrementando así la eficiencia y la seguridad de las operaciones.

Por último, los puertos españoles que reciben grandes cruceros están adaptando sus infraestructuras tanto para el atraque de los buques como para la atención de los pasajeros en tierra. Esta evolución se acompaña, además, de medidas impulsadas junto a las ciudades del entorno con el fin de reducir el impacto de esta actividad. La posición de varios puertos españoles en el mercado de cruceros ha contribuido a que España ocupe el segundo lugar en Europa como país receptor de cruceristas y el cuarto como emisor. En este ámbito, Barcelona se sitúa como el cuarto puerto del mundo y el primero de Europa, por delante de otros referentes como Civitavecchia y los puertos de Baleares.

4.6.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)
Manipulación y depósito	Manipulación de mercancías	2,3	456,0	154,4
	Depósito y almacenamiento	6,2	857,7	433,2
Proyectos de puerto e hidráulicos	Construcción de obras hidráulicas	5,7	1.360,5	409,4
	Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	19,0	5.358,1	2.462,2
Subtotal		33,2	8.032,3	3.459,1

Resumen de datos económicos 2023 – Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector actividades portuarias, desgagado por subsectores y actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

12 Información proporcionada por Puertos del Estado.

4.6.2. 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 AIS¹³, 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).

4.7. TURISMO MARÍTIMO Y COSTERO

Conforme al documento *The EU Blue Economy Report 2025*, este ámbito engloba las actividades vinculadas a la acogida y atención de turistas en el espacio marítimo y costero. Para su evaluación económica, se consideran los gastos realizados por aquellos turistas que pernoctan al menos una noche en municipios costeros o en municipios con, al menos, el 50% de su superficie situada dentro de la franja de 10 kilómetros desde la costa. Se incluyen los gastos en alojamiento, en transporte de cualquier tipo tanto para acceder al destino como para desplazarse dentro de él, así como otros desembolsos relacionados con la compra de bienes culturales y recreativos, la restauración o la alimentación, entre otros. Asimismo, abarca también las actividades vinculadas a los cruceros y a la náutica de recreo.

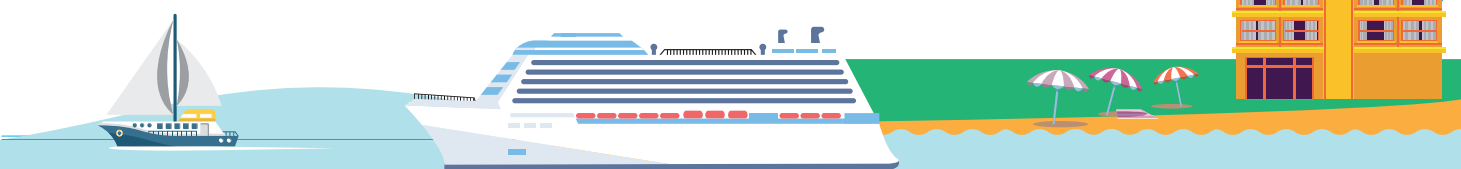
Este sector, definido en estos términos, constituye la principal actividad marítima de Europa. El turismo costero español encabeza la clasificación europea en términos de empleo y de VAB, al aportar el 26% del empleo generado por este sector en la Unión Europea y el 30% del VAB, aumentando su valor en un 2% respecto al año anterior. Además, España cuenta con cinco regiones costeras entre las más visitadas del continente. Las Islas Canarias ocupan la primera posición, seguidas por Cataluña, que representan el 23,4% del Valor Añadido Bruto (VAB) del sector en la Unión Europea.¹⁴

Hay que destacar dentro de este apartado, de forma diferenciada, la **náutica deportiva y de recreo**. España dispone de un litoral extenso, accesible y bien comunicado, en el que el 69% del turismo náutico se desarrolla en la costa mediterránea, el 18% en la zona cantábrica y el 13% en la costa atlántica. A ello se suma una meteorología especialmente favorable, que permite desestacionalizar esta actividad en comparación con el resto de Europa; cuenta con alrededor de 134.000 puntos de amarre y más de 375 instalaciones náuticas de excelente calidad que constituyen una referencia para la náutica a escala europea. Además, existe una red de más de 250 varaderos o áreas de trabajo distribuidas por el territorio nacional. Por 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 servicios.

La actividad del sector náutico está integrada por la industria náutica, la construcción, reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones de recreo, la compraventa y su distribución, el chárter náutico o alquiler, así como por los servicios e instalaciones náutico-deportivas, entre otros. En 2025, el mercado náutico español registró 5.027 matriculaciones de embarcaciones de recreo, con un descenso de las ventas que afectó en mayor medida a las embarcaciones de menor tamaño, es decir, de hasta 8 metros de eslora, incluidas las motos de agua. Cabe resaltar, sin embargo, el mejor comportamiento del segmento de embarcaciones de más de 16 metros de eslora durante 2025, si bien este segmento representó en 2025 el 1.1% del mercado náutico. Pese a ello, la temporada fue positiva, y el turismo náutico en España continuó situándose entre las opciones de ocio más demandadas, con instalaciones náutico-deportivas que, en determinadas zonas, alcanzaron una ocupación plena.¹⁵

Con un impacto positivo en la economía de las ciudades en las que embarcan o desembarcan los cruceristas, el turismo de cruceros ha experimentado un notable crecimiento en los últimos diez años.

La desestacionalización de la demanda, la diversificación de destinos, el refuerzo de nuestros puertos como puertos de embarque y desembarque, junto con el abaratamiento del transporte, han favorecido que esta modalidad sea accesible para un amplio segmento de la población y que España haya alcanzado una posición privilegiada en el contexto internacional: la segunda en Europa, al superar los 14 millones de visitantes en cruceros en 2025. Los puertos españoles como Barcelona, Islas Baleares, Islas Canarias, Málaga, Valencia, Cádiz, Cartagena o Vigo lideran las clasificaciones europeas e incluso figuran entre los cincuenta primeros puertos del mundo en la recepción de cruceristas.¹⁶



13 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.

14 EU Blue Economy Report 2025

15 Información proporcionada por Asociación Nacional de Empresas Náuticas y Marinas de España.

16 Puertos del Estado. Datos provisionales 2025.

4.7.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)
Alojamiento	Alojamiento	279,8	27.446,9	14.550,6
Transporte	Transporte	102,9	20.355,8	5.509,5
Otros gastos	Otros gastos	326,1	25.641,5	8.313,2
Subtotal		708,8	73.444,1	28.373,4

Resumen de datos económicos 2023 –Comisión Europea: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en. Sector turismo costero, desgregado por subsectores y actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

4.7.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- TURISMO DEL MAR**

 - Promoción y visibilidad internacional: mejorar la promoción nacional e internacional del turismo del mar como producto diferenciado. Se desarrollarán campañas de marketing específicas, participación en ferias internacionales y se destacará la diversidad de la oferta española. En esta línea, se celebró la Copa América en Barcelona (2023-2024) como un hito emblemático, junto con otros eventos como regatas internacionales y salones náuticos. Desarrollo del Club de Producto basado en Experiencias Náuticas.
 - Aumentar el fomento de la náutica como se lleva realizando desde 2021 por 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**

 - Racionalización y simplificación normativa, con un marco legislativo armonizado, coherente y adaptado a las necesidades actuales del sector para dar al sector la seguridad jurídica necesaria:
 - 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.
 - Revisión y adaptación de la fiscalidad que grava la náutica:
- 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.
- 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. . Es el único país europeo que tiene este impuesto.

4.8. DEFENSA Y SEGURIDAD MARÍTIMA

La seguridad y la defensa en el ámbito marítimo han constituido, a lo largo del tiempo, pilares esenciales para el avance industrial y tecnológico, especialmente en el sector naval. En el caso de España, país de marcada vocación marítima tanto por su contexto histórico como geográfico, el desarrollo económico y estratégico ha dependido en gran medida de su capacidad para proteger las rutas marítimas, defender sus intereses en el mar y asegurar el acceso libre a recursos estratégicos en aguas de jurisdicción nacional e internacional.

La creciente competición estratégica en el ámbito marítimo está transformando profundamente el papel de la seguridad y la defensa en los océanos. En este contexto, la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 ha consolidado una lectura del dominio marítimo marcada por la intensificación de las estrategias híbridas y por la vulnerabilidad creciente de infraestructuras marítimas —incluidas las submarinas—, reforzando la necesidad de coordinación interdepartamental y de modernización de capacidades con participación del sector privado.

Este contexto emergente ha generado una oportunidad estratégica para reforzar la base industrial y tecnológica de la defensa, tanto en el ámbito europeo como nacional. En particular, se está promoviendo la actualización de las capacidades militares y el impulso de tecnologías de doble uso con aplicaciones eficientes en el entorno marítimo, lo que contribuye asimismo a mejorar la competitividad de la industria naval y tecnológica.

LA MAR COMO ESCENARIO DE COMPETICIÓN ESTRATÉGICA

El espacio marítimo ya no es solamente un canal de comercio y extracción de recursos, sino que se ha convertido en un dominio estratégico clave donde confluyen intereses geopolíticos, económicos, tecnológicos, de seguridad y militares. Esta evolución ha transformado los océanos en un espacio de competición y cooperación internacional, donde preservar la libertad de navegación y el buen orden en la mar adquiere un carácter central para la estabilidad internacional y la protección de los intereses nacionales de los Estados.

Durante los últimos años se ha consolidado la percepción de la mar como un espacio disputado y vulnerable, donde proliferan diversas amenazas híbridas y los tráfico ilícitos. Entre ellas se incluyen ciberataques contra infraestructuras portuarias, incidentes en infraestructuras submarinas, posibles sabotajes en infraestructuras energéticas offshore, operaciones encubiertas contra buques comerciales, manipulación informativa o el uso instrumental de los flujos migratorios.

Estas amenazas se ven amplificadas por el incremento de tensiones geopolíticas y por una mayor competitividad por los espacios marítimos, recursos y tecnologías. La combinación de actividades ilícitas, riesgos accidentales y acciones deliberadas en el dominio marítimo exige reforzar el conocimiento del entorno marítimo y la capacidad de anticipación del Estado.

En particular, la vulnerabilidad de las infraestructuras submarinas —cables de telecomunicaciones, gasoductos e interconexiones energéticas— ha adquirido relevancia estratégica. Su protección se ha convertido en una prioridad, tanto por su impacto sobre la economía digital y la seguridad energética, como por el efecto sistémico que tendría una disrupción prolongada sobre la actividad portuaria, logística y marítima.

El incremento de los ilícitos penales, sobre todo, los tráfico ilícitos e instrumentalización de la inmigración irregular por parte de las redes criminales plantean el reto prevenir estos delitos y de investigar para atender adecuadamente la respuesta judicial.



En este contexto, España enfrenta el desafío de fortalecer su papel estratégico en el ámbito marítimo. Su posición geográfica privilegiada, situada en el cruce de importantes rutas comerciales, y su elevada dependencia del comercio marítimo hacen imprescindible garantizar la seguridad de las rutas marítimas, de las infraestructuras portuarias y de las zonas de interés estratégico como el Mediterráneo, el Atlántico, el Golfo de Guinea o el área del Cuerno de África. La Armada, en coordinación con aliados europeos y atlánticos, constituye un instrumento fundamental para la defensa de estos intereses.

No obstante, la competencia estratégica en la mar no se limita al ámbito estrictamente militar. La protección de los intereses marítimos nacionales requiere un enfoque integral que combine capacidades operativas, desarrollo tecnológico, cooperación institucional y colaboración públicoprivada. La protección de infraestructuras submarinas, la ciberseguridad del entorno logístico marítimo y la resiliencia frente a amenazas híbridas constituyen ámbitos prioritarios que requieren una acción coordinada entre administraciones públicas, sector privado y organismos internacionales.

LA DEFENSA Y SEGURIDAD MARÍTIMA COMO MOTOR INDUSTRIAL

El nuevo ciclo de inversiones en defensa y seguridad marítima ofrece una oportunidad estratégica para impulsar de manera significativa la industria naval española, no solo mediante la adquisición de nuevos medios y tecnologías, sino también a través del fortalecimiento de un ecosistema integral de innovación, colaboración y desarrollo industrial.

En 2025, España ha aprobado el Plan Industrial y Tecnológico para la Seguridad y la Defensa (PITSD), que moviliza inversión en modernización de capacidades, telecomunicaciones seguras, ciberseguridad y obtención de instrumentos de defensa y disuasión, apoyándose en Programas Especiales de Modernización con enfoque plurianual. Este marco ofrece una palanca adicional para dinamizar la base industrial y tecnológica, con impacto directo en capacidades navales y tecnologías de doble uso.

Programas como las fragatas F110 y los submarinos S80 siguen representando hitos tecnológicos y productivos. A ello se suma el impulso a programas navales y de modernización asociados a órdenes de ejecución y esquemas de prefianciación industrial (incluyendo modernizaciones de plataformas y nuevas unidades), reforzando la capacidad de España para producir, mantener y evolucionar plataformas navales avanzadas y su ecosistema industrial.

El desarrollo por parte de los astilleros españoles de embarcaciones policiales modernas e innovadoras como el Buque Oceánico Multipropósito y las embarcaciones de alta velocidad colocan a la empresa española entre las punteras en la construcción de embarcaciones para ese ámbito.

En paralelo, la industria naval está avanzando hacia el desarrollo de buques cada vez más versátiles, con arquitecturas modulares y una creciente integración de sistemas no tripulados capaces de operar en entornos marítimos complejos. Estas transformaciones están impulsando la incorporación de tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, el análisis de datos, la robótica submarina, los sensores avanzados o los gemelos digitales, contribuyendo a mejorar el conocimiento del entorno marítimo y la vigilancia.

Este marco de innovación está creando condiciones favorables para reforzar la competitividad de la industria naval española y para impulsar el crecimiento de un tejido empresarial formado por pequeñas y medianas empresas altamente especializadas. Estas empresas desempeñan un papel clave en el desarrollo de soluciones tecnológicas avanzadas y contribuyen a generar empleo cualificado, dinamizar regiones con tradición naval y reducir la dependencia de proveedores externos.

El compromiso europeo con el refuerzo de su autonomía estratégica se está traduciendo también en un incremento de la cooperación industrial y tecnológica. Estas iniciativas fomentan la innovación, refuerzan la base industrial de defensa europea y generan nuevas oportunidades para la industria naval y tecnológica española.

INFLUENCIA DE LA DEFENSA Y SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA ECONOMÍA AZUL.

La defensa y la seguridad marítima desempeñan un papel fundamental en el desarrollo sostenible de la Economía Azul, ya que garantizan un entorno marítimo seguro y estable para el desarrollo de las actividades económicas vinculadas al mar.

La prevención frente a amenazas como la piratería, el narcotráfico, el tráfico de personas o el terrorismo marítimo, así como la protección de la libertad de navegación y de las infraestructuras marítimas, resulta esencial para garantizar la estabilidad del comercio marítimo y la continuidad de las cadenas logísticas globales. Estas actividades de vigilancia y protección contribuyen a reducir riesgos, facilitar el comercio internacional y reforzar la conectividad marítima.

Asimismo, la vigilancia y protección de la actividad pesquera permite controlar el acceso a las zonas económicas exclusivas, prevenir prácticas ilegales y garantizar que la explotación de los recursos pesqueros se realice de manera sostenible. La lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada constituye un desafío global con importantes repercusiones económicas y medioambientales.

Los vertidos ilegales al mar constituyen una amenaza al ecosistema marítimo. La prevención, eliminación e investigación de los culpables forman parte de las actuaciones para preservar la esencia de la mar.

La seguridad marítima también influye de manera directa en el desarrollo del turismo costero y de las actividades recreativas vinculadas al mar. La percepción de seguridad en las zonas costeras resulta un factor determinante para atraer turismo y consolidar el desarrollo económico asociado a estas actividades.

Por otra parte, la protección del patrimonio arqueológico subacuático frente al expolio contribuye a preservar un legado cultural de gran valor y abre oportunidades para el desarrollo de actividades vinculadas a la investigación, la divulgación y el turismo cultural.

Finalmente, la seguridad marítima desempeña un papel cada vez más relevante en la protección de los recursos del fondo marino y en el desarrollo de nuevas actividades económicas vinculadas a la energía offshore, la biotecnología marina o la exploración de recursos minerales. Estas actividades requieren un control efectivo que garantice su desarrollo conforme a criterios de sostenibilidad y respeto al medio marino.

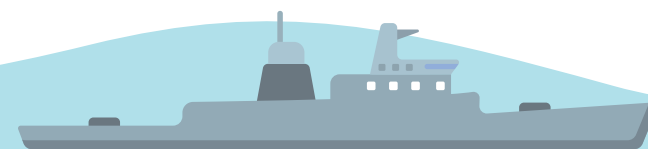
VISIÓN “ARMADA 2050”, HACIA LA AUTONOMÍA ESTRATÉGICA Y MOTOR DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA.

La Visión “Armada 2050”, alineada con la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima, constituye un pilar estratégico para el desarrollo del poder marítimo de España en las próximas décadas.

Mientras que la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima establece el marco general de actuación del Estado para la protección de los intereses nacionales en la mar, la Visión “Armada 2050” define la contribución de la Armada desde el punto de vista operativo, tecnológico y doctrinal para alcanzar dichos objetivos.

Ambos documentos comparten una misma finalidad: garantizar la seguridad, la soberanía y la prosperidad de España en el dominio marítimo. Para ello se plantea el desarrollo de una fuerza naval moderna, interoperable, tecnológicamente avanzada y preparada para operar en un entorno estratégico cada vez más complejo.

La Visión “Armada 2050” propone una transformación profunda de la Armada basada en la innovación tecnológica, la excelencia del personal, la proyección del poder naval y la eficiencia en la gestión de recursos. En este contexto se prevé la incorporación progresiva de sistemas no tripulados, capacidades avanzadas de ciberdefensa, tecnologías basadas en inteligencia artificial y plataformas navales más sostenibles y digitalizadas.



Ambos marcos estratégicos coinciden también en destacar la importancia de la colaboración entre administraciones públicas, Fuerzas Armadas, industria, centros tecnológicos y organismos internacionales para garantizar la protección del entorno marítimo. En este modelo, la Armada actúa no solo como instrumento de defensa y disuasión¹⁷, sino también como socio estratégico para el desarrollo de un sistema marítimo nacional seguro, resiliente y competitivo.

4.8.1. MEDIDAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR MARÍTIMO

La defensa y la seguridad marítima, además de garantizar la soberanía y estabilidad, actúan como motores de innovación, transformación tecnológica e impulso industrial. En este contexto resulta esencial adoptar medidas que refuercen las sinergias entre seguridad, economía y sostenibilidad. En consecuencia, se proponen las siguientes:

- Fomentar la inversión en investigación, desarrollo e innovación orientada al ámbito naval y marítimo, especialmente en tecnologías de doble uso como inteligencia artificial, robótica submarina, automatización o ciberseguridad.
- Impulsar la renovación de la flota bajo criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y adaptabilidad tecnológica, garantizando la estabilidad de los programas de adquisición y la participación de la industria nacional.
- Reforzar la colaboración públicaprivada entre la Armada, la industria, las universidades, los centros tecnológicos y las administraciones públicas para el desarrollo de soluciones avanzadas en vigilancia marítima, protección de infraestructuras y resiliencia del entorno marítimo.
- Acelerar la transformación digital del sector mediante la incorporación del ecosistema digital en el estado del arte (gestión masiva de datos, analítica avanzada IA, tecnología fotónica y computación cuántica, computación en la nube y computación en el borde “del inglés “edge computing”-, impresión en 3D, etc.) de conocimiento del dominio marítimo, de gemelos digitales y sistemas de mantenimiento predictivo, entre otros.
- Impulsar la internacionalización del sector naval y marítimo español, aprovechando las capacidades tecnológicas desarrolladas en el ámbito de la defensa para posicionar a las empresas españolas en mercados internacionales.
- Reforzar la protección y vigilancia de infraestructuras marítimas y submarinas, incluyendo cables e interconexiones energéticas, terminales y activos offshore, fortaleciendo la coordinación institucional y la colaboración con operadores privados.
- Alinear las políticas del sector con la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima, promoviendo la participación activa de la industria en el desarrollo de capacidades de defensa.
- Consolidar un ciclo anual de ejercicios y lecciones aprendidas (p. ej., MARSEC) que retroalimente la preparación operativa, la interoperabilidad y la mejora continua de protocolos.
- Avanzar en el entendimiento y la confianza mutua entre los actores civiles y militares y entre todos ellos, bajo la perspectiva de la necesidad de compartir y la responsabilidad de compartir y no únicamente bajo la de “necesidad de conocer”.
- Reforzar la colaboración de la Guardia Civil con las instituciones civiles y académicas y el mantenimiento del despliegue permanente en los países del África Occidental.

4.9. ENERGÍA AZUL

El sector de la Energía Azul tiene un gran potencial para contribuir al mix energético de la Unión Europea (UE) y a sus objetivos de descarbonización. La Estrategia sobre las Energías Renovables Marinas de la Comisión Europea prevé un despliegue desde los 12 GW de Eólica Marina y 13 MW de Energías del Mar, actualmente instaladas, hasta al menos 60 GW de Eólica Marina y 1 GW de Energías del Mar en 2030, con vistas a alcanzar los 300 GW y 40 GW, respectivamente, en 2050.

En cuanto a la aportación energética en España, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 prevé una capacidad de 50 GW de potencia eólica instalada en 2030 teniendo en cuenta tanto eólica terrestre como marina.

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 innovación 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 de las olas y la energía de las corrientes marinas son las principales subtecnologías de energía oceánica en términos de despliegue, innovación y potencial futuro en la Unión Europea. Dentro de la Unión Europea, Francia y los Países Bajos concentran la mayor parte de la capacidad instalada acumulada en energía de corrientes marinas, mientras que Portugal y España lideran el despliegue de dispositivos de energía de las olas o undimotriz.

A nivel internacional, la energía eólica offshore 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. En 2024 se aprobó el Real Decreto 962/2024 que establece el marco regulatorio que regirá el despliegue de la eólica marina en España y en 2025 se esperaba la primera subasta que no se ha realizado todavía.¹⁸

4.9.1. 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.

17 Información facilitada por la Armada Española y la Guardia Civil.

18 European Commission, Joint Research Centre, Ocean Energy in the European Union – 2025 Status Report on Technology Development, Trends, Value Chains and Markets, Publications Office of the European Union, 2025, DOI: 10.2760/2539218.



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. DIRECCIÓN DE RIESGO Y SEGURO MARÍTIMOS

El sector de los seguros marítimos constituye un elemento esencial para la seguridad, resiliencia y competitividad de la economía marítima y portuaria. Su actividad proporciona protección frente a los riesgos inherentes al transporte marítimo, las operaciones portuarias y logísticas, y las actividades vinculadas a la Economía Azul, contribuyendo al desarrollo seguro y sostenible del comercio nacional e internacional.

Además de la transferencia del riesgo, el sector aporta conocimiento técnico especializado, prevención, asesoramiento estratégico, cumplimiento normativo y gestión de siniestros, desempeñando un papel fundamental en la continuidad de las operaciones marítimas y logísticas.

El sector también presta apoyo especializado en la adaptación a nuevas exigencias regulatorias derivadas de la digitalización, la transición energética, la automatización de operaciones y los objetivos de sostenibilidad del transporte marítimo internacional.

VALOR ESTRATÉGICO PARA LA ECONOMÍA AZUL ESPAÑOLA

Los seguros marítimos contribuyen de forma decisiva a:

- La protección de los activos marítimos y portuarios.
- La seguridad de las operaciones y de las cadenas de suministro.
- La sostenibilidad y resiliencia del comercio internacional.
- La reducción de riesgos económicos y operativos.
- La competitividad del clúster marítimo-portuario.
- El fortalecimiento de España como potencia marítima, logística y comercial.

Por su carácter transversal, el sector de los seguros marítimos constituye una actividad estratégica de apoyo al transporte marítimo, los puertos, la logística y la Economía Azul, aportando seguridad, estabilidad y confianza al conjunto del sistema marítimo nacional.

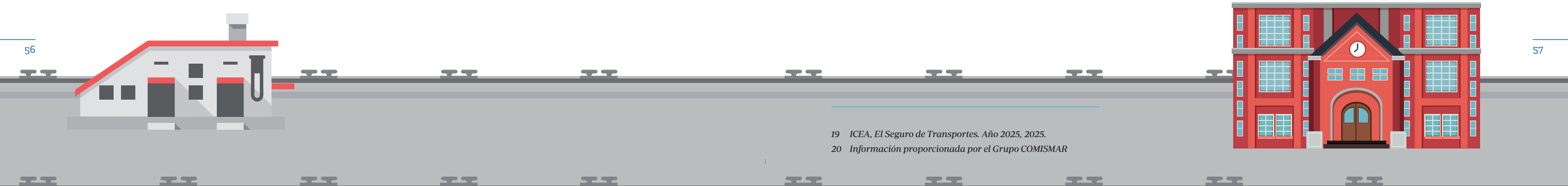
Según el informe de ICEA sobre el seguro de transportes en 2025, el seguro marítimo presentó un volumen de primas en torno a los 254 millones de euros, con un incremento del 17,5% con respecto al año anterior, y casi en su totalidad referido al negocio de cascos, un 93,3%, destinándose el resto a las responsabilidades pertenecientes a este seguro. Por otro lado, el número de pólizas creció un 1,4% situándose en algo más de 236.000. En cuanto a la siniestralidad, el número de siniestros bajó un 9,2%, con un coste medio por siniestro de 10.667 euros.¹⁹

Los seguros marítimos hoy en día destacan por sus tendencias, retos y contribuciones estratégicas que hacen que el sector asegurador marítimo sea relevante en el contexto actual de España y Europa.

En 2025, el sector de los seguros marítimos se configura como un actor estratégico para la transformación del ecosistema marítimo español, contribuyendo a la seguridad, sostenibilidad, digitalización y competitividad de la Economía Azul. Más allá de la cobertura financiera de los riesgos, aporta conocimiento técnico especializado, prevención, resiliencia operativa y apoyo a la transición energética y tecnológica del transporte marítimo y de las infraestructuras portuarias.²⁰

19 ICEA, El Seguro de Transportes. Año 2025, 2025.

20 Información proporcionada por el Grupo COMISMAR



4.11.1. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- **Reforzar la colaboración público-privada en la gestión del riesgo marítimo**
Impulsar mecanismos estables de colaboración entre administraciones marítimas y portuarias, organismos públicos, aseguradores, corredores, clubes P&I, peritos y especialistas en gestión de riesgos, con el fin de compartir experiencias, identificar riesgos emergentes y promover medidas preventivas que reduzcan la siniestralidad del sector.
- **Promover la cultura de prevención y seguridad marítima**
Fomentar programas de prevención de daños dirigidos a armadores, operadores portuarios, terminales, cargadores y empresas logísticas, aprovechando la experiencia acumulada por el sector asegurador en el análisis de siniestros y la gestión del riesgo.
La prevención debe consolidarse como una herramienta estratégica para mejorar la competitividad, reducir costes operativos y aumentar la seguridad de las operaciones marítimas y portuarias.
- **Apoyar la transición energética y la descarbonización del transporte marítimo**
Colaborar con las administraciones en la identificación y evaluación de los riesgos asociados a la implantación de nuevos combustibles y tecnologías de propulsión, contribuyendo al desarrollo de marcos técnicos y aseguradores que faciliten la inversión y la innovación.
- **Impulsar la resiliencia y ciberseguridad del ecosistema marítimo-portuario**
Favorecer la incorporación del sector asegurador en las estrategias nacionales de ciberseguridad marítima y protección de infraestructuras críticas, aprovechando su conocimiento en la evaluación y mitigación de riesgos tecnológicos. Asimismo, promover la elaboración de guías, protocolos y buenas prácticas orientadas a mejorar la resiliencia de buques, puertos y cadenas logísticas frente a amenazas digitales.
- **Potenciar la formación y la especialización profesional**
Impulsar programas de formación especializada en seguros marítimos, gestión de riesgos, peritación naval, prevención de daños, sostenibilidad y nuevas tecnologías, favoreciendo la disponibilidad de profesionales cualificados y el relevo generacional en actividades altamente especializadas.
- **Desarrollar observatorios y sistemas de análisis de siniestralidad**
Promover la creación de mecanismos de recopilación y análisis de datos sobre incidentes, averías y reclamaciones marítimas, que permitan identificar tendencias, causas recurrentes y oportunidades de mejora en materia de seguridad y prevención. La información agregada procedente del sector asegurador puede constituir una herramienta de gran valor para el diseño de políticas públicas basadas en evidencia.
- **Favorecer la competitividad internacional**
Apoyar iniciativas que refuercen el posicionamiento de España como centro de servicios marítimos avanzados, promoviendo el desarrollo de capacidades nacionales en aseguramiento marítimo, gestión de riesgos, consultoría especializada, peritación y resolución de reclamaciones.
- **Impulsar la Economía Azul y las nuevas actividades marítimas**
Colaborar con las administraciones en el desarrollo de soluciones de aseguramiento adaptadas a actividades emergentes de la Economía Azul, incluyendo energías marinas renovables, infraestructuras offshore, acuicultura avanzada, buques autónomos, aspecto muy relevante y vinculado a los apartados que aquí se citan, así como nuevos modelos de negocio vinculados a la innovación marítima.
- **Participar en el desarrollo normativo y técnico**
Favorecer la participación de expertos del sector en grupos de trabajo, consultas públicas y foros técnicos relacionados con seguridad marítima, sostenibilidad, digitalización, transporte y logística, aportando la experiencia derivada de la gestión práctica de riesgos y siniestros.
- **Impulsar la adaptación al cambio climático**
Colaborar en la identificación y evaluación de los riesgos climáticos que afectan a buques, puertos e infraestructuras costeras, contribuyendo al diseño de medidas de adaptación, resiliencia y protección frente a fenómenos meteorológicos extremos.

4.12. 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.

INGENIERÍA Y CONSULTORÍA

La ingeniería y consultoría desempeñan un papel estratégico en la transformación del sector marítimo, actuando como motor de innovación, sostenibilidad y competitividad. Según el EFCA Barometer (otoño 2025), el sector europeo mantiene un crecimiento moderado, impulsado por la inversión en infraestructuras, transición energética y digitalización, aunque en un entorno de incertidumbre económica.

Entre las principales tendencias destacan la presión sobre costes y márgenes, derivada del encarecimiento laboral y tecnológico, así como la escasez de talento cualificado, que limita la capacidad de ejecución de proyectos. Paralelamente, la digitalización (datos, automatización, gemelos digitales) y la sostenibilidad se consolidan como ejes clave de competitividad y acceso a nuevos mercados.

En el ámbito marítimo, estas dinámicas se traducen en un impulso de proyectos ligados a la eólica offshore, los puertos inteligentes y la descarbonización del transporte marítimo, donde la ingeniería española presenta una posición relevante, aunque con necesidad de reforzar escala, especialización y presencia internacional.

Para aprovechar estas oportunidades, resulta prioritario:

- fortalecer el capital humano y la formación especializada;
- acelerar la digitalización del sector;
- fomentar la internacionalización;
- consolidar el liderazgo en transición energética;
- y mejorar el entorno regulatorio y de contratación.

En conjunto, la ingeniería y consultoría se configuran como un vector clave para el desarrollo de la Economía Azul y el posicionamiento competitivo del sector marítimo español.²¹

CLASIFICACIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES OFFSHORE

Las Sociedades de Clasificación son uno de los pilares del desarrollo de la tecnología de los buques. En su cometido habitual verifican el cumplimiento de los Reglamentos de clasificación, de los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional (IMO) y de los Nacionales o Regionales que son de aplicación.

La verificación se realiza en tres fases:

- la primera consiste en la aprobación de los planos cuando se va a construir un buque nuevo, o bien reformar o reparar un buque en servicio. Se calcula que el 80% de los defectos se eliminan en esta fase
- una vez que los planos están aprobados, los inspectores verifican que la construcción se realiza respetando dichos planos y los criterios reglamentarios. Además, los equipos y materiales que pueden tener influencia en la seguridad se inspeccionan en sus lugares de fabricación
- a lo largo de la construcción se realizan pruebas de funcionamiento de equipos y servicios, que culminan en las pruebas de mar.

21 European Federation of Engineering Consultancy Associations (EFCA), “Stabilisation Deepens Across European Consulting Engineering amid Robust Demand”

En relación a las instalaciones offshore, entre las cuales la eólica flotante y otras energías marinas tienen un futuro muy prometedor en España, la verificación se realiza de manera muy similar.

Adicionalmente, las sociedades de clasificación verifican los procesos de gestión de los buques en operación. Prevenir deficiencias y el error humano, que son la causa de la mayoría de los accidentes, es la misión de los sistemas de gestión, que se han introducido obligatoriamente en los buques desde la entrada en vigor en 1998 del Código de Gestión de la Seguridad Marítima (ISM).

Además del mencionado ISM, la Organización Marítima Internacional, ha puesto en vigor el Código de Protección marítima (ISPS) y el Convenio de Trabajo marítimo (MLC). El Código ISPS trata de las medidas de prevención de actos ilegítimos deliberados (piratería, inmigración ilegal, contrabando y terrorismo, principalmente) mientras que el Código MLC procura un entorno saludable para el trabajo a bordo, en condiciones sanitarias, de prevención de riesgos laborales y de respeto a la condición humana.

La organización centenaria de las Sociedades de Clasificación responde muy bien a lo que la comunidad marítima espera de ellas en relación con sus actividades más tradicionales. Actualmente, el principal desafío a que estas empresas tienen que responder es a las nuevas tecnologías, tanto en materiales como en equipos o sistemas, y a su repercusión en la seguridad de los buques.

Por este motivo, sus departamentos de I+D+i son fundamentales no sólo para el desarrollo de sus nuevos productos y procesos, sino para la certificación de aquéllos que la industria propone para mejorar la construcción y explotación de los buques y a sus sistemas de gestión. Nuevos productos y procesos, nuevos combustibles, energías renovables, tecnologías duales, digitalización, ciberseguridad y buques autónomos son los vectores del futuro. De hecho, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, en su informe anual de 2025²², subraya la contribución de las Sociedades de Clasificación a los objetivos de descarbonización del sector y a los trabajos de la Organización Marítima Internacional orientados a compatibilizar los requerimientos medioambientales con el mantenimiento de la seguridad.

SERVICIOS FINANCIEROS Y JURÍDICOS

En 2025, los servicios financieros vinculados al mar adquirieron un papel cada vez más relevante en España por la necesidad de movilizar inversión hacia actividades estratégicas de la Economía Azul, como la modernización portuaria, la descarbonización del transporte marítimo, la eólica marina, la digitalización logística, la renovación de flotas y las nuevas infraestructuras energéticas. La Estrategia Marítima de España 2025-2050 plantea precisamente la modernización y la descarbonización del sector marítimo como ejes prioritarios, en un contexto en el que el transporte marítimo sigue siendo esencial para el comercio exterior español. Esta transformación requiere instrumentos financieros especializados, colaboración público-privada, acceso a fondos europeos y planificación de inversiones a largo plazo para hacer viables proyectos intensivos en capital y sometidos a fuertes exigencias tecnológicas y ambientales.²³

De forma paralela, los servicios jurídicos relacionados con el mar ganaron importancia en 2025 por la creciente complejidad normativa de la Economía Azul. Las actividades marítimas actuales no se limitan al transporte o a los puertos, sino que incluyen energías renovables marinas, ordenación del espacio marítimo, protección ambiental, contratación internacional, concesiones portuarias, financiación de proyectos, cumplimiento regulatorio, arbitraje y resolución de conflictos. Esta evolución se refleja en

el Congreso Nacional 2025 de la Asociación Española de Derecho Marítimo, centrado en los desafíos jurídicos y regulatorios del sector. Asimismo, el Informe de Economía Azul de la Unión Europea 2025 subraya que la Economía Azul abarca un conjunto amplio de actividades costeras, marinas y oceánicas, con importantes efectos económicos, sociales y ambientales, lo que refuerza la necesidad de servicios legales especializados capaces de aportar seguridad jurídica a empresas, administraciones e inversores.^{24 25}

CABLES MARINOS

La Unión Europea publicó en octubre del 2025 un informe sobre la seguridad y resiliencia de las infraestructuras de cables submarinos, elaborado a partir de trabajos desarrollados entre 2024 y 2025, en el que se abordan la cartografía de estas redes, la evaluación de riesgos y las pruebas de resistencia. Además, la Comisión Europea anunció financiación para la creación de centros regionales de cables, concebidos para mejorar la monitorización, la detección de amenazas y la respuesta ante incidentes. Para España, situada entre el Atlántico, el Mediterráneo y el norte de África, esta preocupación resulta especialmente relevante, ya que los cables submarinos no solo sostienen la conectividad digital, sino que forman parte de las infraestructuras críticas necesarias para la actividad económica, la seguridad marítima y la resiliencia tecnológica del país.^{26 27}

En 2025, los cables marinos adquirieron una relevancia creciente en España por su papel esencial en la conectividad digital de los territorios extrapeninsulares. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia señaló ese año que Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla dependen de este tipo de infraestructuras para garantizar su conexión con la Península, y valoró que la conectividad mediante cables submarinos es, en términos generales, “razonablemente buena”. No obstante, el informe también apunta la necesidad de reforzar la redundancia de determinadas rutas, especialmente allí donde cada operador dispone de un único cable, con el fin de evitar interrupciones del servicio en caso de rotura o fallo técnico. En este contexto, destaca el proyecto PENCAN-X, impulsado por Telefónica para conectar Canarias con la Península mediante un nuevo cable submarino de fibra óptica, destinado a sustituir una ruta próxima al final de su vida útil y a multiplicar por diez la capacidad disponible actualmente entre ambos territorios.^{28 29}

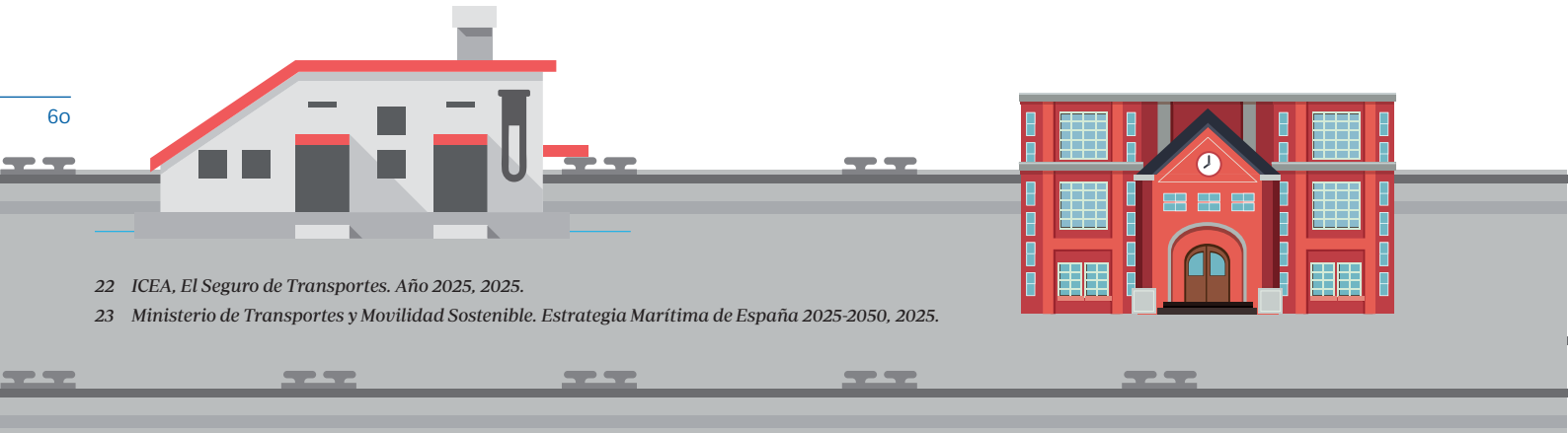
Por otro lado, el sistema de cable submarino Medusa es el sistema de fibra óptica submarino que conecta el Mar Mediterráneo, el Atlántico y el Mar Rojo, creando un nuevo corredor y permitiendo el desarrollo regional de la sociedad de la información y sus actores. Medusa opera en dos regiones principales: Europa y el norte de África, y comenzó a operar en 2025 y continuará su despliegue en 2026.

CULTURA, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN MARÍTIMA

En 2025, la Economía Azul se entiende desde una perspectiva más amplia que la de los sectores marítimos tradicionales. La innovación, la sostenibilidad y las capacidades humanas se han convertido en elementos determinantes para actividades tan diversas como el transporte marítimo, la pesca, la construcción naval, los puertos, las energías renovables marinas, la biotecnología azul o la digitalización de los servicios marítimos.

En este contexto, la cultura marítima emerge como un activo estratégico. La relación histórica de España con el mar ha generado conocimientos, oficios y valores que siguen siendo fundamentales para afrontar los desafíos actuales. Sin embargo, esta herencia necesita ser transmitida a las nuevas generaciones para preservar el vínculo social con el mar y garantizar la disponibilidad futura de profesionales cualificados. En este ámbito, cabe destacar la labor realizada por la Real Liga Naval como institución centenaria dedicada a promover nuestra historia marítima.

La educación desempeña un papel esencial en este proceso. La incorporación progresiva de contenidos relacionados con los océanos, la sostenibilidad marina y la Economía Azul está contribuyendo a acercar el mar a una sociedad



22 ICEA, El Seguro de Transportes. Año 2025, 2025.

23 Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Estrategia Marítima de España 2025-2050, 2025.

24 Asociación Española de Derecho Marítimo. “Congreso Nacional AEDM 2025: un espacio para debatir el presente y el futuro del derecho marítimo”, 2025.

25 European Commission. The EU Blue Economy Report 2025. Publications Office of the European Union, 2025.

26 Comisión Europea. “Informe sobre la seguridad y la resiliencia de las infraestructuras de cables submarinos de la UE”, 23 de octubre de 2025.

27 Comisión Europea. “Seguridad de los cables: la Comisión publica un informe histórico y la financiación de los Cable Hubs”, 23 de octubre de 2025.

28 Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). “La CNMC analiza la situación competitiva y la conectividad por cables submarinos en los territorios extrapeninsulares”, 11 de agosto de 2025.

29 Telefónica España. “Telefónica España desplegará un nuevo cable submarino de fibra para conectar Canarias y la Península”, 11 de febrero de 2025.

cada vez más urbana. Esta labor resulta especialmente relevante en un momento en que numerosos sectores marítimos afrontan importantes retos de relevo generacional y captación de talento.

Al mismo tiempo, la formación técnica y profesional se ha convertido en un factor clave para la competitividad. La automatización portuaria, la descarbonización del transporte marítimo o la gestión inteligente de infraestructuras exigen perfiles capaces de combinar conocimientos tradicionales con competencias digitales, ambientales y tecnológicas cada vez más avanzadas.

La dimensión económica de este desafío es significativa. Según el EU Blue Economy Report 2025, la Economía Azul europea emplea a cerca de 4,9 millones de personas y genera más de 263.000 millones de euros de valor añadido bruto. España se mantiene entre las principales potencias marítimas de la Unión Europea y lidera la generación de empleo azul, concentrando aproximadamente una quinta parte del empleo vinculado a este ámbito. Estos datos reflejan la importancia estratégica del sector y la necesidad de seguir fortaleciendo su base de conocimiento y talento.

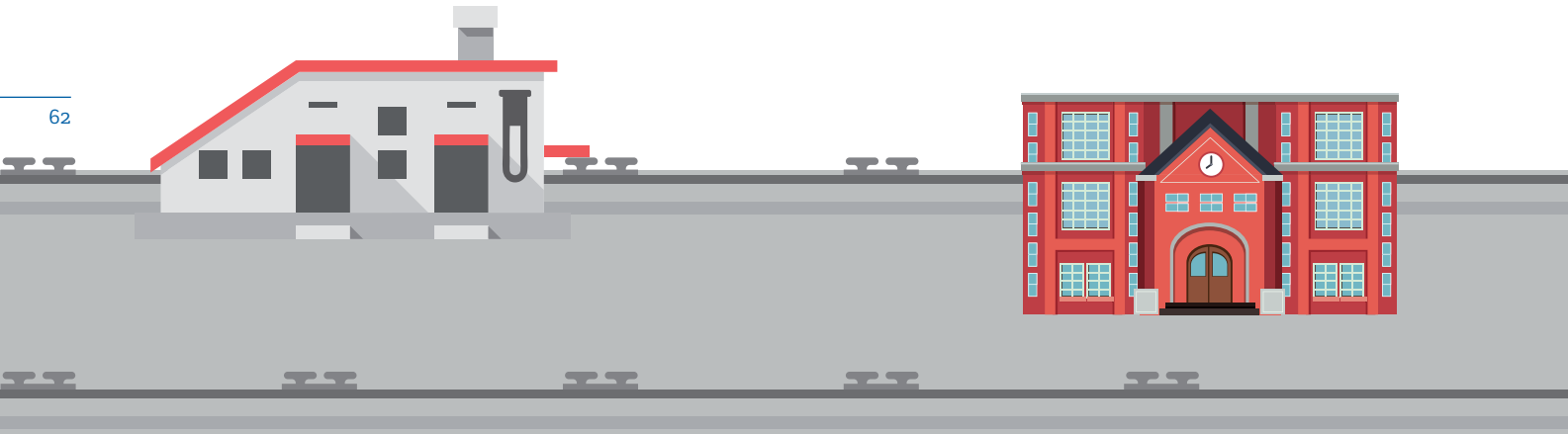
Por ello, la cultura, la educación y la formación marítima deben entenderse como ejes estratégicos de largo plazo. Son las herramientas que permiten impulsar vocaciones y facilitar la transición hacia modelos productivos más sostenibles. La transición azul no será únicamente tecnológica ni energética; será también una transición basada en el conocimiento.

Desde el Clúster Marítimo Español estamos apoyando la iniciativa educativa y social, Educación Azul que promueve la Economía Azul y las vocaciones marítimas entre jóvenes, conectando educación, sostenibilidad y oportunidades profesionales en el sector marítimo.

La capacidad de España para aprovechar plenamente las oportunidades asociadas al mar dependerá, en gran medida, de su habilidad para conectar conocimiento, talento y cultura marítima. En un escenario marcado por la transición ecológica, la innovación tecnológica y la creciente relevancia de los océanos, invertir en las personas seguirá siendo una de las decisiones más estratégicas para el futuro de la Economía Azul española.

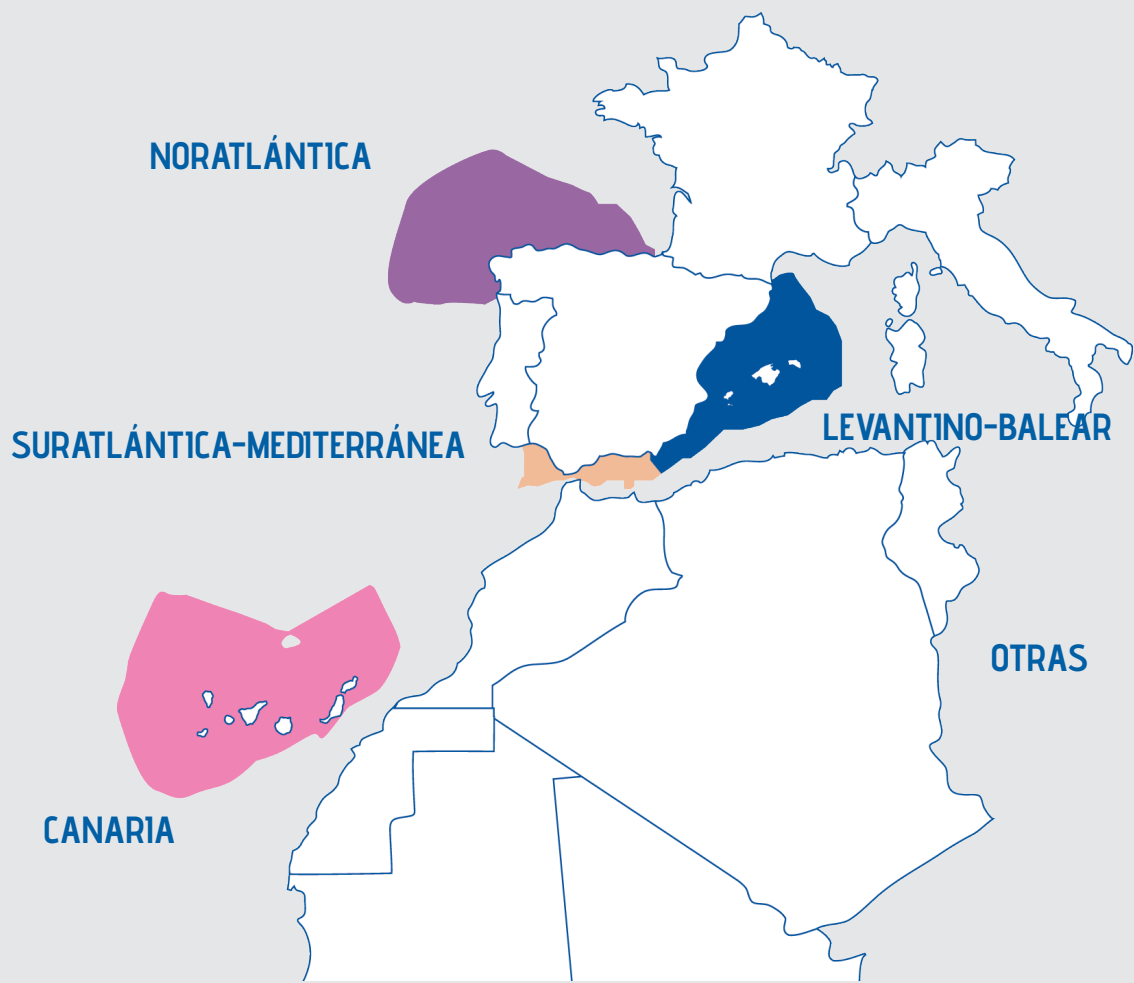


REGIONES MARÍTIMAS



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 competencia.³⁰



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

5.1. REGIÓN MARÍTIMA CANARIA

La Economía Azul en Canarias representa un eje estratégico fundamental para el desarrollo económico sostenible de la región, con un impacto significativo tanto en términos de producción como de empleo y valor añadido. En 2022, la Economía Azul alcanzó los 3.521 millones de euros, representando un 7,18 % del Producto Interior Bruto (PIB) regional. Entre los sectores más destacados se encuentran los puertos (2,27 %), el turismo náutico (1,64 %) y el transporte marítimo (1,27 %). Este dinamismo también se refleja en el valor añadido bruto (VAB), que ascendió a 4.085 millones de euros, lo que representa el 9,16 % del total regional. Este crecimiento se ve impulsado especialmente por el efecto multiplicador de sectores como puertos, turismo náutico y reparación naval.³¹

Además, la Economía Azul generó más de 71.000 empleos en la región (7,71 % del total), consolidando su papel como fuente clave de empleo directo, indirecto e inducido. Aunque sectores emergentes como la biotecnología marina, la desalación y las energías renovables marinas aún no cuentan con estimaciones económicas precisas, se reconocen como áreas de alto potencial, especialmente en investigación, desarrollo tecnológico e innovación.

Las **costas** de Canarias albergan una gran diversidad de especies marinas, lo que influye directamente en la actividad pesquera y en la gestión de los recursos costeros. La pesca artesanal es predominante, con una flota que ocupa el cuarto lugar a nivel regional. Esta flota está constituida principalmente por artes de pesca menores y se organiza en 26 cofradías, 3 cooperativas y 41 puertos o refugios pesqueros.

No obstante, la **flota** pesquera de Canarias enfrenta desafíos considerables debido a la antigüedad de sus embarcaciones. Con una media de 47 años, muchas de estas embarcaciones han estado en operación por más de medio siglo, lo que genera una serie de problemáticas:

1. **Eficiencia y Competitividad:** Las embarcaciones más antiguas suelen presentar menor eficiencia operativa, lo que se traduce en mayores costes de mantenimiento y explotación, afectando la competitividad del sector pesquero.
2. **Sostenibilidad Ambiental:** Las embarcaciones antiguas suelen carecer de tecnologías modernas que reduzcan el impacto ambiental, lo que puede contribuir a prácticas menos sostenibles.
3. **Seguridad Marítima:** La obsolescencia de los buques puede comprometer la seguridad de las tripulaciones, incrementando el riesgo de accidentes en alta mar.

Para abordar estos desafíos, es crucial impulsar la modernización de la flota pesquera canaria. El Gobierno de Canarias ha lanzado convocatorias de ayudas destinadas a la construcción de nuevos buques de menos de 12 metros de eslora y a la sustitución de motores principales, con el objetivo de mejorar la seguridad y eficiencia de las embarcaciones.

La implementación de técnicas de pesca de bajo impacto y la adopción de tecnologías más limpias pueden contribuir a una pesca más sostenible y responsable. Estas medidas no solo mejorarían la eficiencia y seguridad de la flota, sino que también fortalecerían la competitividad del sector pesquero canario en el mercado nacional e internacional.

La modernización de la flota es, por tanto, una necesidad apremiante para garantizar la viabilidad futura del sector pesquero en Canarias, promoviendo prácticas más sostenibles y asegurando el bienestar de las comunidades pesqueras locales.

El transporte marítimo es un sector clave para la Economía Azul de Canarias, no solo por su peso económico, sino también por su rol fundamental en la conectividad insular, nacional e internacional. En 2022, el sector generó 623 millones de euros en PIB (0,41 % del total regional) y aportó 707 millones de euros en Valor Añadido Bruto (VAB), lo que equivale al 1,6 % del VAB de Canarias. Además, empleó a 6.039 personas (0,65 % del empleo regional), subrayando su relevancia socioeconómica.

30 Aportaciones de los Clústeres Marítimos Regionales y asociaciones socias del CME.

31 Información proporcionada por Clúster Marítimo de Canarias



En términos operativos, se registraron 31.556 conexiones marítimas (escalas totales) con 246 puertos de todo el mundo, lo que demuestra la fuerte integración del archipiélago en las rutas marítimas internacionales. El tráfico de mercancías alcanzó los 38,4 millones de toneladas, predominando la mercancía general, fundamental para el abastecimiento del archipiélago. Asimismo, 28.687 buques hicieron escala en los puertos canarios, con un arqueo bruto total de 479 millones de GT, mientras que la flota adscrita al Registro Especial de Buques de Canarias (REBECA) estuvo compuesta por 114 buques que sumaron 2,4 millones de GT.

Esta actividad es operada por 27 navieras activas en Canarias, muchas de las cuales operan bajo pabellón español y están integradas en grupos empresariales de gran dimensión. El transporte marítimo en Canarias se configura, así como una infraestructura logística crítica que no solo facilita el comercio y la movilidad regional, sino que también posiciona a las islas como un nodo estratégico en las cadenas globales de suministro.

En este contexto, se abren importantes oportunidades para el sector en áreas como la modernización de la flota, la digitalización de procesos y la transición energética, lo que podría potenciar aún más su competitividad y sostenibilidad en el futuro.

El **sector portuario** es uno de los principales motores de la Economía Azul en Canarias, destacando por su peso estratégico y su papel fundamental en la conectividad marítima, logística y energética del archipiélago. En 2022, los puertos canarios gestionaron 38,6 millones de toneladas de mercancías, lo que presentó un incremento del 4,2 % respecto al año anterior. El Puerto de Las Palmas fue el más activo, concentrando el 60,5 % de este tráfico. Además, se registraron 32.786 escalas de buques, casi 12,3 millones de pasajeros (un aumento del 30,7 % en comparación con 2021) y 3,75 millones de vehículos en régimen de pasaje, consolidando así la recuperación del sector tras la pandemia.

Canarias cuenta con una red portuaria de doble titularidad: 11 puertos de interés general gestionados por el Estado y 17 autonómicos, junto con 14 refugios y diques operados por Puertos Canarios. Esta infraestructura está soportada por una cadena de valor compleja que incluye operadores logísticos, servicios técnicos al buque (prácticos, remolque, amarre, recogida de residuos), agentes de aduanas, empresas de estiba y un importante segmento de bunkering. En 2022, Canarias reafirmó su posición como estación de combustible del Atlántico, alcanzando un despacho anual de 3,15 millones de toneladas, con el mayor volumen concentrado en los puertos de Gran Canaria y Tenerife.

En cuanto al tráfico de contenedores, los puertos canarios gestionaron 1,64 millones de TEUs, un 1,6 % más que el año anterior. El Puerto de Las Palmas representó el 64 % de este volumen, situándose entre los principales puertos de España. Esta capacidad logística no solo convierte a los puertos canarios en nodos esenciales para el abastecimiento interinsular, sino también en plataformas clave para la proyección internacional. Su oferta de servicios 24/7, capacidad de almacenamiento, red de tuberías y flota de suministro a flote refuerzan su posición estratégica.

El sector de **reparación naval** en Canarias se ha consolidado como uno de los referentes del Atlántico Medio Oriental, gracias a su ubicación geoestratégica, su infraestructura especializada y su capacidad de atender buques y plataformas offshore de todo tipo, tanto en seco como a flote. Esta actividad se estructura en torno a tres componentes principales: ingeniería naval, astilleros e industria auxiliar naval.

En 2022, se repararon 154 buques en el Puerto de Las Palmas, de los cuales el 59 % fue en instalaciones tipo syncrolift, mientras que el 41 % restante fue a flote. Aunque el número de buques reparados ha disminuido respecto a años anteriores, el arqueo bruto reparado aumentó, alcanzando los 60,9 millones de GT. Este incremento refleja el mayor tamaño y la mayor complejidad técnica de las unidades intervenidas, lo que pone de manifiesto el creciente nivel de especialización del sector.

La industria auxiliar naval está compuesta por unas 96 empresas, en su mayoría pymes, altamente especializadas en servicios como carpintería, electrónica, sistemas eléctricos, metalurgia y pintura. Estas empresas están organizadas en torno a dos astilleros calve: ASTICAN y REPNAVAL, ambos ubicados en el Puerto de Las Palmas. Además, cuentan con una importante red de talleres distribuidos en Gran Canaria y Tenerife, que forman parte de clústeres sectoriales innovadores.

Por otro lado, las plataformas offshore representan un nicho de alto valor añadido dentro del sector, contribuyendo con casi el 60 % de su facturación. Aunque los datos más recientes corresponden a 2018, se estima que este segmento genera más de 5.600 empleos (2.241 directos y 2.548 indirectos), con una alta intensidad en conocimiento técnico e

innovación. En 2018, se registraron más de 1.650 escalas de plataformas y perforadores offshore (drill ships), con reparaciones que pueden extenderse hasta 90 días y generar ingresos de hasta 10 millones de euros por unidad.

Esta actividad ha convertido a Canarias en un hub internacional para la asistencia a plataformas offshore operativas en África Occidental, reforzando su potencial como centro logístico y tecnológico especializado.

La **acuicultura** en las islas se centra en la producción de especies como la dorada y la lubina, así como el cultivo de algas marinas para las industrias alimentaria y farmacéutica. En 2023, el sector contó con 19 empresas productoras, 5 comercializadoras y 11 granjas marinas distribuidas por diversas islas, alcanzando una producción total de 6.886 toneladas, lo que representó un aumento del 20 % con respecto al año anterior (5.738 toneladas).

De esta cifra, 5.426 toneladas correspondieron a lubina y 1.460 toneladas a dorada, con un valor de producción de 55,54 millones de euros. Esto posiciona a la acuicultura en Canarias como una industria en crecimiento, con un notable potencial para contribuir de manera significativa a la economía local y regional, siempre que se desarrolle bajo prácticas responsables y sostenibles.

Gracias a su ubicación geoestratégica y sus características únicas, Canarias se ha especializado profundamente en el turismo náutico. La región cuenta con 42 puertos deportivos y marinas, y 543 empresas de turismo activo, de las cuales un 31,3 % se dedica al buceo y un 29,6 % al surf. Además, las islas albergan a 14.468 federados en deportes acuáticos, siendo el surf la actividad predominante con un 71 % de los federados.

Las **actividades turísticas** directamente vinculadas al mar, en particular la náutica y los cruceros, son motores clave para la economía local. En 2024, se registraron 1.269 escalas de cruceros y 3,1 millones de cruceristas a bordo de 1.325 buques, lo que demuestra la consolidación de las islas como un destino de referencia en el turismo marítimo.

El clima favorable de Canarias, junto con su conexión estratégica con Europa y África, abre importantes oportunidades para desestacionalizar estas actividades. El establecimiento de rutas náuticas y la oferta de servicios de calidad permitirían conectar ambos continentes, impulsando aún más el crecimiento de este sector y consolidando a Canarias como un hub internacional de turismo náutico.

La **desalación** de agua es una de las actividades clave dentro de la Economía Azul de Canarias y está estrechamente vinculada 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 a más de 2 millones de habitantes, casi 18 millones de turistas, vastas hectáreas de cultivo agrícola y la mayor parte del parque industrial y empresarial de las islas.

Cuenta con más de 250 plantas desaladoras en operación, lo que la convierte en la región con la mayor densidad de plantas desaladoras en el mundo, con una capacidad superior a los 500.000 m³/día, representando aproximadamente el 0,6 % de la capacidad mundial. El uso del agua de mar para obtener agua potable comenzó hace más de 60 años, y en la actualidad Canarias es un referente internacional en el diseño, explotación y distribución de agua desalada. Su sistema único se caracteriza por una amplia variedad de procesos y tecnologías implementadas, lo que lo convierte en un modelo global de eficiencia.

El sector cuenta con un equipo altamente cualificado de gestores, ingenieros, operadores de planta, investigadores y empresas prestadoras de servicios, que contribuyen a que la desalación sea una parte esencial del desarrollo turístico y urbano de la región. Toda el agua utilizada para el consumo doméstico en Canarias proviene de estas plantas desaladoras, lo que resalta la importancia de mejorar continuamente la eficiencia del proceso.

Además, el sector cuenta con el DESAL+ LIVING LAB, un espacio de innovación que integra a agentes públicos y privados del sector, con el objetivo de impulsar nuevas soluciones tecnológicas y prácticas sostenibles para el futuro de la desalación.



La **biotecnología marina** en Canarias ha destacado especialmente en la producción de micro y macroalgas para diversos fines comerciales. En 2022, la región produjo un total de 655 kg de microalgas, con un valor económico de 31.147 euros. Esto posicionó a Canarias como la tercera comunidad autónoma de España en peso de producción, representando un 16,7 % del total nacional, y la cuarta en valor (1,7 %).

La producción de microalgas se concentra en cinco especies principales: *Dunaliella salina* (41,2 % del peso total), *Arthrospira platensis* (38,2 %), *Nannochloropsis gaditana* (10,7 %) y *Tetraselmis sp.* (9,9 %). No obstante, en términos de valor económico, *Arthrospira platensis* lidera con un 49,2 %, lo que resalta su alto valor añadido en comparación con otras especies.

La biotecnología marina canaria se ha consolidado en los últimos años como una actividad estratégica, destacando no solo en volumen, sino también en diversidad de aplicaciones en áreas como la biomedicina, la cosmética, la agricultura, la algología y la nutrición. Esta especialización ha posicionado a las islas como un polo clave de innovación y desarrollo en biotecnología azul, con un creciente impacto tanto a nivel nacional como internacional.

El sector de las energías renovables marinas en Canarias posee un enorme potencial para diversificar la economía insular y potenciar industrias tradicionales como la naval y logística. Gracias a su ubicación geoestratégica y a la vasta experiencia en la industria offshore de petróleo y gas, el archipiélago cuenta con infraestructuras portuarias idóneas para el transporte, suministro, ensamblaje y mantenimiento de componentes. Esto posiciona a las empresas canarias como eslabones clave en la cadena de valor y facilita la gestión eficiente de los futuros parques eólicos marinos.

A esta capacidad logística se suma un recurso natural óptimo para la explotación de la energía azul en todas sus variedades. Por un lado, las costas canarias presentan condiciones inmejorables para la eólica marina, contando actualmente con múltiples proyectos planteados en distintas fases de desarrollo (desde la I+D hasta la autorización comercial), todos ellos basados en tecnología flotante adaptada al relieve submarino. Por otro lado, el norte de Canarias destaca como la tercera zona de España con mayor recurso undimotriz, registrando valores medios anuales de 10 kW/m.

A medida que se optimizan los costes, las islas han consolidado una sólida red de infraestructuras para ensayar y validar estas tecnologías antes de su salto a escala comercial. Un ejemplo destacado es la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN) en Gran Canaria, un centro de innovación que brinda soporte público y privado para la observación y el uso sostenible del océano.

En esta misma línea destacan los proyectos RENMARINAS Las Palmas y RENMARINAS Arinaga (2024-2026), promovidos por el Instituto Tecnológico de Canarias (ITC). RENMARINAS Las Palmas se centra en modernizar las capacidades del Puerto creando zonas de ensayo para plataformas fotovoltaicas flotantes y generación undimotriz, mientras que RENMARINAS Arinaga dota a su puerto de instalaciones avanzadas para la experimentación en solar flotante, undimotriz y eólica marina.

Para sostener este creciente ecosistema industrial, resulta decisivo el impulso estatal a través de la Orden TED/1488/2025. Esta iniciativa establece el programa de ayudas PORT-EOLMAR, el cual financia la adaptación de las infraestructuras en los puertos de interés general, asegurando que dispongan de las superficies y capacidades de carga necesarias para la construcción y despliegue de la eólica marina flotante.

A nivel normativo, con la aprobación de los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo (POEM) y el reciente Real Decreto sobre generación eléctrica marina, Canarias avanza hacia su objetivo de contar con el primer parque eólico marino flotante de España. Este marco continúa su desarrollo con la reciente propuesta de Orden de bases para regular las subastas. Esta fase representa una oportunidad estratégica para que el sector productivo canario alinee posturas y garantice que el desarrollo final atienda a las singularidades de la región.

Para maximizar esta oportunidad y agilizar todo el proceso, instituciones como el Gobierno de Canarias y el Cabildo de Gran Canaria, en estrecha alianza con el Clúster Marítimo de Canarias y FEDEPORT, están desplegando una intensa actividad conjunta. Este frente común trabaja de forma proactiva para involucrar directamente al sector, dinamizar la cadena de suministro local y asegurar que las empresas de las islas estén capacitadas para absorber el impacto económico de estos desarrollos *offshore*.

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

Galicia, situada en el extremo noroccidental de la península ibérica y abierta al Atlántico y al Cantábrico, ha construido a lo largo de su historia una identidad económica y social profundamente vinculada al mar. La presencia oceánica no solo ha configurado su paisaje y su cultura, sino que ha dado forma a un tejido productivo en el que las actividades marítimas ocupan un lugar central. El conjunto de sectores relacionados con el mar constituye uno de los pilares estructurales de la comunidad, tanto por su peso económico como por su capacidad tecnológica, su arraigo territorial y su influencia sobre múltiples actividades conexas.

Los más de 1.500 kilómetros de costa y el sistema de rías han favorecido el desarrollo de la pesca y la acuicultura, pero también han permitido consolidar una industria naval de referencia en España y Europa. La construcción y reparación de buques, junto con su extensa industria auxiliar, se orientan hoy hacia la producción de alto valor añadido, la digitalización, la innovación, la sostenibilidad y la captación de talento especializado. Esta combinación de tradición marítima y especialización tecnológica ha permitido que Galicia mantenga una posición destacada en un contexto global altamente competitivo.

La **construcción naval** gallega se mantiene entre las más competitivas del mundo gracias al nivel tecnológico incorporado en sus proyectos y a la especialización de su tejido industrial. A pesar de la presión ejercida por los grandes polos asiáticos, el sector continúa siendo estratégico para la comunidad, aportando alrededor del 3,5% del PIB gallego. Su dimensión empresarial alcanza las 351 compañías, que en conjunto generan 2.903 millones de euros de facturación y 15.585 empleos directos, con un impacto ampliado gracias al efecto multiplicador de 2,07 sobre el empleo indirecto. Esta estructura productiva, diversificada y altamente especializada, explica la resiliencia del sector incluso en ciclos económicos adversos.

El naval gallego actúa además como eje vertebrador de otros sectores clave —pesca, acuicultura, defensa marítima, náutica deportiva— y como impulsor de la industria auxiliar, que depende en gran medida de la actividad de los astilleros. Su efecto tractor se extiende a toda la cadena de valor marítima, generando actividad en ámbitos como la ingeniería, la electrónica, la

propulsión, la habilitación naval, los suministros industriales, la clasificación, la consultoría técnica o los servicios tecnológicos avanzados. Esta interdependencia convierte al sector en un motor económico de primer orden.

En la actualidad, el sector refuerza su apuesta por la innovación, la digitalización, la sostenibilidad y la formación. Galicia dispone de infraestructuras, tecnología y experiencia suficientes para abordar proyectos de construcción, reparación y transformación de buques de elevada complejidad técnica. La vocación exportadora es una de sus señas de identidad: el 90% de los buques construidos en Galicia se destinan a armadores internacionales, lo que refleja su prestigio y competitividad. Esta orientación hacia mercados globales ha impulsado la adopción de estándares técnicos avanzados y ha favorecido la especialización en nichos de alto valor añadido.

La cadena de valor del sector naval está plenamente implantada en Galicia. La industria auxiliar cubre todas las necesidades de los astilleros —ingeniería, electricidad, electrónica, propulsión, habilitación, suministros, clasificación, centros tecnológicos, brokers, etc.— conformando un ecosistema altamente especializado y difícil de replicar en otros territorios. Esta estructura permite desarrollar proyectos singulares y prototipos que solo unos pocos polos navales del mundo pueden asumir. La capacidad de respuesta, la flexibilidad productiva y la experiencia acumulada explican la competitividad del sector en mercados internacionales.

El sector se organiza principalmente en dos áreas:

- **Área Norte (Ferrol–A Coruña)**, especializada en construcción militar y reparaciones de gran tonelaje, con una tradición histórica vinculada a grandes programas navales y a proyectos de elevada complejidad técnica.
- **Área Sur (Vigo–Marín)**, orientada a la construcción civil de alto valor añadido —buques offshore, oceanográficos, ferris, patrulleras, multipropósito— y a reparaciones de unidades de menor tamaño, con una fuerte presencia de astilleros privados y una industria auxiliar muy diversificada.



La internacionalización continúa siendo uno de los rasgos distintivos del naval gallego, que se ha consolidado como referente en la construcción de buques adaptados a las necesidades específicas de cada armador. La oferta abarca desde pesqueros altamente tecnificados hasta oceanográficos, patrulleros, unidades multipropósito, embarcaciones para transporte de pasajeros y buques vinculados a la energía eólica marina. Esta capacidad de adaptación a segmentos especializados ha permitido al sector mantener una posición sólida en mercados exigentes.

En los últimos años, el sector ha ampliado su catálogo hacia nuevos segmentos, incorporando ferris, embarcaciones de pasajeros y megayates a su tradicional especialización en pesqueros y buques de alto contenido tecnológico. En el ámbito de las reparaciones y reconversiones, Galicia mantiene un nivel competitivo internacional, abordando desde intervenciones básicas hasta trabajos complejos como renovaciones de propulsión, instalación de motores o procesos de corte y conformado, apoyados por talleres mecánicos altamente especializados. Esta diversificación contribuye a estabilizar la actividad y a reducir la dependencia de ciclos concretos de contratación.

La evolución reciente de la actividad confirma la fortaleza del sector. Desde 2022, los astilleros gallegos han incrementado de forma sostenida su cartera de pedidos, alcanzando en el primer trimestre de 2026 un total de 27 unidades, cifra que iguala el máximo histórico registrado en 2018. Este crecimiento no solo se refleja en el número de contratos, sino también en su complejidad: la cartera ha pasado de 78.571 CGT en 2022 a 146.506 CGT en 2026, prácticamente duplicándose y situándose entre los valores más altos de la última década. El ritmo de contratación se mantiene estable, con 11 nuevos contratos en 2026, niveles que garantizan continuidad industrial y que solo han sido superados recientemente por el pico de 2018. Galicia lidera nuevamente la construcción naval privada en España, concentrando alrededor del 40% de las CGT de la cartera nacional, por delante de Asturias y País Vasco. A este escenario se suma la evolución positiva del astillero público Navantia-Ferrol, que continúa ampliando su carga de trabajo con nuevos contratos nacionales e internacionales.

Galicia conserva además un liderazgo histórico en el ámbito pesquero: concentra aproximadamente la mitad de la flota española, es la primera región de la Unión Europea en producción pesquera y ocupa una posición destacada a nivel mundial en el sector de la conserva. La acuicultura —especialmente el cultivo del mejillón en batea— continúa situando a la comunidad entre los referentes internacionales, reforzando la importancia del mar como eje económico y social.³²

CANTABRIA

Cantabria es una comunidad autónoma íntimamente ligada al mar, con una costa de algo más de 250 kilómetros bañada por el mar Cantábrico. Su Economía Azul mantiene un peso muy superior al que la región representa en el conjunto de la economía española: en 2025, el Clúster Marítimo de Cantabria señalaba que las actividades vinculadas al mar aglutinan alrededor del 11% del PIB regional y el 10% del empleo, además de representar aproximadamente el 3% del sector marítimo nacional. Estos datos muestran la importancia de un sector amplio y diversificado, que integra industria naval, transporte marítimo, pesca, turismo, deporte, innovación tecnológica y energías marinas.³³

El sector marítimo cántabro se mantiene como uno de los motores estratégicos de la comunidad por su capacidad industrial, su orientación innovadora y su relación con la transición energética. El Gobierno de Cantabria ha destacado en 2025 que la Economía Azul genera en la región unos 15.000 empleos directos y 9.000 indirectos, lo que confirma su papel como fuente de empleo cualificado y actividad económica. Además, la región avanza en la preparación del Día Marítimo Europeo 2027 en Santander, un hito que refuerza la proyección internacional de Cantabria en ámbitos como la energía azul, la tecnología marina, la acuicultura sostenible, la industria naval y la investigación oceánica.³⁴

La **industria naval** cántabra ha sabido adaptarse a la competencia internacional mediante la especialización, la reparación, la transformación de buques y la incorporación de soluciones tecnológicas orientadas a la sostenibilidad. Astander continúa siendo una referencia en reparación y conversión naval, especialmente en actuaciones de modernización y adaptación de buques a nuevas exigencias

ambientales. Esta evolución se enmarca en un contexto en el que la descarbonización del transporte marítimo exige nuevas soluciones técnicas, desde combustibles alternativos hasta sistemas de eficiencia energética y reducción de emisiones. La industria azul regional se orienta, por tanto, hacia actividades de mayor valor añadido, apoyadas en innovación, digitalización, internacionalización y colaboración público-privada.³⁵

El Puerto de Santander sigue siendo una infraestructura clave para la economía marítima de Cantabria. En 2025 cerró el ejercicio con 7.151.232 toneladas de tráfico de mercancías, una cifra que prácticamente iguala el récord histórico alcanzado en 2024. La mercancía general, de mayor valor añadido, creció hasta 3.740.387 toneladas, mientras que los contenedores alcanzaron 161.001 TEU, el mejor resultado de la historia del puerto. También destacó el movimiento de vehículos, con 336.868 unidades transportadas, lo que consolida al puerto como nodo logístico relevante en la cornisa cantábrica y como plataforma especializada en tráficos ro-ro, automoción, mercancía general y conexión con los mercados atlánticos europeos.³⁶

La **pesca** y la transformación de productos pesqueros continúan siendo actividades tradicionales y relevantes para la economía litoral cántabra. En 2025, las ocho lonjas de Cantabria subastaron 27,8 millones de kilos de pescado, un 3,7% menos que el año anterior, pero el valor de las ventas ascendió a 69,11 millones de euros, un 15,1% más que en 2024.³⁷

El **turismo costero** y las actividades náuticas mantienen igualmente un papel relevante dentro de la Economía Azul cántabra. El turismo alcanzó niveles históricos en la región: en 2024 generó un impacto económico de 2.160 millones de euros, equivalente al 12,2% del PIB regional, y 32.814 empleos, el 13,3% del empleo total. En 2025, el Gobierno de Cantabria señaló que la comunidad volvía a superar los dos millones de visitantes y los seis millones de pernoctaciones, consolidando el mejor ciclo turístico del siglo XXI. En este contexto, el litoral, la náutica, el surf, los deportes

de mar y el turismo vinculado a la costa siguen siendo elementos esenciales para diversificar la economía marítima regional y reforzar la imagen de Cantabria como destino atlántico sostenible.³⁸

ASTURIAS

Asturias es una comunidad autónoma bañada en su totalidad por el mar Cantábrico, con una identidad económica, cultural e industrial profundamente vinculada a la mar. Su litoral se extiende a lo largo de unos 400 kilómetros y reúne más de 200 playas, pueblos y villas marineras, acantilados, faros y espacios de alto valor paisajístico.³⁹ Esta configuración costera ha favorecido históricamente el desarrollo de actividades como la pesca, la construcción naval, el transporte marítimo, la industria portuaria, el turismo litoral y, más recientemente, nuevas actividades vinculadas a la transición energética y a la Economía Azul.

La **pesca** sigue siendo una actividad relevante para numerosas comunidades litorales asturianas, aunque se enfrenta a retos estructurales como la modernización de la flota, el relevo generacional y la sostenibilidad de los recursos. En 2025, el Gobierno del Principado destinó 1.006.125 euros a apoyar la competitividad del sector pesquero: 300.000 euros para actuaciones relacionadas con la modernización de la flota y la incorporación de jóvenes, y 706.125 euros para respaldar los planes de explotación del percebe, pulpo, angula y ocle gestionados por las cofradías asturianas.⁴⁰

La **actividad portuaria** asturiana se articula principalmente en torno al Puerto de Gijón-El Musel y al Puerto de Avilés, dos infraestructuras estratégicas para la industria regional. En Gijón, la terminal Musel Energy Hub reforzó en 2025 su papel como infraestructura energética al poner en marcha un servicio de abastecimiento de BioGNL para buques y camiones cisterna, lo que sitúa al puerto dentro de las estrategias de descarbonización del transporte marítimo y de suministro de combustibles alternativos.⁴¹ En Avilés, el puerto mantuvo en 2025 un perfil muy ligado a la

32 ACLUNAGA
33 Clúster Marítimo de Cantabria (MarCA), “El Clúster Marítimo de Cantabria se adhiere al Manifiesto por una Estrategia Española de Economía Azul”, 8 de julio de 2025.
34 Gobierno de Cantabria, Oficina de Comunicación, “Educación y el Clúster MarCA firman un convenio para impulsar la Formación Profesional en el sector marítimo”, 14 de agosto de 2025.



35 Gobierno de Cantabria, “Arasti destaca la trayectoria empresarial de Tony Fernández Jove...”, 26 de noviembre de 2025; Astander, sección de innovación y proyectos de reparación/conversión naval.
36 Autoridad Portuaria de Santander, “El Puerto de Santander roza su récord histórico de tráfico en 2025 y consolida el crecimiento de la mercancía general”, 30 de enero de 2026.
37 Europa Press, con datos de la Consejería de Pesca del Gobierno de Cantabria, “La pesca subastada en lonjas de Cantabria baja un 3,7% en 2025, pero aumenta su valor hasta 69 millones”, 20 de enero de 2026; Gobierno de Cantabria, página de convocatorias de Pesca 2025.
38 Gobierno de Cantabria, “El turismo alcanza niveles históricos en Cantabria...”, 16 de octubre de 2025; Gobierno de Cantabria, “Buruaga anuncia una inversión histórica...”, 2025; Gobierno de Cantabria, “Cantabria exhibe en Fitur su transformación...”, 16 de enero de 2026.
39 Turismo Asturias. “Asturias, una costa jalonada de playas y pueblos marineros”.
40 Gobierno del Principado de Asturias. “El Principado apoya con un millón la modernización de la flota y los planes de explotación de percebe, pulpo, angula y ocle”, 23 de abril de 2025.
41 Autoridad Portuaria de Gijón. “La terminal de Musel Energy Hub en el Puerto de Gijón, preparada para abastecer de BioGNL a barcos y cisternas”, 4 de noviembre de 2025.



industria y a las mercancías de valor añadido: hasta el 30 de junio había movido 2.316.057 toneladas, un 2,2% más que en el mismo periodo de 2024, y el valor económico de las mercancías embarcadas y desembarcadas alcanzaba ya 1.725 millones de euros.⁴²

El **turismo marítimo** y costero continúa siendo otro componente importante de la Economía Azul asturiana. La costa asturiana combina playas, rutas costeras, pueblos marineros, faros, acantilados y actividades vinculadas al mar, como paseos en barco, experiencias marineras, surf, vela, pesca recreativa y turismo gastronómico. Esta actividad no solo refuerza el atractivo turístico del Principado, sino que también contribuye a diversificar la economía de las villas costeras, conectando patrimonio natural, cultura marinera, deporte y ocio sostenible.

La **energía marina y la industria offshore** representan uno de los ámbitos con mayor potencial de crecimiento para Asturias. Aunque la región no cuenta todavía con parques eólicos marinos instalados frente a sus costas, sí dispone de una base industrial muy relevante en la fabricación de componentes, estructuras y servicios para proyectos energéticos desarrollados en otros mercados. En 2025, el Gobierno de Asturias concedió 48 millones de euros a cuatro grandes proyectos empresariales vinculados a la energía eólica, tanto terrestre como marina, protagonizados por Windar y Dacero, Dea Astúrica, Idesa Fabricación y Asturfeito. Estas iniciativas movilizarán más de 245 millones de euros de inversión y prevén crear 601 empleos directos. Entre ellas destaca el proyecto de Windar y Dacero para fabricar monopiles XXL destinados a turbinas eólicas marinas, con una financiación de 271 millones sobre 140 millones subvencionables.⁴³

La construcción naval asturiana mantiene igualmente un papel destacado dentro del sector marítimo español, con astilleros especializados en buques de alta complejidad, embarcaciones auxiliares, unidades offshore, pesqueros y proyectos vinculados a la sostenibilidad. Además, en diciembre de 2025, Astilleros Gondán anunció la adjudicación de dos buques de investigación hidrográfica para el Gobierno alemán, diseñados con unos 70 metros de eslora y 15 de manga, propulsión preparada para utilizar metanol verde y equipos hidrográficos de última generación.⁴⁴

En conjunto, la Economía Azul asturiana en 2025 combina actividades tradicionales —pesca, puertos, naval y turismo costero— con nuevas oportunidades vinculadas a la

transición energética, la digitalización, los combustibles alternativos, la eólica marina y la innovación industrial

PAÍS VASCO

El País Vasco ha estado históricamente vinculado al mar. Su apertura al Golfo de Bizkaia ha sido una fuente clave de riqueza a lo largo del tiempo, especialmente mediante actividades como el comercio, la pesca y la construcción naval, lo que otorga al sector marítimo un papel relevante dentro de su economía.

El sector marítimo, que confluye en el clúster Foro Marítimo Vasco, está compuesto por más de 200 empresas y tiene una facturación anual aproximada de más de 3.000 millones de euros.

El País Vasco cuenta con concentración destacada de **industria naval** caracterizada además por una base industrial sólida y cadena de valor muy tecnológica y completa. Actualmente, la industria naval vasca dispone de cinco plantas para la construcción y reparación naval todas ellas altamente especializadas y reconocidas internacionalmente por la calidad de sus construcciones.

Este sector se centra en la fabricación de buques de alta tecnología y valor añadido, como buques de gran altura o para el sector acuícola, buques para el transporte de mercancías o destinadas al ámbito de las energías renovables marinas. Además, cuenta con una potente industria auxiliar, entre fabricantes de equipos, ingenierías y subcontratistas, que complementan la actividad de los astilleros con servicios tecnológicos avanzados. Esta misma red empresarial también aporta soluciones para infraestructuras marítimo-portuarias, el sector de energías marinas y la acuicultura.

Gracias a esta cadena de valor integral, el sector marítimo vasco tiene capacidad para abordar proyectos de gran complejidad mediante la cooperación entre sus distintos agentes.

En 2025, podemos destacar la botadura de varios buques por parte de los astilleros vascos.

Astilleros de Murueta celebró la botadura de un nuevo buque de suministro construido para el armador vasco Mureloil destinado a transportar nuevos combustibles. Tanto la concepción como el diseño del buque “Bahia

Candela” han sido realizados íntegramente por la oficina técnica de Astilleros de Murueta. Se trata de la construcción número 333 del astillero, y cuenta con propulsión diésel-eléctrica; y un sistema de almacenamiento de energía mediante baterías, que le permitirá realizar operaciones de bunkering en modo 100% eléctrico.

En lo que respecta a Astilleros de Zamakona, en enero de 2026 celebró la botadura de su construcción número 806, que corresponde al buque “Eidsvaag Aurora”.

Se trata del primero de dos unidades para alimentación de peces, construido por encargo de la compañía noruega.

Diseñado por Kongsberg Maritime A/S, mide 71,10 m de eslora tendrá propulsión híbrida diésel-eléctrica y una capacidad de carga de 2.000 toneladas. La entrega está prevista para el tercer trimestre de 2026.

Balenciaga Shipyards, por su parte, arranca una nueva etapa, con el objetivo de consolidarse como un astillero especializado en buques de alto valor añadido.

En el 2025 tuvo lugar también la botadura de la nao San Juan, réplica científica del ballenero vasco del siglo XVI. En 7 de noviembre se culminó así la etapa de construcción en tierra en la Factoría Albaola, y se abrió su etapa de mar, marcando un hito para el patrimonio marítimo internacional.

La **pesca** constituye otra de las actividades marítimas más importantes del País Vasco. La flota está compuesta por alrededor de 200 buques, lo que representa aproximadamente el 2% del total nacional. Destaca especialmente la flota de Bermeo, localidad cuya economía gira en gran medida en torno a la pesca y la industria conservera. Cuenta con una importante flota de altura y la mayor flota de bajura del territorio, siendo especialmente relevante en la pesca y transformación del atún, donde ocupa una posición destacada a nivel mundial.

El País Vasco dispone de dos **puertos** de interés general que actúan como importantes nodos de entrada y salida de productos petrolíferos, mercancía general, vehículos y productos siderúrgicos.

El puerto de Bilbao ha destacado en 2025 por lograr récord de cruceros y avance en digitalización. La dársena vizcaína ha acogido 95 cruceros en 2025, catorce más que el ejercicio anterior.

La Autoridad Portuaria de Bilbao cuenta con un Plan de Transformación Digital 2025-2030, que requerirá una inversión de más de 18 millones de euros. Recoge proyectos claves en seis áreas: infraestructura y conectividad, automatización e inteligencia artificial, seguridad, puesto de trabajo digital, sistemas de información y logística y transporte.

Por su parte, el Puerto de Pasajes, situado en una bahía natural que le proporciona una excelente protección, se especializa en el tráfico de productos siderúrgicos, chatarra, papel y automóviles. Durante 2025 ha movido 3,4 millones de toneladas de mercancías, prácticamente las mismas que en 2024, aunque con variaciones diferentes por tipo de carga, todo ello en un escenario marcado por la incertidumbre y la volatilidad de los mercados.

La comunidad del País Vasco cuenta además con quince puertos gestionados por el Gobierno Vasco, destinados a actividades de transporte, pesca y uso deportivo según su tamaño. En los últimos años, la actividad pesquera se ha concentrado principalmente en los puertos de Bermeo, Ondarroa, Getaria y Hondarribia.

La **náutica recreativa y la pesca deportiva** siguen ganando protagonismo en la región. A las instalaciones existentes en Getaria y Getxo se suman modernos puertos deportivos en Zumaia y Hondarribia.

El País Vasco dispone también de la plataforma Biscay Marine Energy Platform (BiMEP), dedicada al ensayo de tecnologías de aprovechamiento de energía marina. Cuenta con un área en mar abierto con condiciones óptimas de oleaje y viento, profundidades entre 50 y 90 metros y conexión a red, ideal para validar convertidores de energía undimotriz y plataformas eólicas flotantes.

A finales de 2025, el centro de investigación y desarrollo tecnológico TECNALIA conectó su laboratorio flotante offshore HarshLab, el más avanzado de Europa, a la red eléctrica submarina de BIMEP. Este avance supone un hito en el impulso de las energías renovables offshore para acelerar su diseño y operación, porque abre nuevas posibilidades como realizar pruebas reales de equipos mecánicos y eléctricos bajo condiciones marinas extremas; el monitoreo y adquisición continua de datos ambientales, mecánicos y/o eléctricos; la optimización de estrategias de operación y mantenimiento para la reducción de costes en futuros parques eólicos.⁴⁵

42 Autoridad Portuaria de Avilés. “El tráfico de mercancías del Puerto de Avilés superó los 2,3 millones de toneladas en el primer semestre”, 10 de agosto de 2025.
43 Gobierno del Principado de Asturias. “El Gobierno de Asturias impulsa la industria verde con 48 millones para cuatro grandes proyectos empresariales de energía eólica que crearán 600 puestos de trabajo directos”, 1 de septiembre de 2025.
44 Astilleros Gondán. “El Gobierno alemán adjudica a Astilleros GONDAN la construcción de dos avanzados buques de investigación hidrográfica”, 10 de diciembre de 2025.



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 potencial.

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.

Barcelona como referente internacional

Durante 2024, Barcelona ha reforzado su posición como ciudad líder en Economía Azul gracias a una combinación de sostenibilidad, innovación y dinamismo económico. Entre las iniciativas más destacadas se encuentran:

Celebración de la 37ª Copa América de Vela

Entre el 22 de agosto y el 27 de octubre de 2024, Barcelona acogió la 37ª edición de la Copa América de vela, uno de los eventos deportivos más prestigiosos y antiguos del mundo. Este acontecimiento ha dejado un importante legado empresarial y urbano, impulsando tanto la Economía Azul como el turismo náutico.

Nuevos equipamientos estratégicos

Barcelona ha puesto en marcha tres infraestructuras clave para el desarrollo de la Economía Azul:

- Parc de Tecnologia Marítima: centro de investigación científica en colaboración con la UPC.
- BlueTechPort: hub de innovación empresarial ubicado en el World Trade Center.
- Barcelona Mar de Ciència: centro de divulgación científica abierto al público, impulsado por el CSIC.

La cuarta iniciativa Universidad Marítima Europea de Barcelona – UMEB situada en la ciudad de Cornellà se configura como un polo de formación especializada integral en un campus que compartirá formación universitaria, formación dual y centro de negocios empresarial.

Candidatura a centro colaborador de la Unesco

Barcelona ha presentado su candidatura para convertirse en la sede del único centro colaborador mundial de la Década del Océano de la Unesco, con el objetivo de liderar el desarrollo de una economía oceánica sostenible y equitativa a nivel global.

Iniciativas estratégicas de desarrollo sostenible

Cataluña está liderando el impulso de la Economía Azul mediante diversas iniciativas centradas en el desarrollo sostenible del litoral y el aprovechamiento responsable de los recursos marinos. A continuación, se destacan las más significativas:

Impulso a 137 proyectos locales de Economía Azul:

La Generalitat ha aprobado un paquete de ayudas para fomentar 137 proyectos de cooperación local vinculados a la pesca, la acuicultura, el turismo costero y la gastronomía marina. Algunos ejemplos destacados incluyen:

- Congreso Internacional sobre Mujer y Economía Azul-Blue Equal.
- Protocolo Vela: se trata del primer Protocolo para la prevención y actuación frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo para el personal embarcado. El proyecto cuenta con el apoyo financiero del Departamento de Igualdad y Feminismo regional, así como de Instituto Social de la Marina-ISM

Fomento del talento azul:

Cataluña apuesta por la creación de redes de especialización inteligente que conecten puertos, empresas y centros formativos, con el objetivo de consolidarse como un polo de talento en Economía Azul.⁴⁶

COMUNIDAD VALENCIANA

La Comunitat Valenciana, formada por las provincias costeras de Castellón, Valencia y Alicante, presenta un sector marítimo de carácter claramente mediterráneo. Su litoral se extiende a lo largo de unos 470 kilómetros, de los cuales aproximadamente 270 kilómetros corresponden a playas, lo que confirma el peso territorial, económico y social de la franja costera en la región.⁴⁷ En las últimas décadas, este espacio marítimo ha experimentado una transformación importante: junto a actividades tradicionales como la pesca, la acuicultura, la náutica y el turismo de sol y playa, han adquirido mayor relevancia la logística portuaria, la transición energética, la digitalización portuaria, la Economía Azul y las actividades vinculadas a la sostenibilidad del litoral.

La distribución territorial del sector marítimo valenciano muestra una especialización diferenciada por provincias. Alicante mantiene una fuerte vinculación con el turismo costero, el transporte marítimo de pasajeros, la náutica y la acuicultura; Valencia concentra la

46 PIMEC, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya

47 Generalitat Valenciana, Orden 6/2021, de 8 de marzo, de la Conselleria de Justicia, Interior y Administración Pública, DOGV.



mayor parte de la actividad portuaria de gran escala, especialmente en contenedores, mercancía general, tráfico ro-ro y conexiones regulares de pasaje; y Castellón combina turismo litoral, actividad industrial y tráfico energéticos. En este último caso, la refinería de BP en Castellón continúa siendo una infraestructura industrial estratégica con una capacidad de procesamiento de 110.000 barriles diarios, equivalente a 6 millones de toneladas al año.⁴⁸

El **turismo marítimo** y costero sigue siendo uno de los principales motores económicos de la Comunitat Valenciana. En 2025, la región recibió 12.422.659 turistas extranjeros, un 4,3% más que en 2024, y el gasto turístico internacional alcanzó los 16.044,9 millones de euros, un 6,1% más que el año anterior.⁴⁹ Este peso turístico se apoya en el clima, la calidad y extensión de sus playas, la gastronomía, la oferta cultural y el atractivo de destinos consolidados como Benidorm, Torrevieja, València, Gandia, Peñíscola o Alicante. A ello se suma la importancia de la náutica de recreo, las regatas, los puertos deportivos, el turismo de cruceros y las actividades vinculadas al ocio marítimo, que completan una oferta litoral cada vez más diversificada. El **sistema portuario** valenciano mantiene una posición estratégica dentro del Mediterráneo. La Autoridad Portuaria de Valencia gestiona los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, que actúan de forma complementaria dentro de Valenciaport.⁵⁰ En 2025, Valenciaport alcanzó un nuevo registro histórico en tráfico de contenedores, con 5,66 millones de TEU, un 3,41% más que en 2024, y una cifra de negocio de 164,3 millones de euros. El tráfico de pasajeros también mantuvo una evolución positiva: los pasajeros de línea regular alcanzaron los 861.748, con conexiones mayoritarias con Baleares y Argelia, mientras que los pasajeros de crucero turístico llegaron a 799.050.⁵¹

La descarbonización portuaria es otro de los ejes de actualidad del sector marítimo valenciano. En 2025, el proyecto europeo H2PORTS llegó a su fase final en el Puerto de Valencia, consolidando a Valenciaport como el primer puerto europeo en incorporar tecnologías de hidrógeno para reducir el impacto ambiental de sus operaciones. El proyecto permitió probar una reachstacker de hidrógeno, una cabeza tractora 4x4 de hidrógeno y una estación móvil de suministro, con

el objetivo de validar soluciones reales de maquinaria portuaria de cero emisiones locales.⁵² Esta línea se integra en la estrategia de transición energética del sistema portuario valenciano, junto con la electrificación, la reducción de la huella de carbono y la incorporación de combustibles alternativos.

El puerto de Castellón mantiene una especialización claramente vinculada a la industria, los graneles y los tráfico energéticos. En 2025, cerró el ejercicio con 18.601.325 toneladas de mercancías, un 6,5% más que el año anterior, impulsado por el crecimiento de los graneles líquidos, los graneles sólidos y la mercancía general.⁵³ Por su parte, el Puerto de Alicante refuerza su perfil en pasajeros, cruceros, vehículos, contenedores y mercancía general. En el primer semestre de 2025 alcanzó 160.200 pasajeros, un 6,52% más que en el mismo periodo del año anterior; registró cerca de 98.000 cruceristas; y movió 93.524 TEU, un 11,89% más que en 2024.⁵⁴ Estos datos muestran una diversificación creciente del sistema portuario valenciano más allá del gran tráfico contenerizado de Valencia.

El **sector pesquero** valenciano, de larga tradición histórica, continúa sometido a presiones estructurales similares a las de otras regiones mediterráneas, como la pérdida de rentabilidad, el envejecimiento de las tripulaciones y las restricciones de gestión pesquera. Frente a ello, la acuicultura mantiene un papel especialmente relevante. Según los datos de producción acuícola de la Comunidad Valenciana para 2025, se produjeron 9.254,3 toneladas de dorada, 8.482,9 toneladas de lubina y 3.671,1 toneladas de corvina.⁵⁵

La **construcción y reparación naval** tiene actualmente un peso menor que en otras regiones españolas, especialmente tras el cierre de grandes instalaciones históricas como la Unión Naval de Levante. No obstante, la Comunidad Valenciana conserva actividad en pequeños astilleros, empresas de reparación, mantenimiento de embarcaciones pesqueras, náutica deportiva, recreo y servicios auxiliares ligados a los puertos. Este tejido, aunque más reducido, se relaciona con la fortaleza de la náutica, el turismo costero, los puertos deportivos y las actividades de mantenimiento asociadas a embarcaciones profesionales y recreativas.

Por último, la **biotecnología azul** aparece como un campo emergente dentro de la Economía Azul valenciana. El interés científico y empresarial se orienta hacia el aprovechamiento sostenible de organismos y recursos marinos para aplicaciones en alimentación, cosmética, salud, agricultura, bioproductos y sostenibilidad ambiental.⁵⁶ Aunque todavía se trata de una actividad en desarrollo, su potencial encaja con la evolución general del sector marítimo valenciano hacia actividades de mayor valor añadido, más intensivas en conocimiento y conectadas con la transición ecológica.

MURCIA

El litoral de la Comunidad Autónoma de Murcia se divide en dos tramos, diferenciados tanto por su morfología como por las características de las actividades que se desarrollan 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 por el Centro Tecnológico Naval y del Mar (CTN) para el desarrollo de la Estrategia Marítima de la Región de Murcia, la Economía Azul ya representa aproximadamente un 35% del PIB regional y está incluida como uno de los vectores principales en el plan estratégico regional 2022-2027, que mira al mar como fuente de riqueza, innovación y biotecnología. En este contexto, la comunidad murciana ha consolidado desde 2023, dentro de proyectos europeos de recuperación y conservación de ecosistemas marinos coordinados por el CTN, los principales encuentros nacionales del sector naval y marítimo en materia de sostenibilidad. Entre otros se han consolidado el “*Summit on underwater noise management*”, el “*International Forum on nature-based solutions and innovative technologies*” y el “*Día de Acuicultura en la Región de Murcia*”. Las principales contribuciones a la Economía Azul las lidera el Puerto de Cartagena, junto con la comunidad portuaria y las empresas del Valle de Escombreras (25,5%), seguidas por el turismo (5,4%), la construcción y reparación naval (5%) y la pesca y acuicultura (0,8%).

En este contexto, la Región de Murcia ha reforzado en los últimos años su posicionamiento como territorio estratégico para la Economía Azul, combinando actividad portuaria, industria naval, pesca, acuicultura, turismo costero, conservación marina, digitalización y tecnologías aplicadas al medio marítimo. A este proceso se suma la creación de la Oficina Técnica Azul, impulsada en el marco de la Estrategia Marítima de la Región de Murcia, como instrumento operativo para dinamizar el ecosistema marítimo-marino regional, conectar a empresas, administración, centros de conocimiento y entidades sectoriales, e impulsar iniciativas alineadas con las prioridades estratégicas de la Comunidad Autónoma. Este sistema permitirá transformar oportunidades del territorio en una cartera de proyectos viables, trazables y alineados con la Estrategia Marítima Regional.

Con ello, la Región de Murcia avanza hacia un modelo de gobernanza más colaborativo e innovador para la Economía Azul, reforzando su capacidad para atraer financiación, impulsar proyectos sostenibles y consolidarse como un referente mediterráneo en innovación marítima, sostenibilidad y transformación del espacio litoral y marino.

La **Autoridad Portuaria** de Cartagena y su puerto, que ocupa el primer lugar a nivel nacional en tráfico a graneles y cuarto en volumen de mercancías, se encuentra en una posición estratégica en la ruta de comunicación entre el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo, conectando Europa con África, así como las rutas continentales entre América, Europa y Asia. Esto lo convierte en una de las entradas naturales a Europa. En las últimas décadas, se ha impulsado significativamente el transporte marítimo gracias a las inversiones en infraestructuras, aunque sigue siendo necesario continuar mejorando su intermodalidad marítima-ferroviaria para optimizar la conectividad terrestre.

La ampliación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y del Puerto de Escombreras ha facilitado la aparición de nuevos proyectos de inversión industrial, como la ampliación de la refinería. En los próximos años, se espera aumentar la cuota de mercado, diversificar los tráfico y consolidarse como un referente del transporte marítimo en el Mediterráneo.

48 Generalitat Valenciana, Orden 6/2021, de 8 de marzo, de la Conselleria de Justicia, Interior y Administración Pública, DOGV.
49 BP España, “Operatividad e inversiones”, Refinería de Castellón.
50 Turisme Comunitat Valenciana, Balance turístico Comunitat Valenciana 2025.
51 Autoridad Portuaria de València, Valenciaport.
52 Autoridad Portuaria de València, “El Consejo de la APV valora los resultados económicos y los tráfico de 2025”, 9 de febrero de 2026.
53 Autoridad Portuaria de València, “El Puerto de València acogerá la conferencia final del proyecto de hidrógeno H2PORTS”, 17 de noviembre de 2025.
54 Autoridad Portuaria de Castellón, “PortCastelló cierra 2025 creciendo un 6,5% al mover 18,6 millones de toneladas”, 13 de enero de 2026.
55 Autoridad Portuaria de Alicante, “El puerto de Alicante consolida su crecimiento en pasajeros, vehículos y mercancía general”, 25 de julio de 2025.

56 Generalitat Valenciana, Portal Agrari, Producción de acuicultura en la Comunitat Valenciana. Año 2025.



Además, el Centro Tecnológico Naval y del Mar, como punto de encuentro de las entidades del sector naval y marítimo, desarrolla soluciones para mejorar la competitividad de las empresas a través de la innovación. CTN 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.

A estos proyectos se suma DIGI-FISH, una iniciativa europea financiada por la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructura y Medio Ambiente de la Comisión Europea, centrada en acelerar la transición digital y energética de la pesca y la acuicultura mediterráneas mediante soluciones basadas en inteligencia artificial, monitorización en tiempo real, eficiencia energética y espacios de datos interoperables. El proyecto contribuirá a reducir el consumo de combustible, las emisiones, el desperdicio de alimento y el impacto ambiental, reforzando así la sostenibilidad, la competitividad y la resiliencia del sector marítimo-marino en el Mediterráneo.

En cuanto a la comunidad portuaria, el impacto económico total de las compañías del Valle de Escombreras en 2025 ascendió a 5.200 millones de euros en valor añadido. Este polo industrial genera actualmente más de 27.000 empleos. El Valle de Escombreras se ha consolidado como el núcleo energético e industrial del sureste de España, liderado por una de las 10 refinerías existentes en el país, y avanza activamente en su transición hacia el hidrógeno verde y los combustibles renovables. Su situación geográfica y la proximidad a la ciudad de Cartagena lo convierten en un emplazamiento industrial estratégico de gran relevancia.

El **turismo** representa más del 80% del empleo en la región, y cuenta con una oferta diversa, una amplia capacidad de alojamiento e infraestructuras de

calidad. En los últimos años, se ha consolidado como el octavo destino español en cuanto a número y afluencia de cruceristas. Este sector tiene un gran efecto multiplicador, beneficiando a una amplia variedad de actividades productivas. Sin embargo, aún no ha alcanzado el nivel de desarrollo que recursos como el patrimonio cultural y las riquezas submarinas de la región pueden ofrecer.

En 2025, el **sector naval y náutico** generó más de 6.500 empleos directos e indirectos en la región. Este sector está principalmente representado por una extensa red de empresas auxiliares y altamente especializadas, centradas en uno de los grandes astilleros nacionales, y estrechamente vinculado a la base naval de Cartagena, que constituye un punto estratégico para la defensa del país. La factoría de NAVANTIA-Cartagena, especializada en la construcción de submarinos y buques altamente tecnológicos, lleva a cabo proyectos para todo tipo de buques militares y civiles.

En esta línea, se están realizando importantes inversiones en el sector de la defensa, impulsadas tanto por la Unión Europea como por la OTAN. La Región de Murcia parte con una posición ventajosa, al ser uno de los pocos territorios de España que alberga la presencia de los tres ejércitos, además de contar con el destacado posicionamiento estratégico de Cartagena en este ámbito.

En respuesta a esta coyuntura, el Instituto de Fomento de la Región de Murcia (INFO) impulsa el Programa Caetra, una iniciativa pionera orientada al desarrollo de tecnologías duales en los ámbitos de la defensa, la seguridad y la reconstrucción. Tras sus primeros años de ejecución, el programa se ha consolidado como un motor clave para la creación de empleo de alta cualificación y la dinamización de la economía regional, facilitando la integración de las capacidades tecnológicas murcianas en grandes proyectos nacionales e internacionales de defensa.

Como parte de esta estrategia de impulso al sector, la Región de Murcia acogió con éxito en 2025 el Congreso Europeo de Defensa ENDR, organizado por el Instituto de Fomento de la Región de Murcia. Un evento de referencia que ha reforzado el papel de la región como actor clave en la transformación tecnológica y la innovación aplicada a la industria de la defensa.⁵⁷

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 800 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.

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.⁵⁸

Como proyectos destacados se encuentran:

- **Red CCF**
La Red de Cruceros Costeros y Fluviales con el Clúster Marítimo de Islas Baleares como referente regional, y que cuenta con el apoyo de la Secretaría General de Turismo del Ministerio y de la UE tiene como objetivo impulsar los destinos náuticos de las Islas Baleares y las actividades económicas asociadas al sector del turismo náutico cultural. Esta iniciativa se ha convertido en un gran motor de creación de innovación y emprendimiento empresarial.
- **Blue Ecosystem**
BLUE ECOSYSTEM prueba durante los años 2024-2026 metodologías innovadoras centradas en el apoyo a los procesos de desarrollo territorial

78

57 CTN, Centro Tecnológico Naval y del Mar

58 Clúster Marítimo de las Illes Balears.

79



mediante la producción de conocimiento en la Economía Azul sostenible, basándose en las experiencias existentes obtenidas gracias a proyectos interreg MED anteriores como MISTRAL, Blue Blo MED o B-BLUE. BLUE ECOSYSTEM ha diseñado y se encuentra probando:

- Laboratorios de innovación para la co-creación transformadora (laboratorios TRAIN) en cada región piloto: Islas Baleares, Emilia-Romaña, Sud Paca-Occitanie, Condado de Zadar, Alentejo, Ática y Albania, en consonancia con los planes de acción regionales sobre Economía Azul.
- Un programa BLUE ECOMATCH: un proceso transnacional de innovación abierta en el Mediterráneo Meridional para abordar los complejos desafíos del Mediterráneo Meridional y conectar e identificar oportunidades transnacionales para la aceleración de soluciones.

• **Análisis de viabilidad y aplicación de la energía undimotriz en los puertos de Palma, Alcudia, Maó, Eivissa y la Savina**

La Autoridad Portuaria de Baleares ha impulsado un estudio para determinar el potencial de la energía undimotriz en los puertos de interés

general de la región. En la iniciativa han participado distintas entidades locales bajo la dirección del Clúster Marítimo de Islas Balear-CMIB como la Universidad de Illes Balears-UIB, UGT, PIMEM, la empresa de energía undimotriz ROE o la empresa investigadora TRUEWORLD; además de la Autoridad Portuaria de Cartagena-APC y la Universidad Politécnica de Cataluña-UPC. Tras analizar la energía potencial con tres estimaciones en cada uno de los puertos se ha determinado que La Savina puerto de Formentera es un lugar ideal para realizar una prueba piloto que permita validar los resultados obtenidos.

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 kilómetros de costas que agrupan importantes nodos logísticos portuarios, una impresionante riqueza pesquera, grandes posibilidades en el 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, militar y eólica; además de un astillero de reparaciones en Cádiz. Asimismo, hemos de reseñar las labores de mantenimiento de los barcos de la US NAVY asignados a la Base Naval de Rota.

En la misma provincia, 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 instalaciones en Puerto Real incluyen un total de 22 talleres de fabricación cubiertos y 86.000 metros cuadrados de almacenaje. Las instalaciones en la Bahía de Algeciras cuentan con un patio de fabricación de 350.000 metros cuadrados.

La situación actual en cuanto a carga de trabajo podemos calificarla de excepcional para las dos tractoras, hay carga de trabajo asegurada hasta 2032. Además, existe estabilidad operacional con un convenio firmado hasta 2031.

En Andalucía Oriental, en cambio, existen pequeños astilleros más orientados a la reparación, mantenimiento o transformación de barcos pesqueros o de náutica de recreo. También cabe destacar el gran volumen de empresas auxiliares que operan dentro del sector y forman parte de su tejido productivo.

El complejo de infraestructuras portuarias de Interés General en Andalucía está compuesto por siete 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 sus costas. A estas cifras se debe sumar el alto tráfico registrado por el paso de mercancías, fundamentalmente camiones, aproximadamente 300.000, entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar. Algeciras es hoy uno de los puertos más



importantes de Europa, habiendo cerrado el año 2025 con un tráfico por encima de los 100 millones de toneladas, una cifra que ha rebasado durante una década consecutiva.

Andalucía alcanzó en 2024 exportaciones por valor de 40.173 millones de euros, con un crecimiento del 4,2% sobre el año anterior, hasta cuatro puntos por encima de la media de España (384.465 millones), cuyas ventas sólo registraron una leve subida del 0,2%. Con estos resultados, Andalucía se sitúa como la segunda comunidad que más aportó al crecimiento exportador del país y la única que creció de las cuatro grandes exportadoras.

En términos de volumen, Andalucía lidera las exportaciones por vía marítima, con 24,8 millones de toneladas exportadas, lo que equivale al 26,9% del total nacional. En cuanto al valor de las ventas, la comunidad ocupa la segunda posición con el 17,1% del total nacional, solo superada por Cataluña, que representa el 21,5%.

La **pesca** en Andalucía es una tradicional fuente de riqueza. En torno a 20.000 familias viven de ella. Las características de la comunidad permiten distinguir dos vertientes dentro del sector pesquero: la Atlántica y la Mediterránea. Ambas suman una gran flota pesquera dedicada principalmente a las artes menores, arrastre, cerco y palangre. Este sector también guarda grandes tesoros del patrimonio cultural, como 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 vinculados a la producción de sal, conocidos desde la época romana. Son numerosas las especies cultivadas en Andalucía a través de los diferentes sistemas de producción acuícola, tanto terrestres como costeros. La posible integración de acuicultura en plataformas de eólica marina flotante podría abrir nuevas oportunidades. En este sentido, la Junta de Andalucía aprobó en diciembre de 2024 el plan bianual de acción de la Estrategia de Acuicultura, que busca la continuidad del desarrollo de la actividad, la producción de alimentos y la generación de empleo.

Andalucía cerró el año 2025 con el mejor registro turístico de su historia, superando notablemente las expectativas al alcanzar los 37,9 millones de visitantes (un 5,2% más que el año anterior) y generando unos ingresos que por primera vez rebasaron los 30.000 millones de euros. 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 el mayor número de instalaciones

y atraques, seguida de Málaga, Huelva y Almería. El sector del turismo náutico se consolida como una fuente de ingresos altamente estratégica y al alza en la región, potenciada estructuralmente por la vigencia del Plan de Acción Conjunto para la Promoción del Turismo Náutico, que busca posicionar a Andalucía como líder en el Mediterráneo y el Atlántico.

Por su parte, el segmento de **cruceros** mantiene una línea de solidez histórica en los puertos de interés general de la comunidad, superando la barrera de los 1,2 millones de cruceristas anuales, con una actividad especialmente destacada en los puertos de Cádiz y Málaga. Suncruise Andalucía sigue vertebrando estratégicamente al sector a través de su continua colaboración con la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y con el Puerto de Ceuta, logrando optimizar de forma integrada los datos de cruceristas, promover activamente la descarbonización y digitalización de las escalas y establecer alianzas comerciales de primer nivel.

La situación geográfica estratégica de la región atrae a numerosas instalaciones públicas y privadas, cuyo objetivo es la investigación y el desarrollo tecnológico en el ámbito de la seguridad marítima y los sistemas de defensa navales. Estas instalaciones están orientadas a la generación de soluciones adaptadas al entorno, tanto a efectos de vigilancia como para el conocimiento del medio marino, robótica submarina y otros sistemas de recopilación de datos. La Armada Española tiene una de sus bases navales en Rota, donde alberga el Cuartel General Operacional de la Unión Europea (ES-OHQ), que lidera la operación Atalanta contra la piratería en el Índico, con finalización prevista en 2027.

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 sectores.

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 tráfico 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.

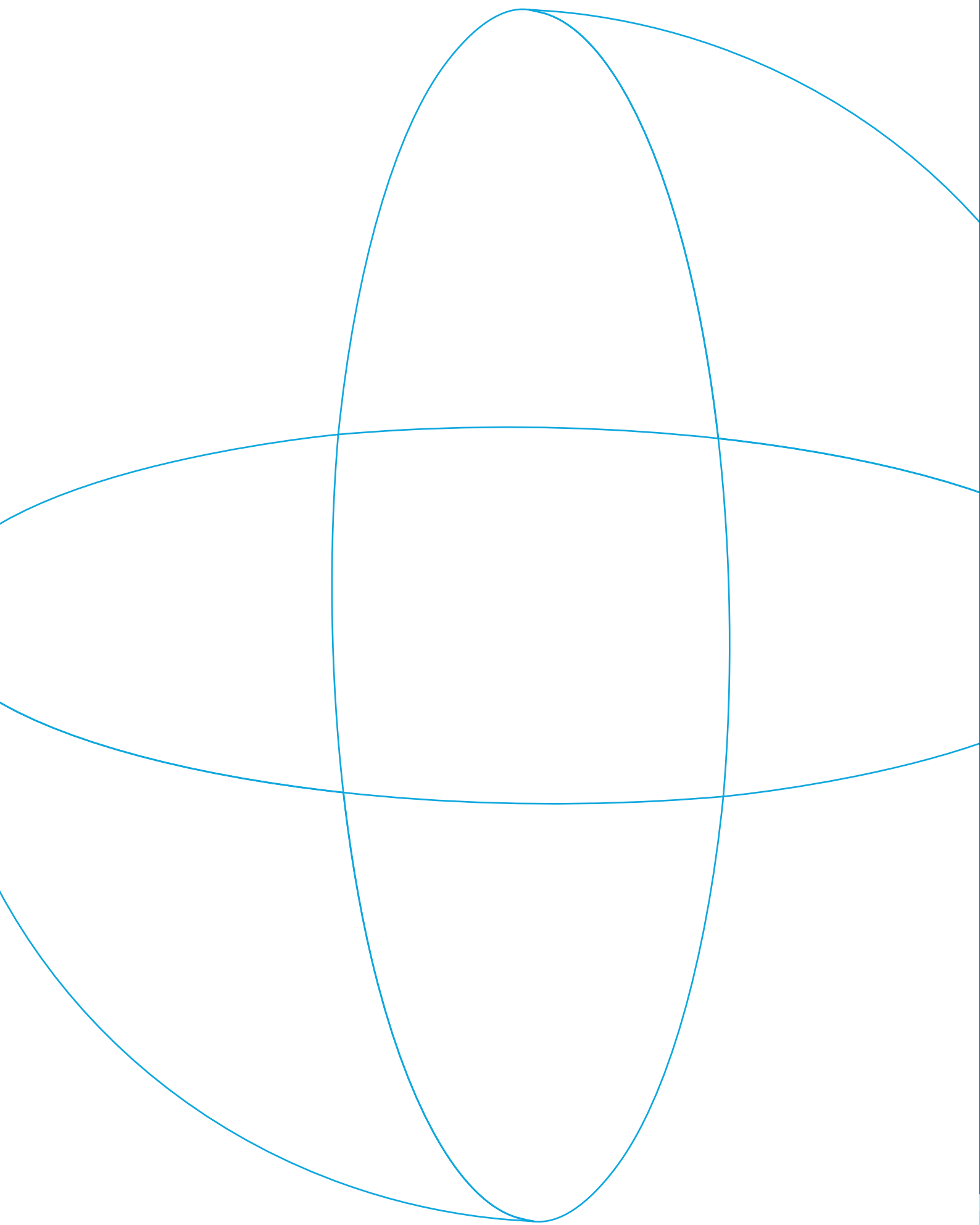
En 2021 la Cámara de Comercio de Ceuta y el Clúster Marítimo de Andalucía firmaron un convenio de colaboración para el impulso de la Economía Azul en la Ciudad Autónoma que busca poner en marcha medidas de estímulo para hacer una planificación inteligente, sostenible e integradora del sector empresarial,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

De cualquier forma, debemos destacar que la Junta de Andalucía aprobó formalmente en abril de 2025 la primera Estrategia Andaluza de Economía Azul Sostenible (EA2) con Horizonte 2028. Este marco estratégico, dotado con un presupuesto de 216 millones de euros, nació de un proceso participativo sin precedentes que integró el conocimiento de más de 350 expertos, investigadores y agentes sectoriales a través de siete paneles específicos correspondientes a cada uno de los subsectores azules. Convertido ya en un plan de acción consolidado, el documento articula 116 líneas de actuación y 35 medidas concretas que trazan una hoja de ruta pionera a nivel mundial para la creación de riqueza y empleo verde y azul. El Clúster Marítimo Marino de Andalucía (CMMA) ha participado intensamente en la cocreación de esta estrategia y continúa plenamente implicado en su gobernanza a través de instrumentos como la Mesa Andaluza por una Economía Azul Sostenible, constituida en el verano de 2025.⁵⁹

Medusa, el sistema de cable submarino más importante en el Mediterráneo por extensión y capacidad de transmisión, comenzó a funcionar en 2025. Para la Península Ibérica ofrece dos grandes aportaciones estratégicas: mejora la conectividad entre las dos orillas del Mediterráneo y proporciona una conexión directa entre la red atlántica y los países mediterráneos.

En 2025 la Ciudad Autónoma de Ceuta licitó la instalación de una cámara hiperbárica multiplaza destinada a impulsar el turismo subacuático. Esta infraestructura, clave para la seguridad de las actividades de buceo, permitirá atender emergencias relacionadas con accidentes de descompresión y reforzar la confianza de los visitantes y profesionales del sector. La medida se enmarca en la apuesta del Gobierno local por posicionar a Ceuta como referente del buceo recreativo, deportivo y profesional, ofreciendo respaldo técnico a las empresas del sector y dotando a la ciudad de un recurso largamente demandado.

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. También cuenta con condiciones idóneas para impulsar actividades como la pesca, la acuicultura, el turismo costero y la investigación marina.



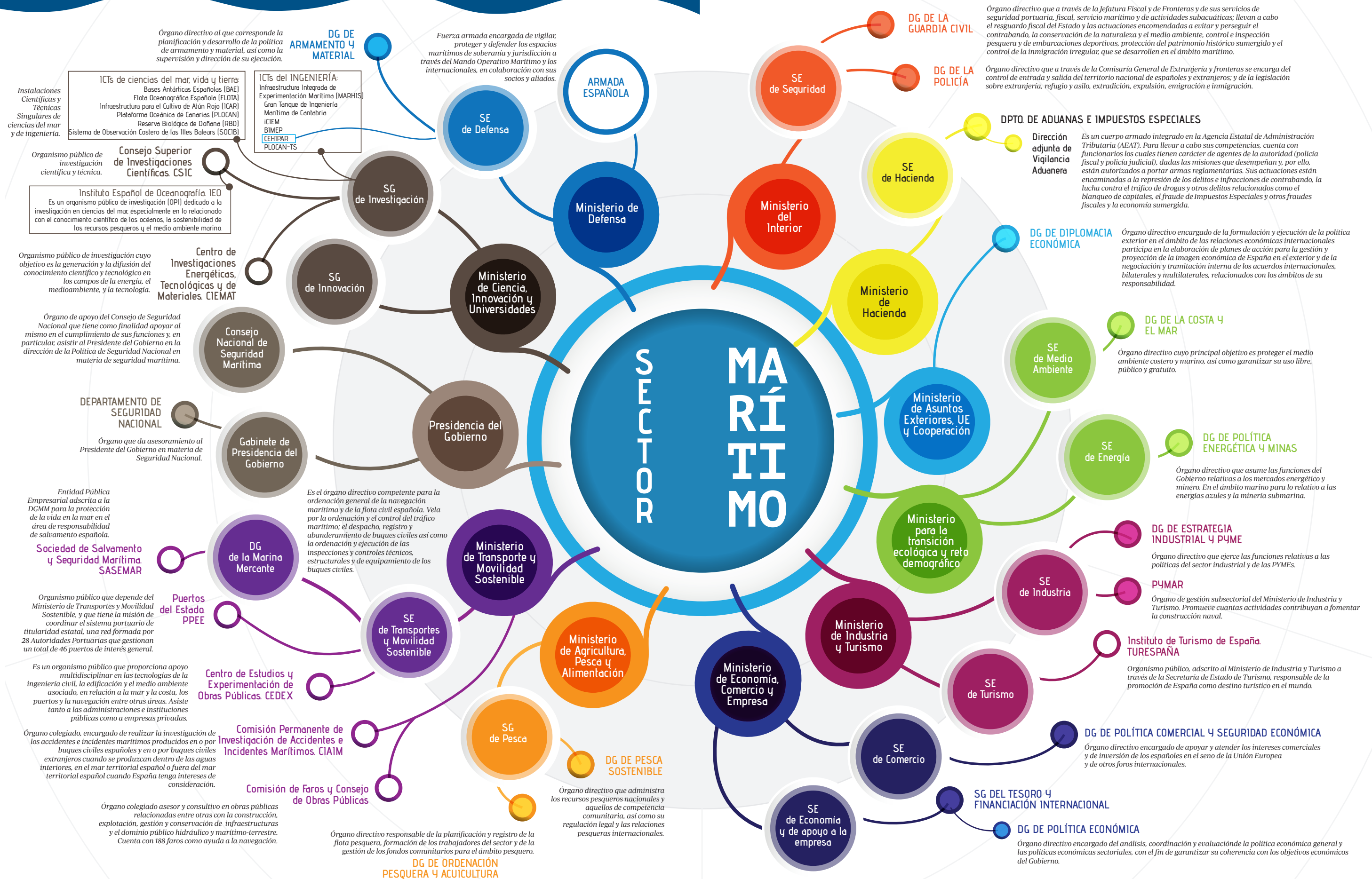
6

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.



Sector Marítimo institucional 2026 | Esquema orientativo de los principales departamentos y entidades con competencias marítimas en la Administración General de Estado.



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.



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 7: 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”.

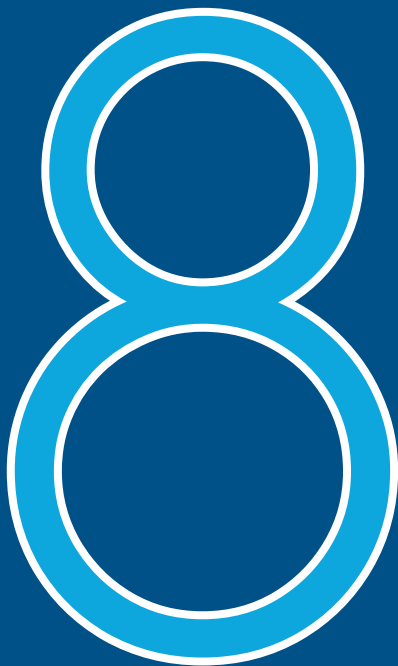
EJE 11: SECTOR ESTRATÉGICO

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

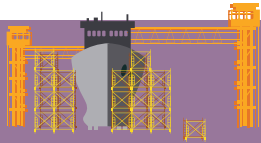
8.1. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SECTOR MARÍTIMO

Sector	Fuente	Unidades	2024	2023	2022	2021	2020	Variación media interanual			
								2024	2023	2022	2021
CONSTRUCCIÓN NAVAL Y REPARACIONES											
Nuevos Contratos	MINCOTUR	CGT	150.835	51.214	147.616	118.760	103.649	194,5%	-65,3%	24,3%	14,6%
Cartera de Pedidos	MINCOTUR	CGT	269.341	250.411	305.513	291.274	355.751	7,6%	-18,0%	4,9%	-18,1%
Índice de la Actividad Ponderada	MINCOTUR	CGT	122.389	98.712	111.175	116.631	100.884	24,0%	-11,2%	-4,7%	15,6%
Índice de Producción Industrial (IPI) en la Construcción Naval. (Base 2015)	INE	Unidades	*	92,8	90,8	98,9	99,3	-	2,2%	-8,2%	-0,4%
TRANSPORTE MARÍTIMO											
Comercio marítimo Europeo	UNCTAD	Millones TM	2.846	2.903	3.051	3.023	2.870	-2,0%	-4,8%	0,9%	5,4%
Tráfico marítimo Español	ANAVE	Miles Toneladas	357.009	351.195	366.616	352.187	322.600	1,7%	-4,2%	4,1%	9,2%
Buques mercantes de transporte de pabellón español	UNCTAD	Miles GT	1.690	1.902	1.903	1.918	1.930	-11,1%	-0,1%	-0,8%	-0,6%
Flota mercante de transporte controlada por navieras españolas	ANAVE	GT	5.038.094	5.174.390	5.322.988	5.057.604	5.086.838	-2,6%	-2,8%	5,2%	-0,6%
Flota mercante de transporte controlada por navieras españolas (Buques pabellón Español - REC)	ANAVE	GT	2.073.118	2.195.645	2.418.010	2.407.570	2.353.769	-5,6%	-9,2%	0,4%	2,3%
Conectividad de líneas regulares en España (Base 2006 Mundial)	UNCTAD	Unidades	425,2	411,8	394,3	385,8	377,0	3,2%	4,4%	2,2%	2,3%
PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR											
Total de capturas por parte de la flota Española	MAPA	Toneladas peso vivo	764.484	766.388	807.195	797.342	787.258	-0,2%	-5,1%	1,2%	1,3%
Flota pesquera Española	MAPA	GT	306.838	314.667	320.168	326.846	329.572	-2,5%	-1,7%	-2,0%	-0,8%
		Unidades	8.432	8.549	8.657	8.732	8.839	-1,4%	-1,2%	-0,9%	-1,2%
Potencia de la flota pesquera española	MAPA	kW	738.860	753.428	759.074	769.422	772.538	-1,9%	-0,7%	-1,3%	-0,4%
Producción acuicultura en España	MAPA	Toneladas peso vivo	246.137	243.098	272.986	276.914	272.882	1,2%	-10,9%	-1,4%	1,5%
Producción española de conservas de pescados y mariscos	ANFACO-CECOPESCA	Volumen TM	308.506	306.352	305.403	330.429	359.081	0,7%	0,3%	-7,6%	-8,0%
Producción de la industria transformadora de productos de la pesca y la acuicultura de España	INE	Toneladas	979.775	1.140.151	950.934	939.932	902.487	-14,1%	19,9%	1,2%	4,1%
PUERTOS Y SERVICIOS PORTUARIOS											
Tráfico graneles líquidos	Puertos del Estado	Miles Toneladas	178.927	174.883	181.730	170.857	166.991	2,3%	-3,8%	6,4%	2,3%
Tráfico graneles sólidos	Puertos del Estado	Miles Toneladas	84.779	90.448	93.985	84.981	77.071	-6,3%	-3,8%	10,6%	10,3%
Tráfico mercancías convencionales	Puertos del Estado	Miles Toneladas	85.567	83.790	82.946	77.948	67.732	2,1%	1,0%	6,4%	15,1%
Tráfico mercancías en contenedores	Puertos del Estado	Miles Toneladas	193.079	178.717	187.548	198.283	193.783	8,0%	-4,7%	-5,4%	2,3%
Total tráfico portuario	Puertos del Estado	Miles Toneladas	557.784	543.211	561.737	544.420	515.574	2,7%	-3,3%	3,2%	5,6%
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	Puertos del Estado	Miles	40.850	39.299	32.992	17.981	13.343	3,9%	19,1%	83,5%	34,8%
NÁUTICA DE RECREO											
Número de matriculaciones de embarcaciones de recreo	ANEN	Unidades	5.027	5.976	5.847	6.874	5.404	-15,9%	2,2%	-14,9%	27,2%
Pasajeros de cruceros	Puertos del Estado	Miles	12.838	12.026	8.180	2.219	1.369	6,7%	47,0%	268,6%	62,1%
SEGURO DE TRANSPORTES											
Pólizas en vigor cascos (buques)	ICEA	Unidades	231.988	219.009	215.656	214.066	209.016	5,9%	1,6%	0,7%	2,4%
Mercantes	ICEA	Unidades	14.249	1.145	1.498	1.831	2.030	1144,5%	-23,6%	-18,2%	-9,8%
Pesqueros	ICEA	Unidades	12.668	12.497	11.928	12.198	13.769	1,4%	4,8%	-2,2%	-11,4%
Embarcaciones de recreo	ICEA	Unidades	205.071	205.367	202.230	200.037	193.217	-0,1%	1,6%	1,1%	3,5%
Pólizas en vigor responsabilidades marítimas	ICEA	Unidades	929	908	908	955	972	2,3%	0,0%	-4,9%	-1,7%
ECONOMÍA NACIONAL											
PIB a precios de mercado. Precios corrientes	INE	Millones Euros	1.594.330	1.497.761	1.375.863	1.235.474	1.129.214	6,4%	8,9%	11,4%	9,4%
PIB a precios de mercado. Índice de volumen encadenado, referencia año 2020 = 100	INE	Unidades	120,3	116,3	113,5	106,7	100,0	3,4%	2,5%	6,4%	6,7%
Industria manufacturera. Índice de volumen encadenado	INE	Unidades	125,3	123,6	107,7	103,1	91,2	1,4%	14,8%	4,5%	13,0%
Empleo. Puestos	INE	Miles	22.583	22.016	21.268	20.299	18.836	2,6%	3,5%	4,8%	7,8%
Servicios. Índice de volumen encadenado, referencia año 2020 = 100	INE	Unidades	125,2	130,9	122,2	112,4	100,0	-4,4%	7,1%	8,7%	12,4%

*No disponible al cierre de esta publicación

8.2. 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.

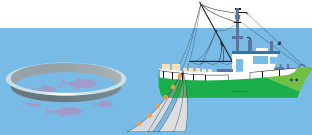
FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS (BUQUES PABELLÓN ESPAÑOL - REC)

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 MERCANCIAS 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 MERCANCIAS 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.

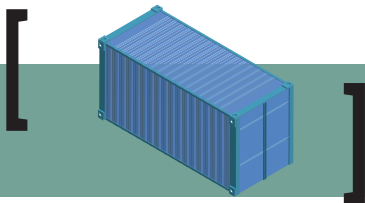
NÁUTICA DE RECREO



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 2025), 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.

8.3. EVOLUCIÓN INTERANUAL DE LA ECONOMÍA AZUL

	2023				2022		2021		Variación media interanual					
									2023		2022		2021	
	VAB	Empleo	% VAB	% Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo
RECURSOS MARINOS VIVOS	6.917,2	189.796	16,51%	19,35%	6.650	199.758	6.462	202.026	4,0%	-5,0%	2,92%	-1,1%	14,3%	2,5%
RECURSOS MARINOS NO VIVOS	480,7	5.262	1,15%	0,54%	426	5.677	435	5.494	12,8%	-7,3%	-2,0%	3,3%	-3,7%	6,9%
ACTIVIDADES PORTUARIAS	3.459,1	33.185	8,25%	3,38%	3.587	36.031	3.617	43.468	-3,6%	-7,9%	-0,8%	-17,1%	5,2%	0,0%
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL	1.475,5	27.343	3,52%	2,79%	1.353	26.915	1.226	25.936	9,0%	1,6%	10,4%	3,8%	30,1%	3,4%
TRANSPORTE MARÍTIMO	1.203,3	16.316	2,87%	1,66%	1.159	15.875	897	14.100	3,8%	2,8%	29,1%	12,6%	46,4%	10,9%
TURISMO MARÍTIMO Y COSTERO	28.373,4	708.836	67,70%	72,28%	23.297	653.211	12.094	433.562	21,8%	8,5%	92,6%	50,7%	113,9%	15,3%
TOTAL	41.909,2	980.738			36.472	937.467	24.731	724.586	47,9%	-7,3%	132,2%	52,1%	206,2%	39,0%

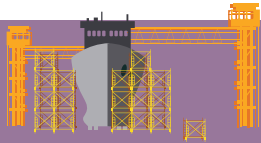
Variación media interanual del VAB (millones de €) y el empleo directo en la Economía Azul. Los datos correspondientes al año 2023 son los publicados en 2026 por la Comisión Europea en https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/blue-economy-indicators_en.

8.4. INDICADORES ECONÓMICOS REGIONALES

Sector	Fuente	Unidades	Galicia	Asturias	País Vasco	Cantabria	Cataluña	Com. Valenciana	Murcia	Islas Baleares	Andalucía	Islas Canarias	Cauta y Melilla
CONSTRUCCIÓN NAVAL Y REPARACIONES													
Nuevos contratos	MINCOTUR	Unidades	8	13	3	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	46.239	61.876	28.166	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Cartera de pedidos	MINCOTUR	Unidades	26	30	8	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	137.905	131.406	64.606	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Puestas de quilla	MINCOTUR	Unidades	12	14	2	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	55.212	55.271	19.434	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Botaduras	MINCOTUR	Unidades	7	14	2	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	41.878	43.973	14.372	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Entregas	MINCOTUR	Unidades	4	13	2	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
		CGT	17.099	36.292	16.576	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Índice de Actividad	MINCOTUR	CGT	39.017	44.877	16.189	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	30.245.247	20.579.910	35.550.410	7.205.321	98.908.880	102.180.520	34.388.929	17.640.781	155.605.226	51.339.491	2.966.958
Graneles Líquidos	Puertos del Estado	Toneladas	12.586.193	2.159.579	19.525.792	230.370	35.449.676	13.174.044	26.003.875	1.632.380	54.443.956	14.204.427	1.025.502
Graneles Sólidos	Puertos del Estado	Toneladas	8.889.149	15.447.617	5.374.499	3.180.477	4.923.858	12.027.733	7.217.320	321.796	15.953.851	879.105	23.076
Mercancía General. Convencional	Puertos del Estado	Toneladas	8.422.834	2.881.073	10.577.846	3.740.669	48.946.067	76.309.378	910.512	15.559.255	77.873.765	32.548.835	1.077.379
Mercancía General en Contenedores	Puertos del Estado	Toneladas	4.246.517	993.707	4.794.736	1.479.977	35.420.421	60.590.252	548.519	291.686	60.638.758	21.150.760	100.303
Contenedores	Puertos del Estado	TEUS	413.597	68.798	423.932	161.001	3.742.187	5.955.493	39.035	84.724	5.630.997	2.086.476	10.139
Contenedores en tránsito	Puertos del Estado	TEUS	37.365	210	7.512	30.611	1.512.778	2.564.463	834	10	4.442.255	1.017.692	0
Contenedores Import-Export exterior	Puertos del Estado	TEUS	319.403	58.465	399.781	106.333	2.009.569	3.022.750	32.974	58	768.929	150.364	161
Pasajeros en régimen de transporte y Crucero	Puertos del Estado	Unidades	788.967	65.127	338.813	252.061	5.916.846	2.108.209	257.582	9.920.981	9.166.592	11.072.857	2.618.510
Pasajeros de Crucero	Puertos del Estado	Unidades	788.967	65.127	182.262	29.862	4.128.588	1.054.075	257.582	2.574.199	1.275.577	3.732.992	16.553
Total buques mercantes	Puertos del Estado	Unidades	4.716	1.852	3.493	1.577	10.539	9.503	2.129	45.077	39.216	33.321	11.442
PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR													
Flota pesquera	MAPA	Unidades	4.125	253	181	126	577	460	186	301	1.397	710	8
		GT	130.636	4.495	75.655	6.546	15.175	16.717	3.614	2.583	28.500	17.172	44
Edad Media de la Flota	MAPA	Años	39	26	24	27	34	30	39	38	33	44	45
Producción Acuícola de peces*	MAPA	€	17.999.847	4.823.915	0	810.454	417.500	29.288.435	151.608.685	0	77.604.597	46.343.553	-
Producción Acuícola de moluscos, crustáceos, otros invertebrados y plantas.	MAPA	€	8.725.547	306.837	0	0	6.235.445	3.973.547	66.023	689.506	15.177.090	50.596.651	-
Empleo acuicultura*	MAPA	Nº Personas	6.110	78	7	26	521	349	328	98	624	237	-
NÁUTICA DE RECREO													
Matriculaciones de embarcaciones de recreo	ANEN	Unidades	466	129	93	138	804	623	491	664	989	351	27
		Porcentaje	9,3%	2,6%	1,9%	2,8%	16,1%	12,5%	9,8%	13,3%	19,8%	7,0%	0,5%

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 QUILA | 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.

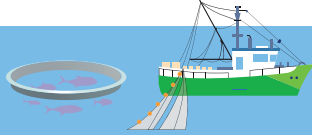
CONTENEDORES IMPORT-EXPORT EXTERIOR | Importación- Exportación exterior de contenedores, expresado en *TEUs*. No incluye tránsitos ni transbordos, únicamente navegación exterior.

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 turismos, 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 2025.

EMPLEO ACUICULTURA | Asalariados y no asalariados que se dedican a la acuicultura en esa región. Expresado en Unidades de Trabajo Anual (nº UTA) y número de individuos” a 1 de enero de 2025.

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 2025), editado por ANEN a partir del análisis de la información facilitada por la Dirección General de la Marina Mercante.



CLÚSTER
MARÍTIMO ESPAÑOL