

# AGENDA SECTORIAL MARÍTIMA

2

0

2

0



**CLÚSTER**  
MARÍTIMO ESPAÑOL

**3º EDICIÓN DICIEMBRE 2020**

Esta Agenda ha sido realizada con la colaboración de la Cátedra CME



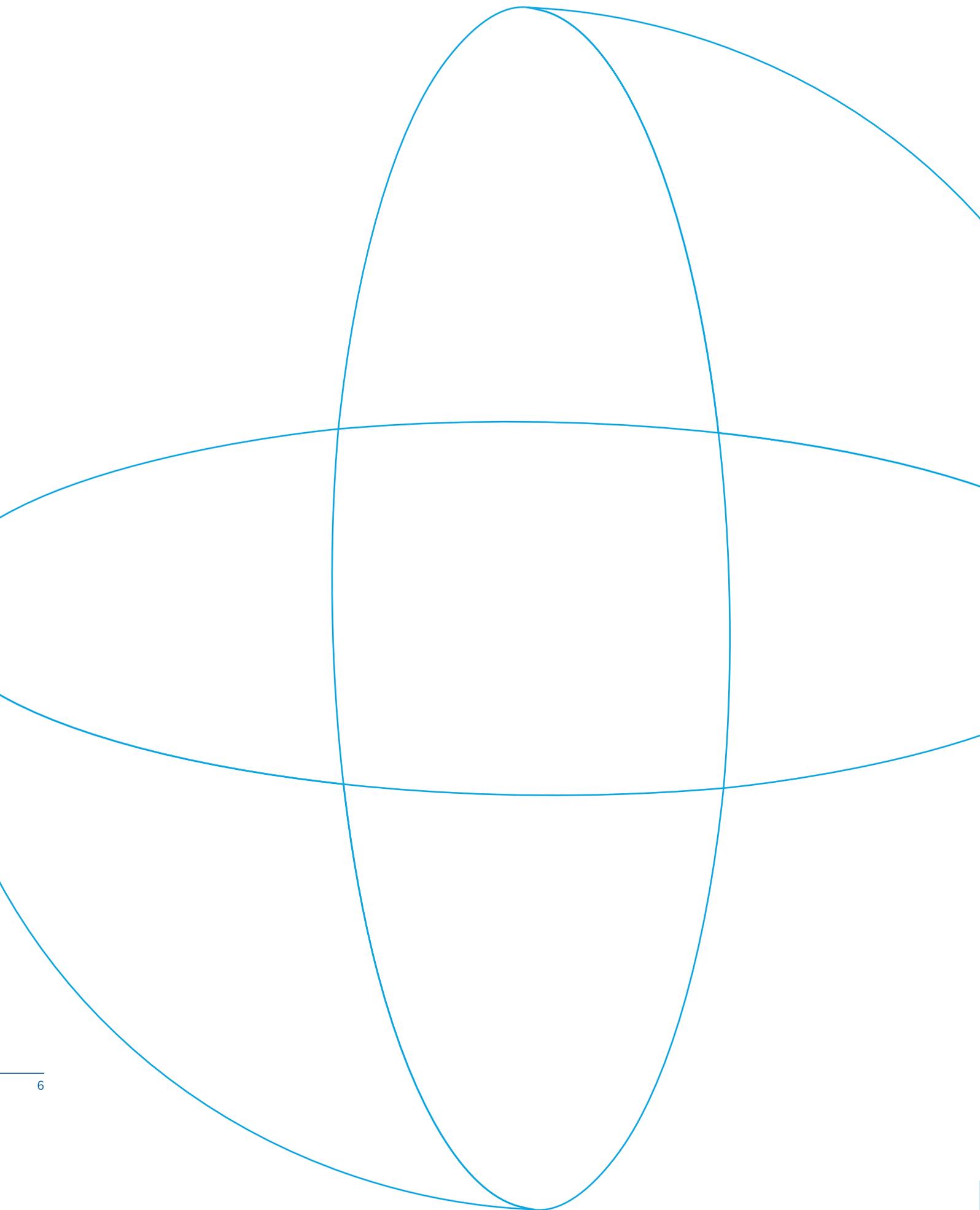
*Cátedra* **CME**



Asociación CME. Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones: Grupo: 1 / Sección: 1 / Número Nacional: 59.0566 - C.I.F.: G-85384980 C/  
Príncipe de Vergara 74. 28006 Madrid. Tel.: +34 915625590 / +34 910676169 [www.clustermaritimo.es](http://www.clustermaritimo.es) - e-mail: [secretaria@clustermaritimo.es](mailto:secretaria@clustermaritimo.es)

# CONTENIDO

<b>1. ECONOMÍA AZUL</b>	9
<b>2. SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL</b>	11
<b>3. COVID-19. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL SECTOR MARÍTIMO Y PROPUESTAS PARA SU RECUPERACIÓN</b>	17
<b>4. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL</b>	23
<b>5. REGIONES MARÍTIMAS</b>	43
<b>6. SECTOR ESTRATÉGICO</b>	59
<b>7. EJES ESTRATÉGICOS PARA EL SECTOR MARÍTIMO</b>	63
<b>8. INDICADORES SECTORIALES</b>	69



# PRÓLOGO



**ALEJANDRO AZNAR SAINZ**  
PRESIDENTE DEL CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL

Este año y lamentablemente los siguientes, serán recordados por ser durísimos para todos, a causa de los efectos derivados de la pandemia, que ha provocado graves consecuencias tanto en el plano familiar y social, como en el económico, con caídas sin precedentes en el segundo semestre del año. Sin embargo, hemos de ser optimistas y sobre todo mirar hacia el futuro, confiando en que nuestro Sector Marítimo tendrá la capacidad de recuperación que se espera de un sector estratégico para nuestro país y para la economía mundial.

Hemos de continuar con todas las actividades que lo fortalecen y también con las que nos unen como Sector. Por ello, un año más, tengo la satisfacción de presentar la edición de esta Agenda Sectorial, que pone de manifiesto el carácter estratégico y la importancia económica de nuestro Sector Marítimo, y lo da a conocer al gran público en toda su dimensión.

Para ello se presentan cada una de las actividades que lo componen, mostrando así la gran heterogeneidad que lo caracteriza y se valora el impacto económico de cada una de ellas, partiendo de datos oficiales y comparables entre sí. El resultado muestra la relevancia del Sector Marítimo para el fomento del desarrollo de los operadores económicos y una gran parte de nuestra industria.

En esta nueva edición con datos actualizados, se han incluido además nuevos apartados que profundizan más en las actividades concretas de cada región marítima y en el análisis desde la perspectiva de los representantes sectoriales del impacto y evolución de la crisis generada por el COVID-19.

España es un país marítimo, donde más de las tres cuartas partes de su perímetro es litoral. Esta realidad nos obliga a vivir mirando a la mar, fuente de riqueza para el país, que ha creado una industria marítima, conocida y reconocida en todo el mundo, de la que podemos sentirnos muy orgullosos. Las actividades ligadas a mares y océanos tienen un fuerte impacto económico gracias a su efecto multiplicador sobre la producción, el empleo y el Valor Añadido Bruto, que lo convierten en Sector clave para la economía. Este es un hecho reconocido por las diferentes estrategias, tanto europeas como internacionales, si bien todavía reclamamos que sea considerado un sector estratégico a nivel nacional.

Las actividades industriales y servicios que conforman el Sector son heterogéneos, pero tienen como nexo común la mar. Por ello, el aprovechamiento de sinergias y la colaboración entre los diferentes agentes son clave para favorecer la competitividad.

Este espíritu colaborador es el mismo que impulsa al Clúster Marítimo Español (CME): punto de encuentro del Sector Marítimo en nuestro país y el interlocutor entre la Administración General del Estado y la industria; tanto a nivel nacional como a nivel europeo, en el ámbito de la Economía Azul, a través de su participación en la *European Network of Maritime Clusters (ENMC)*.

Las misiones fundamentales del CME son fomentar la competitividad y el desarrollo del Sector, promover el crecimiento económico, el empleo, la productividad, la cultura marítima, el patrimonio y el bienestar social, cultivando un entorno marítimo de colaboración en España. A través de su carácter integrador y colaborador, desde sus inicios ha habido un esfuerzo para consolidar, en un grupo fuertemente cohesionado y coordinado, a todas las entidades implicadas, en cualquiera de sus ámbitos, yendo desde la construcción naval y la pesca, a la financiación marítima y los seguros. Actualmente, es un clúster muy amplio, que cuenta con 134 socios, incluyendo empresas, centros tecnológicos y de formación, asociaciones y clústeres marítimos regionales. He de destacar de entre ellos a los miembros del Consejo Consultivo Marítimo del CME, del que forman parte nueve Ministerios.

Esta diversidad de socios permite tener una visión general, canalizar opiniones y dar a conocer inquietudes y necesidades a la Administración, fomentando la colaboración público-privada. Esta Agenda recoge las propuestas de todos los agentes del Sector representados en el CME, permitiendo presentar de forma sintética una serie de medidas que sería conveniente adoptar para la mejora de la competitividad de cada actividad marítima.

Quiero por ello agradecer a los socios y colaboradores del CME, el apoyo recibido y las aportaciones que han hecho posible esta Agenda. Todos esperamos que, además de ser documento de consulta para los agentes del Sector, sirva de base para la divulgación de la cultura marítima, que tan necesaria es en estos tiempos, a pesar de ser España un país de larga tradición y carácter marítimo.

Con este espíritu de colaboración y diálogo que es la base de nuestro clúster, como queda reflejado en nuestro lema, se publica esta nueva edición de la Agenda Sectorial Marítima,

**“LA MAR NOS UNE...”**

1

ECONOMÍA  
AZUL

# ECONOMÍA AZUL



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

Los océanos y los mares suponen el ecosistema más complejo y vasto de la tierra. Cubren la mayor parte de la superficie de nuestro planeta, aproximadamente el 71% de su superficie (361 millones de km<sup>2</sup> de agua que rodean a 149 millones de km<sup>2</sup> de tierras, a lo largo de 356 millones de km de costas), albergando las mayores fuentes de recursos naturales, renovables y fósiles, y siendo la vía de transporte más amplia y usada para comunicar los continentes y sus países, posibilitando el comercio mundial. También son escenario de esparcimiento, turismo, deportes y otras muchas actividades, además de jugar un papel esencial en la regulación del clima y en la lucha contra el cambio climático.

Sin duda los océanos, todavía en su mayor parte sin explorar, son fuente de oportunidades para las actividades del Sector Marítimo. Este macro-sector combina actividades industriales y de servicios, en una estrecha relación: la industria precisa de los servicios para poder desarrollarse, pero a su vez contribuye a generar nuevos negocios. Alrededor del 90% del volumen mundial de intercambios de materias primas y bienes elaborados, se hace por vía marítima,<sup>1</sup> posibilitando el comercio internacional y comunicando las diferentes regiones del mundo. Esto confiere a las actividades relacionadas con este Sector, un valor estratégico considerable.

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

La Economía Azul Europea genera unos 5 millones de empleos y un volumen de negocios en torno a 750.000 millones de euros, lo que supone alrededor de 218.000 millones de euros de Valor Añadido Bruto (VAB).

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

Algunas de las medidas que propone son:

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

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

A large, stylized number '2' in a light blue color with a white outline, positioned in the upper right quadrant of the page.

SECTOR  
MARÍTIMO  
ESPAÑOL



# SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

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

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

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

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

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



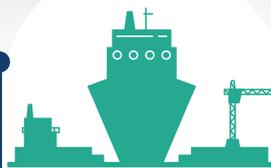
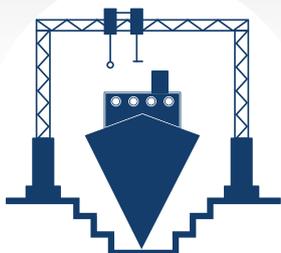
Se trata de un Sector amplio y en continuo desarrollo tecnológico, con una gran red industrial arraigada en el país, que ha venido participando en el desarrollo industrial nacional históricamente. Contribuyendo además al crecimiento económico con una elevada participación en el Producto Interior Bruto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

## ACTIVIDADES TRACTORAS

armada  
armadores  
energías marinas  
náutica de recreo  
navieras  
*utilities*

## CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO NAVAL

astilleros  
industria auxiliar



## SERVICIOS PROFESIONALES, TÉCNICOS y CIENTÍFICOS

banca  
*brokers*  
consultoría  
IDi  
ingeniería  
defensa y seguridad  
seguros  
servicios jurídicos  
turismo  
universidad

## SERVICIOS SOPORTE DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS

*bunkering*  
estiba  
puertos  
marinas deportivas  
prácticos  
servicios portuarios

*Principales agentes del Sector Marítimo*

## 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 Sector.<sup>2</sup> En esta Agenda se da una idea de la dimensión económica del Sector Marítimo Español, a partir de los datos de efectos directos, correspondientes al año 2018, mostrados en el último informe realizado por la Comisión Europea: “*The EU Blue Economy Report. 2020*”. Se sigue también su agrupación de actividades económicas por sectores.

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



# total ECONOMÍA AZUL

 32.737 Millones €
  944.300

 3,0% % sobre el total nacional  
 4,9%

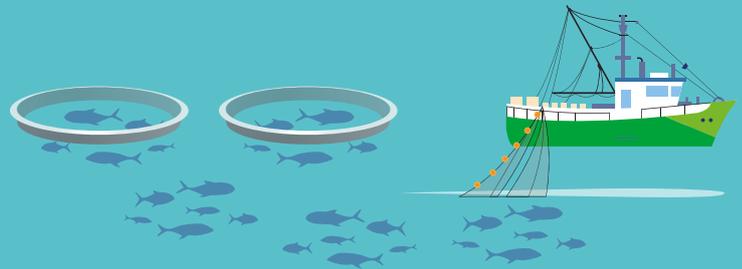


## transporte marítimo

 978 Millones €
  13.200

## turismo costero

 24.073 Millones €
  749.000



## recursos marinos vivos

 3.570 Millones €
  117.400

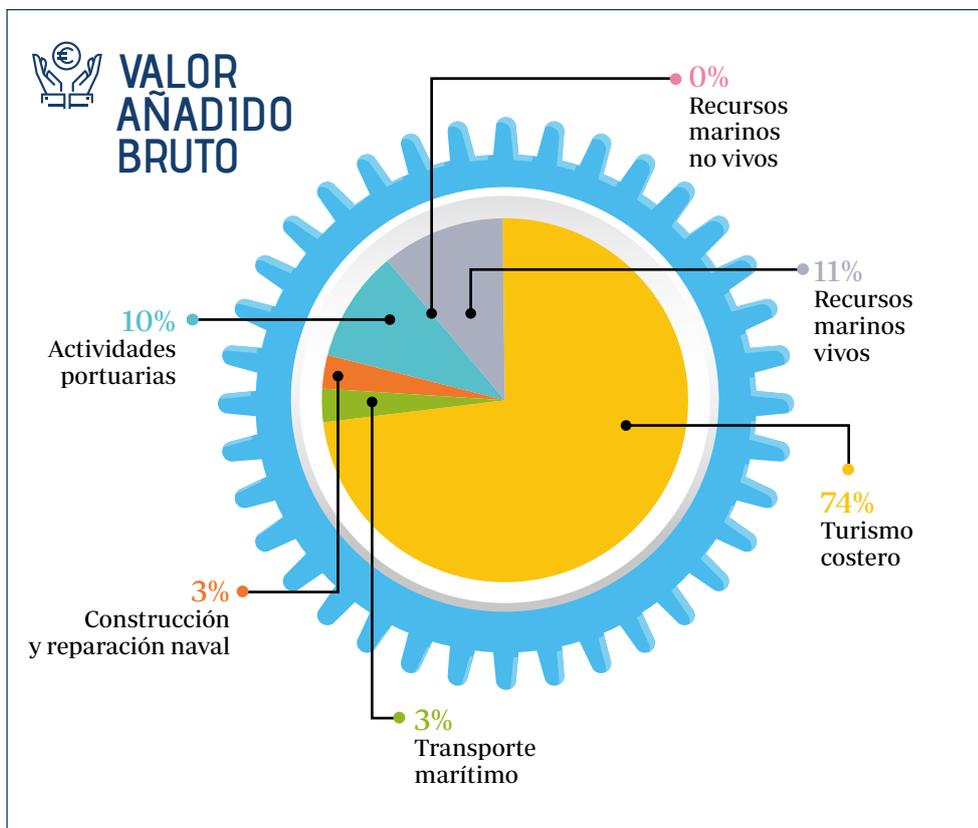
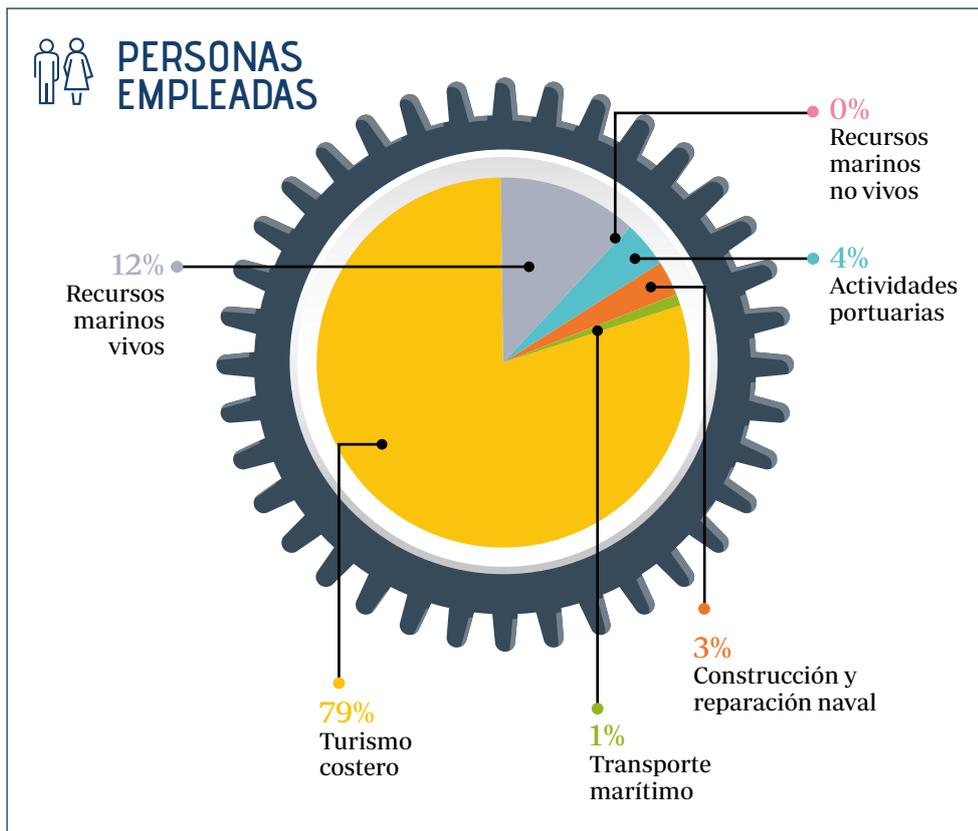
## actividades portuarias

 3.278 Millones €
  39.700



El informe de la CE 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.

Si bien esta Agenda se ha basado en el efecto directo que tiene el Sector Marítimo sobre la economía nacional, cabe señalar que en otros estudios económicos, a este efecto directo se le ha añadido el efecto indirecto que genera el Sector por su capacidad de arrastre, a través de sus compras y ventas a otros sectores de la economía y el efecto inducido, asociado a la actividad del Sector, que se produce por el aumento de consumo asociado al incremento directo e indirecto del empleo y de las rentas (salarios y beneficios). Como resultado se estima que el impacto total del Sector Marítimo alcanzaría valores del 8,66 % VAB y el 6,98 % de empleo sobre los totales nacionales.<sup>3</sup>



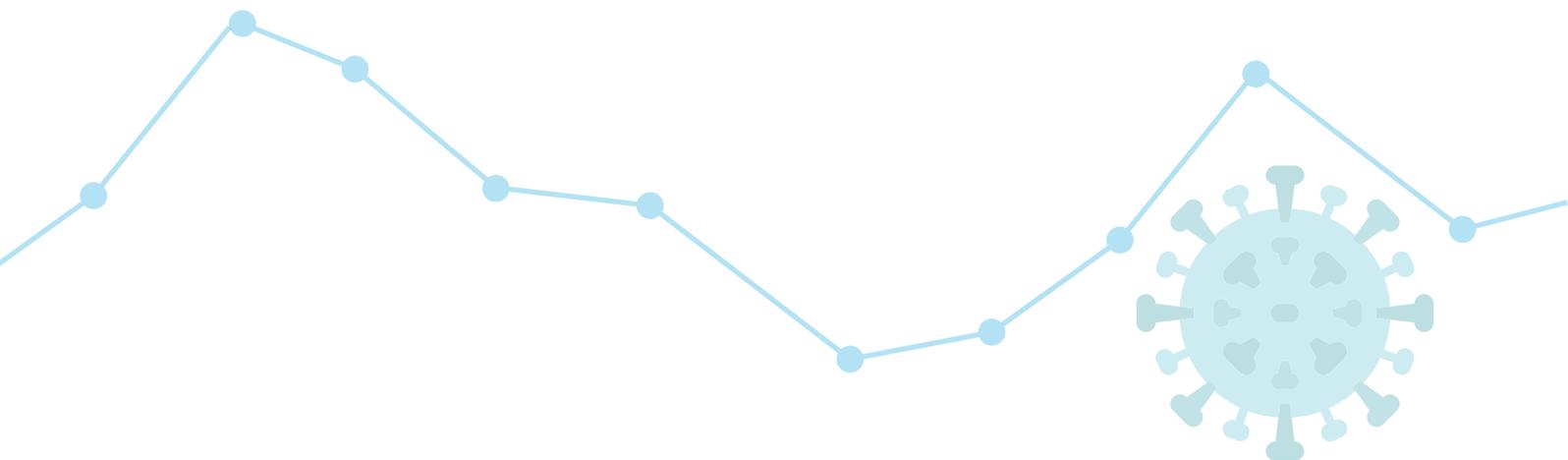
Aportación al VAB y empleo por sectores

3 Dimensión e impacto del mar en la economía española (actualización de 2013). Fundación INNOVAMAR/MINETUR.

# 3

COVID-19.  
ANÁLISIS DEL  
IMPACTO EN EL  
SECTOR MARÍTIMO Y  
PROPUESTAS PARA  
SU RECUPERACIÓN

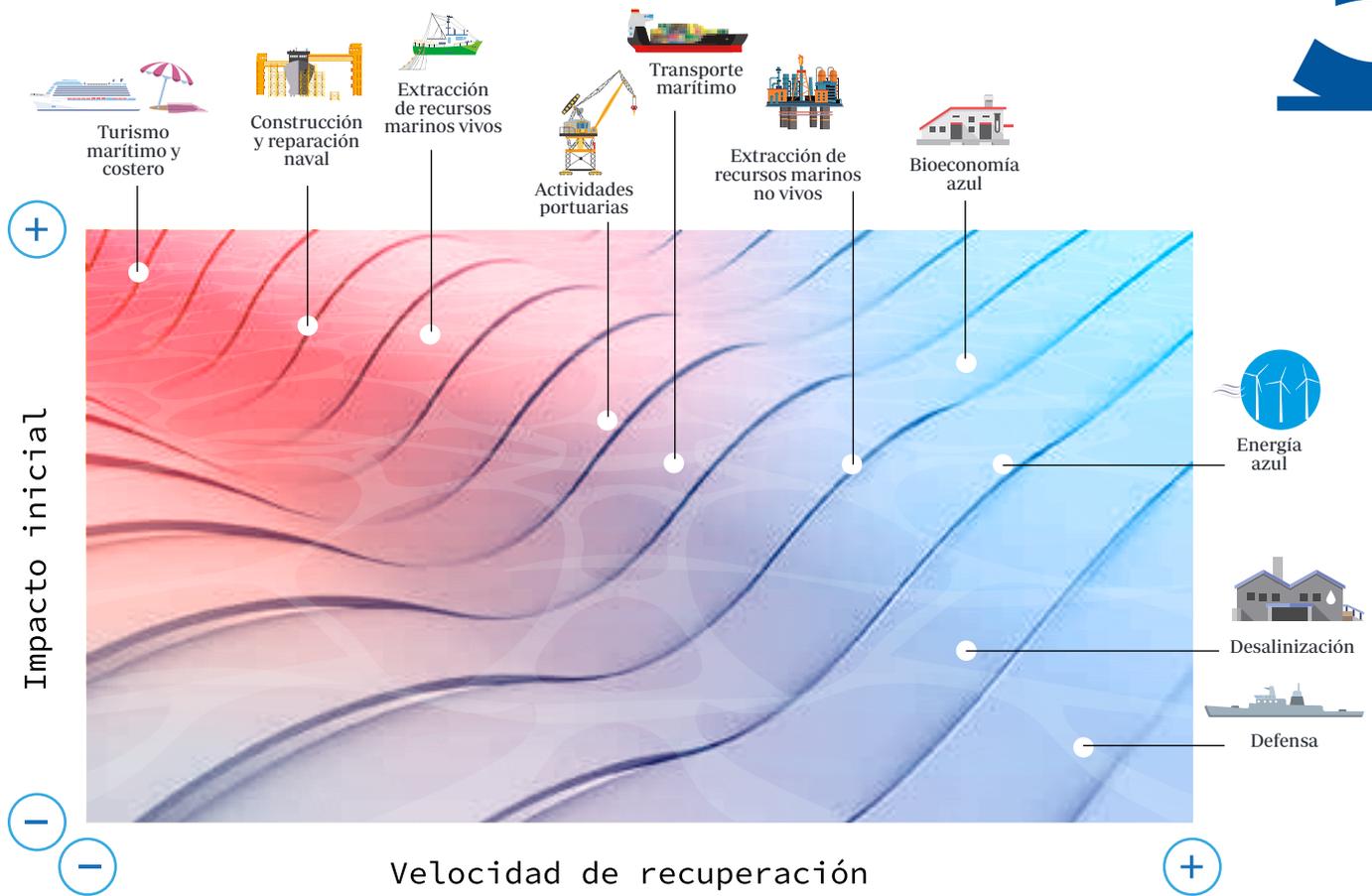
# COVID-19. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL SECTOR MARÍTIMO Y PROPUESTAS PARA SU RECUPERACIÓN



El COVID-19 llegó a la Unión Europea a finales de febrero de 2020 y la Organización Mundial de la Salud lo calificó como una pandemia mundial el 11 de marzo, obligando a la mayor parte de países de Europa a establecer en mayor o menor grado medidas de limitación de movimientos de personas y de restricción de actividades económicas. La Unión Europea y sus Estados miembros, al igual que otras regiones y países de todo el mundo, han implementado una respuesta integral de política social y económica para ayudar a mitigar los impactos de esta crisis. Además de las medidas generales para respaldar la economía, se han tomado medidas concretas para abordar sectores específicos de la Economía Azul, como la pesca y la acuicultura.

En España, el Gobierno declaró el estado de alarma el 14 de marzo manteniéndolo durante casi un centenar de días. En este periodo hubo una parada temporal de actividades no esenciales y se establecieron periodos de confinamiento para la población. Los impactos económicos y sociales resultaron realmente graves.

El efecto inmediato derivado del cese de actividades ha sido heterogéneo en los sectores de la Economía Azul y aún a punto de finalizar el año 2020, resulta difícil evaluar con precisión el impacto real a largo plazo que la crisis COVID-19 tendrá en el Sector Marítimo. El análisis y evaluación de los datos disponibles a finales de septiembre muestran que hay sectores como el turismo marítimo y costero junto al transporte marítimo de pasajeros, la construcción y reparación naval, así como su industria auxiliar y la extracción de recursos marinos no vivos, que sufrieron un mayor impacto y cuya recuperación está siendo más lenta. Otros sectores con impactos iniciales graves están teniendo, sin embargo, una recuperación más ágil, como es el caso del transporte marítimo de mercancías o las actividades portuarias. En relación con los sectores emergentes, los impactos fueron menores y en parte por ello su recuperación ha sido rápida.



Mapa impacto inicial Vs recuperación de los principales sectores de la Economía Azul en España, a partir de datos del "Blue Economy Report 2020" y de socios del CME.

Se describen a continuación más detalladamente los efectos iniciales en el Sector Marítimo español y algunas propuestas para su pronta recuperación.

Los **puertos**, son infraestructuras de paso obligado de los buques, pero debido a la pandemia, el tráfico portuario se vio frenado durante varios meses. Sin embargo, el sector ha sido capaz de mantener las constantes vitales, permitiendo que los suministros de productos esenciales a la población y a la industria estuvieran asegurados. El impacto, aunque generalizado, fue heterogéneo en función de los tipos de tráfico, con un descenso general del 14%. Se vio especialmente resentido el tráfico de pasajeros de línea regular que, a causa de las restricciones de movilidad impuestas por el estado de alarma, quedó paralizado. Entre el mes de marzo y el de junio, ambos inclusive, se movieron en los puertos españoles de interés general algo más de 1.800.000 pasajeros de línea regular, frente a los casi 8 millones movidos en el mismo periodo del año anterior, acumulando un descenso superior al 76%. Durante los meses de julio y agosto, los puertos españoles movieron 3,7 millones de pasajeros de línea regular, un 57,0% menos que en el mismo periodo de 2019. Este descenso fue particularmente alto en los puertos que participan en la Operación Paso del Estrecho (OPE), que

se desarrolla entre el 15 de junio y el 15 de septiembre y que quedó suspendida. Tras el duro golpe inicial, la vuelta a la actividad ha permitido recuperar poco a poco los tráficos, a excepción del de pasajeros que necesitará más tiempo.

El Ministerio de Transportes y Puertos del Estado, en coordinación con las Autoridades Portuarias, aprobó, durante el estado de alarma, diversas medidas para ayudar a la comunidad portuaria a superar las repercusiones económicas derivadas de la pandemia, que se concretaron en el ahorro e inyección de liquidez por un valor total de 350 millones de euros. La creación de infraestructuras que promuevan la intermodalidad y la mejora de la eficiencia en los servicios portuarios toman un nuevo cariz tras esta crisis, siendo necesario apostar por la optimización de accesos a los puertos, sin dejar de lado el camino ya iniciado de reducción de emisiones. A los procedimientos administrativos ya existentes se han sumado otros nuevos derivados del control sanitario, que hacen necesario evaluar medidas para mejorar la eficiencia de nuestros puertos. Por ejemplo, la simplificación de los protocolos de inspección en frontera, que precisan una racionalización y mejor coordinación.

La pandemia impactó en el **Transporte Marítimo** en un momento muy inoportuno, poniendo a muchas navieras en una situación comprometida y teniendo que afrontar caídas de facturación por encima del 50% en muchos casos, situándolas en modo “supervivencia”.

Este sector es la columna vertebral de la Economía Azul en Europa. Ha quedado patente que es esencial para mantener la continuidad de las cadenas logísticas internacionales de todo tipo de materias primas y de productos elaborados. Si se paran los barcos, se para el comercio y la economía mundial. Han surgido complicaciones en las renovaciones de ciertos certificados de los buques, así como demoras y deterioros en mercancías perecederas derivadas de ellas. Un aspecto importante e imprevisto en esta crisis es que las restricciones a la movilidad de las personas generaron grandes dificultades en los relevos de tripulaciones, hasta el punto de amenazar con paralizar los buques y por tanto el comercio. Se desarrollaron unos detallados protocolos sanitarios para ser aplicados en todos los países, los denominados familiarmente “corredores humanitarios”. En este aspecto, podemos afirmar que España ha sido un ejemplo.

Además, durante esta crisis se ha demostrado una vez más el carácter estratégico para España de las líneas marítimas regulares con los territorios insulares, que son vitales para el abastecimiento diario a los territorios españoles no peninsulares de todo tipo de productos y así deben ser reconocidas. Algunas empresas navieras tuvieron que amarrar parte de su flota, pero mantuvieron en todo momento unos servicios mínimos que permitieron no dejar desabastecidos a sus clientes y a la población en general.

Para apoyar y relanzar este sector es necesario reforzar la competitividad de la bandera española, especialmente por dos vías que no tienen ningún coste presupuestario: alineando la normativa española, especialmente en materia laboral, a los estándares de los convenios internacionales suscritos por España y centralizando todas las competencias administrativas relativas a los buques de bandera española en un Ente Público Empresarial, dotado con un alto grado de autonomía de gestión. Además, otra medida muy necesaria sería ampliar la cuantía y el ámbito temporal de las reducciones de tasas portuarias que se aprobaron para paliar los perjuicios causados por el COVID-19.



La preservación y la creación de empleo deben ser el objetivo prioritario para España en los próximos años. Para ello se precisa cuidar el tejido empresarial, promover el diálogo social y definir políticas de Estado que cuenten con el necesario consenso para mantenerlas “a largo plazo”, aportando así confianza y seguridad jurídica a los inversores.

La producción en la **Construcción y Reparación Naval** ha sido un sector muy castigado por la crisis, especialmente durante los primeros meses de la

pandemia, con la parada obligatoria de actividades no esenciales. Se paralizaron pedidos y entregas, así como las cadenas de suministro a los astilleros y más de un 60% redujeron su actividad por encima del 75%. La actividad llegó a contraerse hasta un 34% en el mes de abril, y la caída general en el primer cuatrimestre del año fue de un 12%. La actividad se ha recuperado paulatinamente, con gran esfuerzo de los astilleros.

En España contamos con unos astilleros privados muy eficientes, cuya actividad tiene un impacto económico importante en su área de influencia y un fuerte efecto tractor sobre su industria auxiliar. Esta industria está conformada por un amplio tejido empresarial, compuesto en buena parte por PYMES. Es muy necesario un Plan Global de Reindustrialización que impulse esta actividad como un eje estratégico esencial para el crecimiento económico y la generación de empleo de calidad. Es importante a la vez, adoptar medidas adecuadas para favorecer el fortalecimiento de la cadena de valor y fomentar su competitividad nacional e internacional. También hay que intensificar la promoción exterior, manteniendo el respaldo del ICEX y los mecanismos de crédito oficial.

Para la construcción naval militar, resultará clave el apoyo de la Administración, a través del impulso de los programas de Defensa destinados a la Armada Española, así como el apoyo a la proyección internacional de la construcción naval militar española. Es fundamental la continuidad de los programas navales militares en curso y la aceleración de la puesta en marcha de nuevos programas.

La **actividad pesquera** en España cuenta con la mayor producción de toda la UE, es un sector de gran importancia para nuestra economía nacional, que se ha visto muy afectado desde el inicio de la crisis, teniendo que hacer frente a muchos obstáculos. El cierre de los canales de hostelería, restauración y catering, sumado a la caída de precios al inicio de la pandemia, hizo que el impacto alcanzara rápidamente al mercado nacional e internacional de sus productos, teniendo consecuencias inmediatas en la actividad de la flota, especialmente en la de bajura, llegando a estar amarrada en ciertas regiones hasta un 40% de la misma. Además, preocupó especialmente la situación de la flota de larga distancia que opera en puertos extranjeros por la dificultad de realizar los relevos de tripulación, ante las restricciones a la libre circulación de personas en muchos países, así como la disponibilidad de los medios y equipamientos necesarios para garantizar en todo momento la salud y protección de los tripulantes.

La actividad se ha podido retomar paulatinamente, pero con mucha incertidumbre al no poder estimar un comportamiento de los mercados, en especial el de la reapertura de los canales de venta que, por estar ligados al turismo y la restauración, contribuye a mantener una situación en general de bajos precios. A punto de terminar al año 2020 aún se siente la crisis y se teme que va a dejar huella a largo plazo.

Para ayudar a la recuperación del sector es necesario promocionar el consumo de los productos pesqueros. A lo largo de esta pandemia la pesca ha demostrado ser una actividad esencial para garantizar el suministro de alimentos sanos y saludables. Se debe seguir trabajando en la consecución de las máximas cuotas pesqueras para España asegurando el Rendimiento Máximo Sostenible de las especies, de manera que se alcance un equilibrio social, económico y medioambiental en las distintas pesquerías, tal y como lo establece la propia Política Pesquera Común. Serán necesarias también mayores facilidades de acceso a los Fondos Europeos Marítimos y de Pesca para su máximo aprovechamiento.

Respecto a la **acuicultura**, aunque su actividad no cesó a ser catalogado como sector esencial y las ventas de pescado congelado y en conserva aumentaron, ha sufrido reducciones de ingresos por menores ventas de pescado fresco e incrementos de costes para mantener las crecientes existencias de biomasa viva. Los criaderos redujeron su actividad productora de juveniles debido a la menor rotación de peces en las granjas de crianza y por el escenario de incertidumbre. Existe ahora el riesgo de una súbita cosecha masiva del exceso de pescado que provocaría una fuerte bajada de precios.

El **turismo marítimo y costero**, comprende las actividades derivadas de la recepción y atención a turistas en el espacio marítimo y costero. Es una de las actividades que más duramente se han visto afectadas por el COVID-19, al coincidir el estado de alarma con el inicio de la temporada alta. Su recuperación se prevé lenta. Muy probablemente se van a producir variaciones en los hábitos de los consumidores y muchas de las nuevas regulaciones quedarán implantadas a largo plazo. Este escenario hace que la velocidad de la reactivación del sector no sea la única preocupación, sino que además es necesario dar respuesta a esta nueva manera de prestar servicios.

El tráfico de cruceros se vio paralizado a partir de abril y de forma indefinida hasta el verano. Entre marzo y agosto de 2020 solo se movieron 1.898 pasajeros en régimen de crucero frente a los 4,9 millones de un

año antes, con únicamente 18 cruceros en las costas españolas en comparación con los 579 registrados en el mismo periodo del año anterior.

Por otra parte, el turismo náutico se vio afectado de igual modo en el inicio de la crisis, llegando a caídas de más del 70%, tanto en el número de matriculaciones como en alquileres de embarcaciones de recreo. Tras el periodo de desescalada, la caída acumulada hasta finales del mes de agosto fue del 15%. La temporada náutica ha sido más corta pero más intensa y los datos parciales de matriculaciones en los meses de verano (+6,65%), julio (+16,87%) y agosto (+6,7%) han sido positivos. Los puertos deportivos solo mantuvieron servicios mínimos y vigilancia durante el período de vigencia del permiso retribuido recuperable, sin embargo, a partir del mes de mayo fueron también reactivándose. El sector ha dado muestras de su madurez y solidez en tiempos difíciles, y este verano la náutica ha gozado de una gran aceptación tanto a nivel de propietarios como de usuarios del chárter.

Las empresas del sector náutico han hecho un importante esfuerzo en promocionar la náutica, mediante campañas propias e información permanente a sus clientes, para transmitir que la náutica es una actividad y una opción de turismo segura y sostenible. Un barco en medio del mar es una alternativa de vacaciones en plena naturaleza que permite la distancia social y el mejor cumplimiento de las exigencias para evitar contagios.

No obstante, a pesar de la favorable temporada de verano, en el periodo comprendido entre octubre 2020 y abril del 2021 la situación financiera será delicada, y muchas empresas tendrán que acudir a créditos bancarios para mantener la actividad y el empleo. No se puede obviar que los usuarios internacionales, que habitualmente navegan en España, se han quedado en sus países para navegar en proximidad. En consecuencia, el sector náutico ha perdido el gasto derivado de este turismo náutico internacional, para cuya recuperación es necesario el apoyo de la Administración estatal y de las autonómicas, que permitan adaptarse a momentos de crisis como la actual pandemia, con medidas fiscales favorables para incentivar la náutica de recreo y el uso de sus puertos, como actividad turística generadora de empleo y con un gran potencial en nuestro país.

Durante la pandemia, la *European Network of Maritime Clusters (ENMC)*, cuya vicepresidencia ostenta El Clúster Marítimo Español, presentó a la Comisión Europea una serie de medidas para relanzar la Economía Azul. Entre ellas destacan el fomento de las carreras profesionales azules, altamente cualificadas, e imprescindibles para el conjunto de actividades marítimas europeas, que permitirán abordar con éxito el proceso de digitalización en el que nos encontramos.

La Unión Europea ha anunciado un “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia” que se espera sea un importante impulsor del crecimiento. Este plan contiene la estrategia que seguirá la política económica en los próximos años para invertir fondos provenientes de Europa en el periodo 2021-2023, aplicables hasta 2026. Consta de cuatro ejes principales: transición ecológica, cohesión social y territorial, digitalización e igualdad de género. Tiene como principal objetivo impulsar la transición ecológica y digital. El Sector y sus representantes hemos de movilizarnos para conseguir incorporar en este plan proyectos de recuperación en la Economía Azul. Para salir de la crisis del COVID y también para cumplir con los objetivos del “*Green Deal*”, haciendo que nuestra economía sea neutral para el clima, se necesitará apoyo financiero a medio y largo plazo.

Además, para cumplir con las ambiciones de la industria y de las instituciones europeas para hacer que nuestra economía sea neutral para el clima, se necesitará apoyo financiero a medio y largo plazo, que permita desarrollar los combustibles y tecnologías necesarios para afrontar la descarbonización.

El Sector Marítimo en su conjunto, constituye un activo estratégico para nuestro país. Permite a España salvaguardar su independencia geopolítica, mantener la continuidad del territorio y es imprescindible para su recuperación económica e industrial.

Sus diferentes sectores están, además, en condiciones de reforzar sensiblemente su peso socioeconómico, de generación de empleo y valor añadido, a pesar del fuerte impacto de la crisis de COVID-19, y de este modo contribuir positivamente a la recuperación de la economía española.

# 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. 2020*”.<sup>4</sup> Incorporando, no obstante, consideraciones relevantes 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.<sup>5</sup>

## 4.1. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL

El sector de la construcción, transformación y reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales está fuertemente ligado a otros grandes sectores que demandan su producción, como son el transporte marítimo, la actividad pesquera y la obtención de recursos energéticos marinos. Se caracteriza por ser un sector globalizado, competitivo, fuertemente sometido a los cambios cíclicos del mercado, energéticos y económicos.

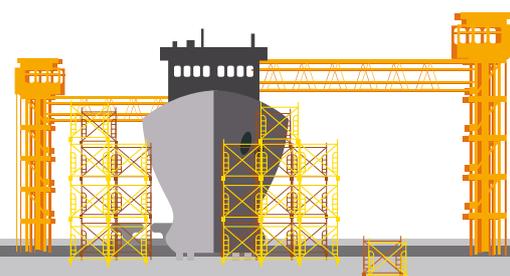
En España existe una empresa nacional pública, Navantia, destinada fundamentalmente a la construcción naval militar, y multitud de pequeños y medianos astilleros privados, entre los cuales destacan más de 20 por sus construcciones y obras de reparación. Todos ellos cuentan con una elevada capacitación tecnológica y un personal altamente cualificado, lo que les permite afrontar proyectos muy diversos y competitivos. Su principal nicho de mercado está en la fabricación de buques no estandarizados, con alto grado de especialización.

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

Este sector muestra una tendencia de crecimiento, con el incremento en las cuotas de contratación internacional en los últimos años. En 2019 se firmaron 25 nuevos contratos que elevaron la cartera de pedidos a 45 buques al cierre del año. Alcanzando así el segundo puesto en la Unión Europea en unidades contratadas y entregadas, con 33 unidades, siendo el 69,7% de estas a armadores extranjeros. También fue líder mundial en mercados de buques complejos y altamente tecnológicos,

<sup>4</sup> La clasificación de actividades económicas utilizada en este documento para caracterizar al Sector Marítimo sigue en líneas generales las definiciones del informe 2020 de la CE, a partir de los últimos datos estadísticos disponibles de 2018 y podría estar sujeta a precisiones y matizaciones posteriores, en función de la evolución de propio sector y de la disponibilidad de información más detallada y desagregada de fuentes de datos oficiales.

<sup>5</sup> Las tablas contienen los últimos datos estadísticos cerrados de 2018 y no reflejan el impacto de la crisis del COVID-19. Si lo hacen las descripciones cualitativas de cada sector y los indicadores del apartado 8, así como el apartado 3 dedicado en exclusiva al análisis de los efectos de la pandemia en 2020.



como son los pesqueros y oceanográficos, en los que está especializado.<sup>6</sup> El impacto del COVID-19 alcanzó al sector en un momento fuerte durante el primer trimestre de 2020 y supuso un desafío para planificar la producción de los encargos recibidos, que se están superando con esfuerzo, sumando 5 unidades entregadas hasta el segundo cuatrimestre de 2020.

Es importante resaltar la importancia de la actividad de reparación y mantenimiento, destacando en el mercado de plataformas petrolíferas *offshore* y grandes buques de transporte de GNL. Canarias es especialmente relevante en la reparación de plataformas petrolíferas, debido a su posición privilegiada y a la calidad y alta especialización de sus astilleros.

La crisis derivada de la pandemia supone un reto adicional para este sector, tras el impacto inicial la actividad ha conseguido resistir, con gran esfuerzo por parte de los astilleros, y recuperar paulatinamente la actividad. El sector no ha parado y mantienen negociaciones para nuevas construcciones que ayuden a salir de la complicada situación actual.

## 4.1.1 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Salario medio (M€)
Construcción de buques	Construcción de barcos y estructuras flotantes	9,2	1717,7	185,0	49,6
	Construcción de embarcaciones de recreo y deporte	0,6	65,3	17,9	34,1
Reparación	Reparación y mantenimiento naval	12,8	1226,9	534,4	31,5
Equipamiento	Fabricación de cuerdas, cordeles, bramantes y redes	0,5	58,9	17,1	20,5
	Fabricación de artículos confeccionados con textiles, excepto prendas de vestir	0,7	70,3	20,7	20,0
	Fabricación de artículos de deporte	0,1	10,7	2,7	28,4
	Fabricación de otros artículos metálicos	0,5	63,6	20,9	30,6
Maquinaria	Fabricación de motores y turbinas, excepto los destinados a aeronaves	0,1	6,3	1,1	47,8
	Fabricación de instrumentos y aparatos de medida, verificación y navegación	0,4	76,6	27,8	41,8
<b>Sub-totales</b>		<b>24,9</b>	<b>3296,3</b>	<b>827,6</b>	<b>37,9</b>

Resumen de datos económicos 2018 del "The EU Blue Economy Report. 2020. Annexes" sector construcción y reparación naval, desagregado por actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

## 4.12. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

### INTERNACIONALIZACIÓN

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

### FORMACIÓN

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

### AYUDAS DE I+D+i

- La característica de la construcción naval de fabricación de productos singulares no seriales ha sido reconocida por la UE, por lo que, en el ámbito de las ayudas de este tipo, debería tener un tratamiento específico, tanto para astilleros como para su industria auxiliar.
- Establecimiento de líneas de apoyo a la transformación digital específicas para la industria naval.
- Conectar *start-ups* tecnológicas con las industrias marítimas que permitan agilizar el desarrollo del sector.
- Fomentar el desarrollo de energías alternativas azules.
- Creación de canales de consulta previos a preparación de solicitudes de apoyo y puesta en marcha de iniciativas como la “ventanilla única”.
- Alinear las ayudas públicas de I+D+i con los requerimientos definidos por astilleros,<sup>7</sup> proporcionando así estímulos a la I+D.

### AYUDAS FINANCIERAS

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

## 4.2. TRANSPORTE MARÍTIMO

Es uno de los pilares fundamentales de la economía del Sector Marítimo, debido a su gran capacidad tractora, que demanda producción de buques, equipos y servicios. Engloba el transporte de mercancías y pasajeros por vías marítimas, costeras e interiores.

Tiene gran relevancia para el comercio internacional, donde alrededor del 90% de las mercancías son transportadas a bordo de los 60.000 buques mercantes que navegan por los mares del mundo y cerca de 400 millones de personas transitan anualmente por puertos europeos.

Es el medio de transporte más eficiente y el que produce menos emisiones de gases de efecto invernadero por cada tonelada-milla transportada. Esto sumado a su volumen y naturaleza internacional le confieren un carácter estratégico para alcanzar los objetivos europeos de emisiones acordados en el “*European Green Deal*” de 2019.

La flota mercante de transporte controlada por navieras españolas a comienzos de septiembre era de 214 buques que sumaban algo más de 5 millones de GT, unas cifras similares a las de comienzos de año. No obstante, durante 2019 su tonelaje experimentó un crecimiento notable superior al 12%, gracias a la incorporación de varios buques de gran porte. Sin embargo, solo el 50% de esta flota lleva el pabellón nacional, navegando el resto bajo otros pabellones comunitarios. Este hecho no se corresponde con el tamaño de nuestra economía, 5ª en la UE por PIB y 3ª por comercio marítimo, siendo la flota mercante controlada por armadores españoles la 10ª en la UE. A pesar de que en los últimos 5 años aumentó su tonelaje más de un 30%, gracias a una inversión de 1.850 millones de euros, lo que ha permitido que, por primera vez desde 1986, haya superado los 5 millones de toneladas.

Los efectos derivados del cese de actividades por el COVID-19 pusieron de manifiesto el carácter estratégico de los servicios marítimos.

### 4.2.1 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Salario medio (M€)
Transporte marítimo y costero	Transporte marítimo de pasajeros	4,0	702,5	290,1	31,8
	Transporte marítimo de mercancías	3,3	1327,4	353,2	43,4
Transporte por vías navegables interiores	Transporte de pasajeros por vías navegables interiores	0,5	22,7	14,0	17,4
	Transporte de mercancías por vías navegables interiores	0,1	3,8	1,9	19,2
Alquiler	Alquiler de medios de navegación	2,5	340,7	196,4	12,5
	Otras actividades de apoyo al transporte	2,8	677,4	122,1	33,1
<b>Sub-totales</b>		<b>13,2</b>	<b>3.074,5</b>	<b>977,7</b>	<b>30,7</b>

Resumen de datos económicos 2018 del “*The EU Blue Economy Report. 2020. Annexes*” sector transporte marítimo, desagregado por actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2



## 4.2.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

Como principal objetivo, se propone dar un impulso a la competitividad de los buques mercantes de bandera española inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA).

Para ello, a medio plazo, se propone la centralización de todas las competencias Administrativas del Registro en un único organismo. Sin embargo, se considera ya urgente revertir la negativa tendencia que viene registrando la flota de pabellón español, para lo que se proponen diferentes medidas transitorias que contribuirían a este fin (se indican con un asterisco).

### ÁMBITO TÉCNICO

- Solucionar los problemas que plantea la normativa española sobre servicios de seguridad privada a bordo de buques mercantes que transitan por zonas con incidentes de piratería y/o terrorismo. (\*)
- Simplificar los procedimientos administrativos de inspección en frontera.
- Centralizar en la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y sus Capitanías Marítimas, todas las inspecciones estatutarias a bordo. (\*)
- Ampliar las posibilidades de delegación por el Ministerio de Fomento en Organizaciones reconocidas permitiendo efectuar inspecciones en España en días festivos, fines de semana o fuera de los horarios laborales ordinarios. (\*)

### ÁMBITO ECONÓMICO

- Reforzar el apoyo al embarque de alumnos en prácticas en los buques de las navieras españolas, ampliando su dotación económica.
- Eliminar las discriminaciones existentes al transporte marítimo frente al aéreo en las subvenciones a pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.
- Apoyo al cumplimiento de las normas medioambientales: desarrollo del procedimiento de concesión de los avales. (\*)
- Introducir un incentivo económico (Ecobono) a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen sus camiones o semirremolques en servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia o de cabotaje (TMCD), por un determinado porcentaje de la tarifa marítima abonada.

### ÁMBITO LABORAL

- Reforzar la seguridad jurídica del enrole de marinos no nacionales de la UE en los buques del REBECA, desligándolo de la aprobación trimestral del Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura. (\*)
- Eximir a los marinos no nacionales de la UE de la obtención de visados para su enrole en buques del REBECA (visados que no se exigen para enrolarse en buques de pabellón extranjero en puertos españoles). (\*)
- Exigir la nacionalidad comunitaria no al 50% de la dotación completa, sino al 50% de la dotación mínima de seguridad. (\*)
- Alinear la normativa española al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (MLC 2006). (\*)

### PRIORIDADES DE ACTUACIÓN EN MATERIA JURÍDICA

- Completar la ratificación del Convenio de Hong Kong sobre reciclaje medioambientalmente sostenible de buques (proceso ya iniciado). (\*)
- Ratificar el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. (\*)
- Considerar la posibilidad de ratificación del Convenio de Nairobi sobre remoción de restos de naufragio. (\*)
- Potenciar en la sede de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) la elaboración de un Convenio Internacional sobre reconocimiento de venta judicial de buques (en fase de estudio).
- Completar la Ley de Navegación Marítima en la parte que quedó pendiente de mayor desarrollo normativo y/o reglamentario: priorizando el Artículo 66-coordinación de los registros mercantil y del registro de buques.
- Conciliar la regulación de los seguros de responsabilidad civil con los seguros de protección e indemnización, para que estos últimos que proporcionan los Clubs de Protección e Indemnización (*Clubs P&I*) se regulen por sus normas y por la ley que les resulte aplicable, admitiendo la acción directa sólo en aquellos supuestos establecidos por los Convenios Internacionales ratificados por España y en las normas de la Unión Europea.
- Favorecer la adecuada y ágil resolución de las disputas en el ámbito del Derecho Marítimo.
- Dar impulso al marítimo como el modo más sostenible de transporte en la ley de Movilidad Sostenible.

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

Engloba la extracción de crudos de petróleo, gas natural, minerales y materias primas del fondo marino, así como las actividades especializadas derivadas de la extracción. El 28% de la producción mundial de crudo y el 32% de gas proceden de campos marinos, además el lecho marino cuenta con un extenso recurso de minerales.<sup>8</sup>

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

### 4.3.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Salario medio (M€)
Extracción	Extracción de crudo de petróleo	0,02	6,1	3,6	118,5
	Extracción de gas natural	0,00	0,5	0,2	40,0
	Extracción de gravas y arenas; extracción de arcilla y caolín	-	-	-	-
Actividades de apoyo	Actividades de apoyo a la extracción de petróleo y gas natural	0,01	1,7	0,8	83,0
	Extracción de sales	0,08	16,5	6,5	35,5
	Actividades de apoyo para otras industrias extractivas	-	-	-	-
<b>Sub-totales</b>		<b>0,1</b>	<b>24,8</b>	<b>11,1</b>	<b>55,9</b>

Resumen de datos económicos 2018 del "The EU Blue Economy Report. 2020. Annexes" sector recursos marinos no vivos, desagregado por actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

### 4.3.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

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



## 4.4. EXTRACCIÓN DE RECURSOS MARINOS VIVOS: PESCA Y ACUICULTURA

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

El consumo de pescado es la fuente principal de proteína para gran parte de la población mundial, con un consumo de 20,5 kg por habitante y año, que se proveen de los más de 84,4 millones de toneladas de pesca extractiva y los 114,5 millones de toneladas que provienen de la acuicultura.<sup>9</sup>

El sector pesquero español se ha modernizado y profesionalizado en las últimas décadas, tanto desde el punto de vista económico, como ambiental y social, lo que le ha convertido en un referente mundial por sus buenas prácticas y sostenibilidad. Es el primer país europeo en cuanto a producción, empleo y VAB, representando casi el 20% de la producción total de la UE y más del 1% de la producción mundial. Posee además una de las flotas pesqueras más importantes del mundo, con unos 8.884 buques registrados,<sup>10</sup> más del 11% de la flota pesquera de la UE. Más del 70% de la flota española son buques de menos de 12 metros de eslora que faenan en aguas españolas, generalmente en mareas de un día. El resto realiza su actividad en aguas españolas de la UE y áreas de pesca internacional, y solo el 7,8% de los buques superan los 24 metros de eslora. No obstante, los buques que faenan en aguas de la UE no españolas y en caladeros internacionales son los responsables de aproximadamente el 60% de las capturas totales de nuestra flota.<sup>11</sup>

Durante el COVID-19, tal y como se ha expuesto con anterioridad, fueron muchas las dificultades a las que tuvo que hacer frente el sector pesquero: la falta de relevo en tripulaciones de la flota de altura y gran altura, la paralización temporal de la flota de bajura, o el cierre de los canales de venta de la hostelería y restauración, que provocó pérdidas de hasta un 50% de las ventas de sus productos, son las principales. Sin embargo, al considerarse como una actividad esencial, el sector pesquero se ha mantenido activo durante toda la crisis, abasteciendo a la población y valorizándose.

España cuenta con una variada disponibilidad de recursos hídricos sobre los que es factible la realización de la acuicultura, tanto en el ámbito marítimo como en el continental. Es el Estado miembro de la UE con mayor producción, con más de 335.000 toneladas en 2019 según datos del MAPA, de las cuales más del 75% corresponden al mejillón. La lubina, la trucha arcoíris y la dorada son las otras especies que más aportan. Tal relevancia internacional también se hace patente en su posicionamiento en el ámbito de la industria alimentaria y la investigación para la obtención y procesamiento de este tipo de productos.

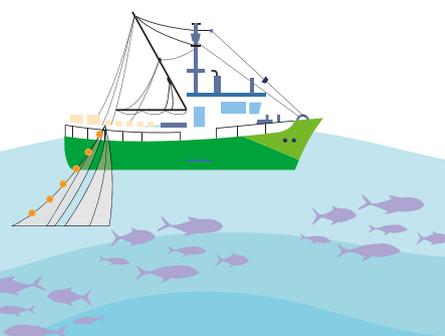
Como ha sucedido en todos los sectores productores de alimentos, la acuicultura ha sido catalogada de esencial y su actividad no cesó durante la pandemia.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Informe SOFIA 2020

<sup>10</sup> Flota Pesquera Operativa de la Secretaría General de Pesca (MAPA) 2019.

<sup>11</sup> Confederación Española de Pesca (CEPESCA)

<sup>12</sup> "La acuicultura en España 2020". Asociación Empresarial de Acuicultura en España. APROMAR



## 4.4.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Salario medio (M€)
Pesca extractiva	Flota costera artesanal	9,8	155,5	114,7	10,3
	Flota industrial	23,7	1734,6	915,8	27,0
Acuicultura	Acuicultura marina de peces	2,4	420,4	163,5	32,7
	Acuicultura de mariscos	14,5	146,0	59,8	3,7
	Acuicultura de agua dulce	1,0	74,0	15,7	15,6
Procesado y distribución	Procesamiento y conservación de pescados, crustáceos y moluscos	20,4	6.050,4	814,6	25,9
	Venta al por menor de pescado, crustáceos y moluscos en establecimientos especializados	20,2	1701,0	324,3	8,0
	Comercio al por mayor de otros productos alimenticios, incluidos el pescado, los crustáceos y los moluscos	23,4	10.638,5	1058,6	27,1
	Platos y comidas preparadas	1,9	553,9	97,0	28,7
	Fabricación de aceites y grasas	0,07	62,8	4,1	30,9
	Otros productos alimenticios	0,04	7,4	1,7	24,9
<b>Sub-totales</b>		<b>117,4</b>	<b>21.544,5</b>	<b>3.569,8</b>	<b>19,3</b>

Resumen de datos económicos 2018 del "The EU Blue Economy Report. 2020. Annexes" sector recursos marinos vivos, desagregado por actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

## 4.4.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

### FORMACIÓN

- Potenciación de la carrera profesional marítimo-pesquera.
- Desarrollo de la formación profesional dual e impulso de los procedimientos de mejora continua 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.
- Seguir impulsando la formación para la prevención y la seguridad de las tripulaciones de los pesqueros.
- 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.
- Defensa de los intereses de la flota española frente al *Brexit*. Es crucial que se mantenga el acceso histórico de la flota europea a las aguas del Reino Unido y, por ello, las negociaciones bilaterales de la UE con este país resultarán determinantes para que la pesca no se vea perjudicada.
- Establecimiento de un plan de contingencia en caso de falta de acuerdo sobre el *Brexit*.

### PRODUCTOS

- Promoción de los productos pesqueros para incentivar su consumo.

- Incremento de las cuotas de pesca, garantizando el Rendimiento Máximo Sostenible de las especies, y optimización de las existentes.
- Reducción del 10% al 4% del tipo impositivo del IVA de los productos de la pesca.
- Potenciación de la investigación marina, con el fin de disponer de los mejores datos científicos que permitan la mejor gestión pesquera posible.
- Fortalecimiento del Instituto Español de Oceanografía, tanto en medios humanos como económicos, resolviendo sus problemas administrativos, para poder cumplir con los compromisos internacionales de la pesca en el ámbito de la investigación pesquera y el uso sostenible de los recursos naturales de los océanos.

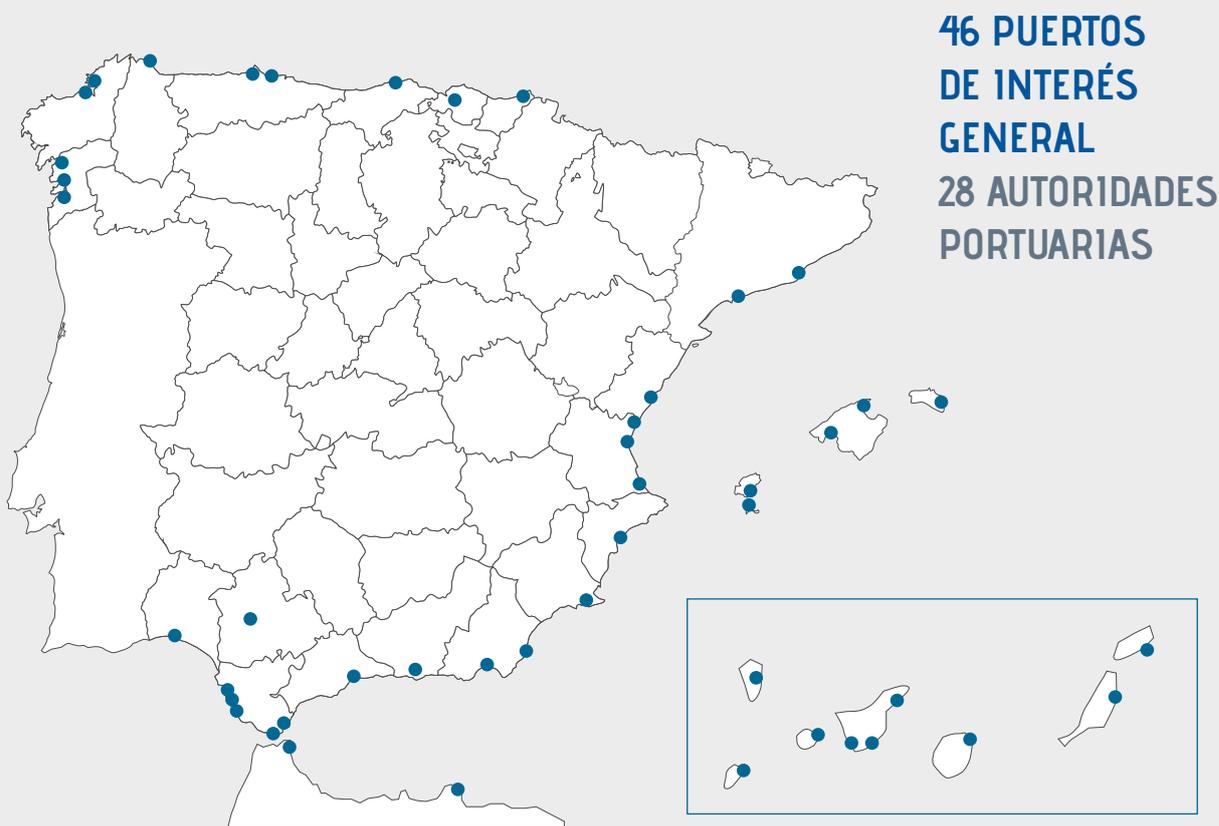
### OTRAS

- Inversión en comunicación para mejorar la imagen del sector y difusión de la pesca como una actividad sostenible y eficiente.
- Máximo aprovechamiento del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) a través de una mayor facilidad de acceso al sector.
- Máxima coordinación entre las distintas administraciones (MAPA, MITECO, MINECO y MAEC, entre otros) en la revisión actual de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para después de 2020, con el fin de defender los intereses de la pesca española ante los numerosos retos a los que el sector tiene que hacer frente en materia medioambiental y de gobernanza internacional de los océanos.

## 4.5. ACTIVIDADES PORTUARIAS

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

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



Principales puertos de Interés General en España. Fuente: ente público Puertos del Estado (PPEE). Ministerio de Fomento.



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

El sistema portuario español de interés general, está formado por 46 puertos gestionados por 28 Autoridades Portuarias, bajo el control de Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento.<sup>13</sup> El resto de los numerosos puertos que jalonan la costa española, en su inmensa mayoría únicamente pesqueros o náutico-deportivos, tienen transferida su gestión a las Comunidades Autónomas. Estos se reflejan con mayor detalle en el apartado de turismo de esta Agenda, junto al resto de la caracterización de la actividad náutica.

Por nuestros puertos pasan cerca del 60% de las exportaciones y el 80% de las importaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países. En 2019 los puertos españoles movieron alrededor de 564 millones de toneladas, unos 17,5 millones de TEUs<sup>14</sup> (17.467.130 TEUs) y 65 millones de toneladas de tráfico *Roll on-Roll off*.

Las terminales portuarias españolas de Valencia, Algeciras y Barcelona se encuentran entre los puertos con mayor actividad de contenedores de la Unión Europea. Además, estos, junto con los puertos de Las Palmas, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife están en el Top200 del ranking mundial, poniendo de relieve su posición estratégica como *hub* internacional<sup>15</sup>. Por otro lado, el 45,3% de los movimientos de vehículos de *import/export* se ha realizado por vía marítima. Las Autoridades Portuarias de Barcelona, Málaga, Pasajes, Santander, Tarragona, Valencia y Vigo movieron en total más de 3 millones de vehículos en 2019. En los próximos años PPEE ha previsto un plan de inversiones que apuesta por fortalecer la intermodalidad marítimo-ferrocarril.

Las infraestructuras de los puertos receptores de grandes cruceros están adaptándose tanto para la recepción en tierra como para el atraque de los buques, promoviendo, junto a las ciudades de su entorno, medidas para minimizar su impacto. Varios puertos españoles son líderes en la recepción de cruceros, haciendo que España ocupe la segunda posición de Europa como país receptor de cruceristas y la cuarta como emisor. Barcelona es el cuarto puerto del mundo y el principal de Europa, seguido de Civitavecchia y los puertos de Baleares.<sup>16</sup>

## 4.5.1 DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Salario medio (M€)
Manipulación y depósito	Manipulación de mercancías	4,2	540,1	294,7	54,8
	Depósito y almacenamiento	4,4	630,5	302,0	35,4
Obras hidráulicas	Construcción de obras hidráulicas	12,3	1353,8	535,2	38,0
Actividades anexas al transporte marítimo	Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	18,8	4626,3	2145,7	45,5
<b>Sub-totales</b>		<b>39,7</b>	<b>7.150,70</b>	<b>3.277,6</b>	<b>43,0</b>

Resumen de datos económicos 2018 del "The EU Blue Economy Report. 2020. Annexes" sector actividades portuarias, almacenaje y obras, desagregado por actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

13 Organismo público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

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

15 Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2017.

16 Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA).

## 4.5.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

### INFRAESTRUCTURAS

- Creación de infraestructuras que permitan adaptarse a nuevos tráficos y tipologías de buques (buques propulsados por GNL, grandes portacontenedores, autónomos y grandes cruceros).
- Optimización del aprovechamiento de aquellas infraestructuras existentes que estén infrautilizadas.
- Creación de infraestructuras e instalaciones preparadas para prestar los servicios requeridos como consecuencia de la aplicación de las últimas normativas medioambientales: recogida de residuos, mantenimiento, aguas de lastre, límites de emisiones, etc.
- Promover la intermodalidad (accesos por carretera y ferrocarril) para ofrecer soluciones de logística avanzada.
- Planes de actividad crucerística 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 AIS,<sup>17</sup> 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.

### 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).

<sup>17</sup> Automatic Identification System. Sistema que permite a los buques transmitir sus datos mediante un emisor VHF, para comunicar posición y otras informaciones relevantes a otros buques o estaciones, de modo que puedan conocerla y evitar colisiones.

## 4.6. TURISMO MARÍTIMO Y COSTERO

Conforme al informe “*The EU Blue Economy Report. 2020*”, este sector comprende las actividades derivadas de la recepción y atención a turistas en el espacio marítimo y costero, incluyendo en su análisis económico, los gastos de turistas que pernoctan al menos una noche en municipios costeros o con al menos el 50% de su territorio en la franja de 10 km desde la costa. Incluye el alojamiento, transporte del tipo que sea para llegar al destino y moverse en él y otros gastos como la adquisición de bienes culturales y recreativos, alimentación, etc. Además, comprende la actividad de cruceros y náutica.

España cuenta con 5 regiones costeras entre las más visitadas de Europa, entre ellas las dos primeras, las Islas Canarias, seguidas de Cataluña. Generando el 27% del total del Valor Añadido Bruto (VAB) del sector en la UE.

Este sector tal como ha sido definido, resulta ser la principal actividad de Europa y especialmente en España, empleando cerca de 750.000 personas en nuestro país. Durante el año 2018 generó más de 24.500 millones de euros de VAB, aproximadamente un 74% del total de la Economía Azul.

Muy diferentes serán las cifras que se puedan extraer del estudio siguiente, al reflejar plenamente el efecto de la crisis del COVID-19 que es sin duda en este sector donde más duramente ha golpeado y donde la recuperación será más lenta.

Conviene incluir en este apartado, de manera diferenciada, la **náutica deportiva y de recreo**.

### 4.6.1. DATOS ECONÓMICOS

Sub-sector	Actividad	Personas empleadas (miles)	Volumen de negocios (M€)	VAB (M€)	Salario medio (M€)
Alojamiento	Alojamiento	263,5	2118,6	11150,8	24,9
Transporte	Transporte	130,7	19.014,3	5.924,4	28,8
Otros gastos	Otros gastos	354,8	22663,1	6.997,7	13,9
<b>Sub-totales</b>		<b>749,0</b>	<b>62.796,0</b>	<b>24.072,9</b>	<b>20,4</b>

Resumen de datos económicos 2018 del “*The EU Blue Economy Report. 2020. Annexes*” turismo marítimo y costero, desagregado por actividades económicas clasificadas según NACE Rev.2

España cuenta con una costa amplia, accesible y bien conectada, donde el 69% del turismo náutico se practica en la costa mediterránea, el 18% en la zona cantábrica y el 13% en la costa atlántica. Tiene además una extraordinaria meteorología que permite desestacionalizar esta actividad respecto al resto de Europa; en torno a 134.000 puntos de amarre y más de 375 instalaciones náuticas de excelente calidad que son referencia para la náutica a nivel europeo. 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.<sup>18</sup>

De hecho, alrededor de la náutica, existe un amplio sector industrial para la construcción, reparación y mantenimiento de este tipo de embarcaciones, chárter náutico (alquiler de embarcaciones), servicios, e instalaciones náutico-deportivas. El mercado de embarcaciones de recreo registró 6.080 matriculaciones que se reparten entre motos de agua, barcos a motor, neumáticas (plegables y semirrígidas) y vela. De los cuales el 73% se destinan para uso privativo, mientras que el 27%



restante se destinan a uso de alquiler.<sup>19</sup> Se trata de una actividad en crecimiento, pero que este año se verá afectada por la crisis del COVID-19, a pesar de que la temporada (junio, julio y agosto) ha sido favorable gracias a la demanda interna que ha descubierto en la náutica una opción de turismo segura. El sector náutico ha demostrado su capacidad para adaptarse, transmitiendo a la sociedad que la náutica es una actividad turística segura y sostenible, consiguiendo una alta demanda durante el verano.

Respecto al **turismo de cruceros**, es reseñable que su actividad ha venido creciendo en los diez últimos años de forma notable, con un impacto positivo en la economía de las ciudades en las que embarcan o desembarcan los cruceristas. Gracias a la desestacionalización, la diversificación de destinos, la potenciación de nuestros puertos como puertos de embarque/desembarque, unido al abaratamiento del transporte, han permitido que sea accesible a un amplio segmento de la población y que España haya logrado una posición privilegiada en el contexto mundial, la segunda en Europa, superando los 10,5 millones de visitantes en barcos de cruceros.<sup>20</sup> Varios puertos españoles son líderes de los ránkines europeos e incluso se encuentran entre los primeros 50 puertos del mundo en recepción de cruceristas, como es el caso de Barcelona, Islas Baleares, Islas Canarias, Málaga, Valencia, Cádiz, Cartagena o Vigo.

La restricción indefinida a la llegada y salida de cruceros en las costas españolas motivada por la pandemia ha desplomado las cifras de negocio de esta actividad en 2020. Los pasajeros de cruceros acumulados hasta junio de 2020 fueron un 72% menos que en 2019.

## 4.6.2. MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

### TURISMO NÁUTICO

- Desarrollo del Club de Producto de Turismo Náutico con el apoyo y la colaboración de la Secretaría de Estado de Turismo y Turespaña, en el que ya se viene trabajando desde 2018.
- Celebración de grandes eventos deportivos marítimos internacionales (regatas) y comerciales (salones náuticos), para atraer al turista náutico internacional.
- Impulsar el desarrollo de campañas para promocionar el turismo náutico como una alternativa accesible para todos. Y aprovechar el impulso que la náutica ha alcanzado en la temporada 2020.
- Destacar la contribución de este tipo de turismo a la protección y calidad medioambiental.
- 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 como salida profesional al desempleo juvenil.

- Revisión del impuesto de matriculación aplicable a la compra de embarcaciones de recreo para uso privativo, para unificar la tributación a la existente en los países de la UE o, en su defecto, ampliar la actual eslora fiscal, integrando dicha medida en las negociaciones necesarias con las Comunidades Autónomas.
- Revisión del tipo de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) aplicable al alquiler de embarcaciones de recreo, acercándolo progresivamente al existente en otros países europeos, para mejorar la competitividad del sector y aumentar las ventas y la producción nacional.
- Puesta en marcha de un fichero informático de embarcaciones de recreo en la DGMM, al que puedan acceder las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y las compañías aseguradoras, para obtener la información necesaria al respecto de los cumplimientos obligatorios (a semejanza con la DGT).

### CRUCEROS

- Promoción y difusión de los servicios e infraestructuras de calidad que ofrecen los puertos españoles a los cruceristas.
- 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.

### NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO

- Aplicación de un IVA reducido para el uso y disfrute de los amarres de las instalaciones náuticas, para fomentar el crecimiento de esta actividad.

<sup>19</sup> Informe del Mercado de Embarcaciones de recreo de la Asociación de Empresas Náuticas (ANEN) 2019.

<sup>20</sup> Organismo público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. Junio 2020.

## 4.7. DEFENSA Y SEGURIDAD MARÍTIMA

Este sector se compone de las actividades destinadas a la defensa y seguridad marítima llevada a cabo por entidades públicas y privadas, así como la construcción de buques y sistemas de armas navales. Se trata de un sector de larga trayectoria histórica, pero con difícil acceso, hasta hace relativamente poco, a sus cifras económicas y actividades al tratarse de cuestiones de seguridad nacional. Tiene un gran efecto de arrastre sobre la industria nacional, en este caso sobre la construcción naval militar, la industria auxiliar, bienes de equipo, TIC, etc., así como en la I+D+i.

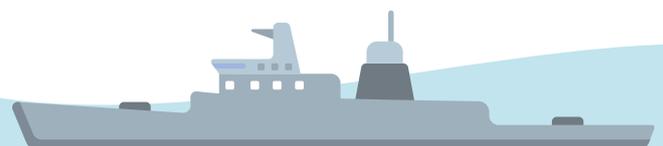
Las Marinas de los países europeos se han adaptado a nuevas misiones en los últimos años, en particular, a aquellas desarrolladas en espacios marítimos lejanos destinadas a operaciones de mantenimiento de la paz, de interdicción marítima o de lucha contra la piratería y otros delitos de persecución universal. España es un importante contribuyente a este esfuerzo. Esto, de acuerdo con lo establecido por la Estrategia Nacional de Seguridad 2017, en el marco de las organizaciones supranacionales a las que pertenece, entre los que debemos destacar: Naciones Unidas, Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa, Organización para el Tratado del Atlántico Norte y finalmente, la Unión Europea. La Armada Española es propulsada gracias al esfuerzo de sus cerca de 23.000 integrantes, tanto civiles como militares, y se encuentra reconocida como una las quince más poderosas del mundo. Debido a sus fuertes interrelaciones económicas con otros sectores, su actividad tiene un efecto multiplicador del 2,2 sobre el VAB y del 2,3 sobre el empleo directo, lo que supuso un impacto total en la economía española de más de 2.700 millones de euros.<sup>21</sup>

En España, las diferentes competencias de Seguridad Marítima, entendida en su más amplia dimensión, son ejercidas por la Armada, como responsable de la vigilancia marítima en los espacios marítimos de soberanía y jurisdicción a través del nuevo Mando Operativo Marítimo (hasta la fecha Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima); la Guardia Civil como fuerza policial competente en el mar territorial y responsable de la custodia de los puertos españoles, mediante sus Servicios Marítimo, Fiscal y de Seguridad Portuaria; la Dirección General de la Marina Mercante, como responsable administrativo a través de las Capitanías Marítimas y los medios de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo; el Servicio de Vigilancia Aduanera, integrado en el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), competente para la represión del contrabando en el ámbito marítimo; la Secretaría General de Pesca y las Autoridades Portuarias con sus estructuras de protección portuaria, entre otros.

Durante la crisis generada por el COVID-19, estas instituciones no solo han perseverado en el ejercicio de sus respectivas competencias, sino que han redoblado sus esfuerzos. En este sentido, la Armada ha añadido su participación en la operación BALMIS, de apoyo a las autoridades civiles en la lucha contra la pandemia a su actividad de vigilancia y seguridad marítima, tanto en los espacios marítimos de soberanía y jurisdicción, como en aquellos de interés más lejanos. En estos últimos, tanto el esfuerzo logístico como el de las dotaciones, ha sido notablemente superior para garantizar tanto la seguridad de las dotaciones, como la del personal de los puertos visitados.

En el campo de la construcción naval militar, Navantia es la compañía de referencia en España. Como empresa estratégica, su responsabilidad es la producción de bienes de defensa para la Armada Española y, además, mantiene una elevada proyección en el mercado de exportación naval militar. Si bien la construcción naval militar es su actividad principal, su estrategia empresarial más reciente ha

21 "Estudio del impacto económico de la Armada en 2017". Marzo 2019. Universidad Complutense de Madrid y el Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada.



promovido la diversificación de sus productos, hacia campos como la energía eólica *offshore*, donde es suministradora de soportes y de subestaciones destinadas a los parques *offshore* en Europa. De este modo, se aprovechan las sinergias derivadas de la construcción naval y se aportan el *know-how*, las instalaciones y niveles de especialización tecnológica altamente competitivos a nivel internacional para mercados en expansión en el Sector Marítimo. Actualmente cuenta con seis centros productivos ubicados en la Bahía de Cádiz, Ría de Ferrol y Cartagena. En las regiones en las que está presente, es tractora de la actividad económica y generadora de empleo cualificado: 13.000 empleos directos en la industria colaboradora, y hasta 38.000 en su cadena de suministro e industrias relacionadas.

## 4.7.1 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Fortalecimiento de la colaboración público-privada.
- Concienciación de la ciudadanía del papel de la Armada y de los demás organismos competentes en seguridad marítima, tanto en el entorno cercano como en el lejano.
- Potenciación de la coordinación entre todos los actores en el ámbito marítimo.
- Incremento de presupuestos anuales destinados al aumento de las capacidades operativas de los medios de organismos con competencias en seguridad marítima.
- Continuación de los planes de renovación de los medios navales (fragatas, submarinos, helicópteros, vehículos no tripulados, etc.).
- Mantener la participación de la Armada en las misiones y despliegues internacionales.
- Mantener y reforzar la colaboración con la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) en la difusión e implementación de recomendaciones y medidas para la reducción de siniestros, con el objetivo de prevenir accidentes, mejorar la seguridad de la vida humana en la mar y reducir los daños y pérdidas materiales.
- Potenciación de las medidas de seguridad en el transporte de pasajeros, en particular en las líneas de *ferries* en cuanto a la transmisión de información a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE).

## 4.8. ENERGÍA AZUL

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

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

España no tiene apenas parques eólicos marinos productores, pero si 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, aun en una fase incipiente. Instalaciones como PLOCAN, en Canarias, donde ya hay prototipos de 5 MW en fase de pruebas y BIMEP en el País Vasco, con la próxima instalación de un prototipo de 2 MW, son punteras en este tipo de dispositivos flotantes.

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

### 4.8.1 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Desarrollo de una estrategia oceánica a nivel nacional con un marco regulatorio y financiero específico, tanto para proyectos de I+D+i como para aquellos en etapas demostrativas.
- Simplificación de los trámites necesarios para ensayos en mar abierto, a escala reducida y real, de dispositivos de captación de energía.
- Fomentar el consenso sobre el mix energético a largo plazo.
- 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.



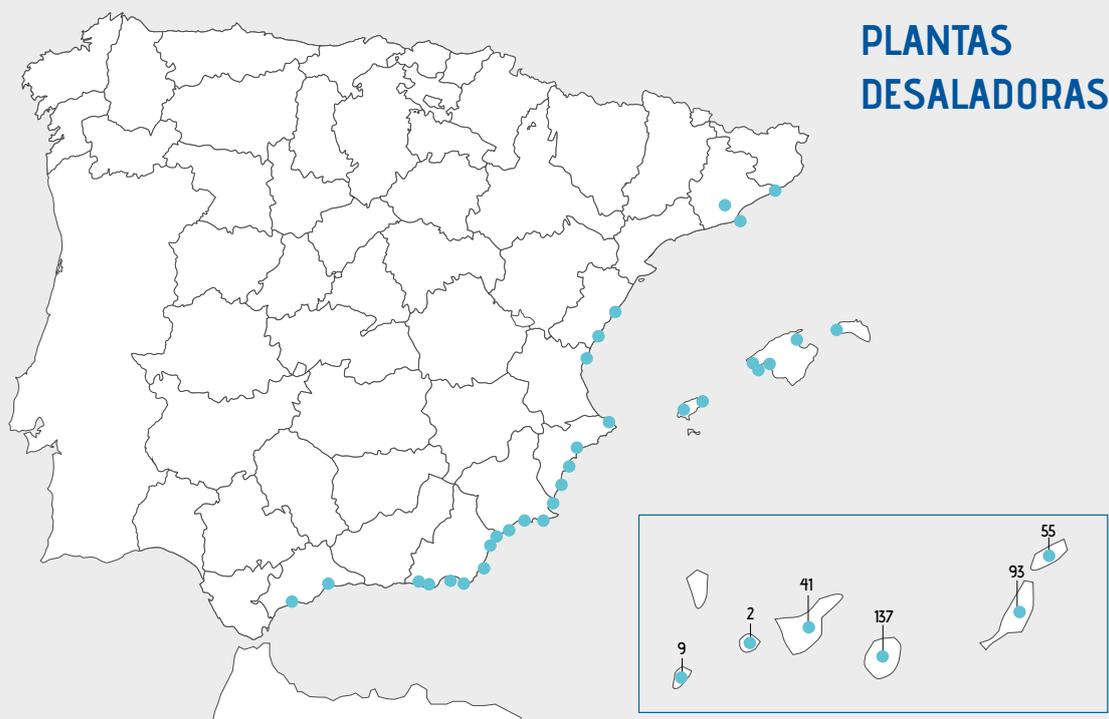
## 4.9. DESALINIZACIÓN

La actividad de la desalinización abarca tanto la construcción como la explotación de plantas desaladoras. Se trata de una alternativa para la obtención de suministro continuo de agua, que alivie la presión creciente en los recursos de agua dulce.

Las plantas desaladoras son de especial relevancia en zonas costeras con poco recurso hídrico, como en los países mediterráneos, fundamentalmente en las zonas costeras y en las islas. En España, la costa de levante, las islas Baleares y las islas Canarias concentran prácticamente la totalidad de las plantas desaladoras existentes.

El proceso de desalinización implica un alto consumo energético, por lo que tiene unos costes altos de explotación. Estos costes dependen de factores como la salinidad del agua de origen, la capacidad total de la planta y el tipo de tecnología empleada.

Existen diversas tecnologías que permiten realizar este proceso. De todas ellas, la más común es la ósmosis inversa, empleada en el 84% de las plantas existentes en la UE y el 99% de las previstas. El resto se reparte en diversas técnicas como son la electrodiálisis, la destilación multi-efecto y la nanofiltración, entre otras. Todas estas tecnologías son objeto de procesos I+D+i para el impulso y la mejora de la eficiencia de los sistemas que las emplean en las plantas. En la última década ha habido un aumento de la construcción de plantas desaladoras de gran capacidad.



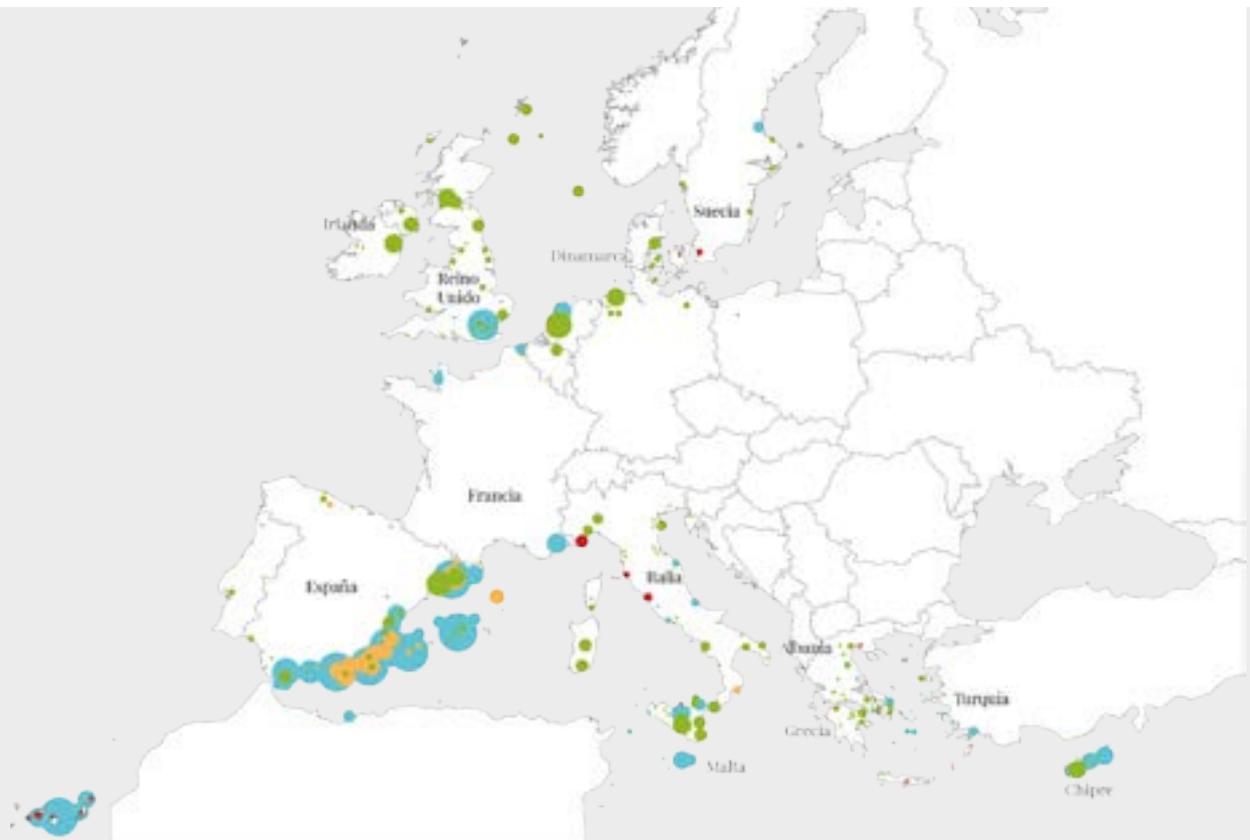
*Zonas de localización de las principales plantas desaladoras en España.  
Fundación AQUAE e Informe EA Canarias 2019 de CETECIMA*



El 62% de la capacidad de desalinización de Europa está localizada en España, con 765 plantas desaladoras que producen alrededor de 5 millones de m<sup>3</sup> al día. Hay 99 plantas de gran capacidad para dar suministro de agua dulce a ciudades costeras, como Barcelona y Alicante, con gran demanda debido al turismo. En Canarias resulta especialmente relevante y vital, al ser el origen de prácticamente la totalidad del suministro de agua potable. La primera planta desaladora de Europa se instaló en el archipiélago y desde entonces este sector se ha desarrollado ampliamente, adquiriendo un alto nivel de especialización y desarrollo, lo que ha fomentado que sean referentes a nivel mundial.

## 4.9.1 MEDIDAS PARA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

- Apoyar la I+D+i en 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.
- Investigación sobre métodos de lavado y reciclado de membranas, potenciando su reutilización.
- 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.



### TIPO DE CLIENTE

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

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

## 4.10. BIOTECNOLOGÍA AZUL

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

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

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

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

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

## 4.11. OTROS

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

### SERVICIOS MARÍTIMOS

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

### CABLES MARINOS

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

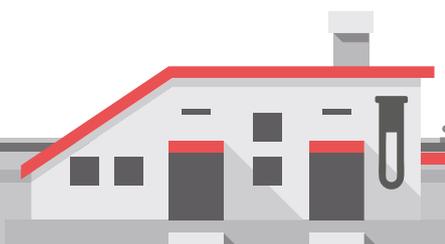
### MINERÍA MARINA

Referida a las actividades de extracción y procesamiento de recursos no vivos marinos, como son los metales y minerales del lecho marino y los elementos químicos disueltos en el agua de

mar como la sal y el potasio. Los agregados marinos se incluyen en el sector de extracción de recursos no vivos contemplado anteriormente.

### CULTURA, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN MARÍTIMA

En el entorno de la educación y la formación marítima se reconocen las distintas carreras docentes relacionadas con la mar, tanto en el ámbito universitario (científico, tecnológico o ingenieril) y de post grado (masters de especialización), como de capacitación (oficiales, suboficiales y marinos) y personal técnico de mantenimiento.



5

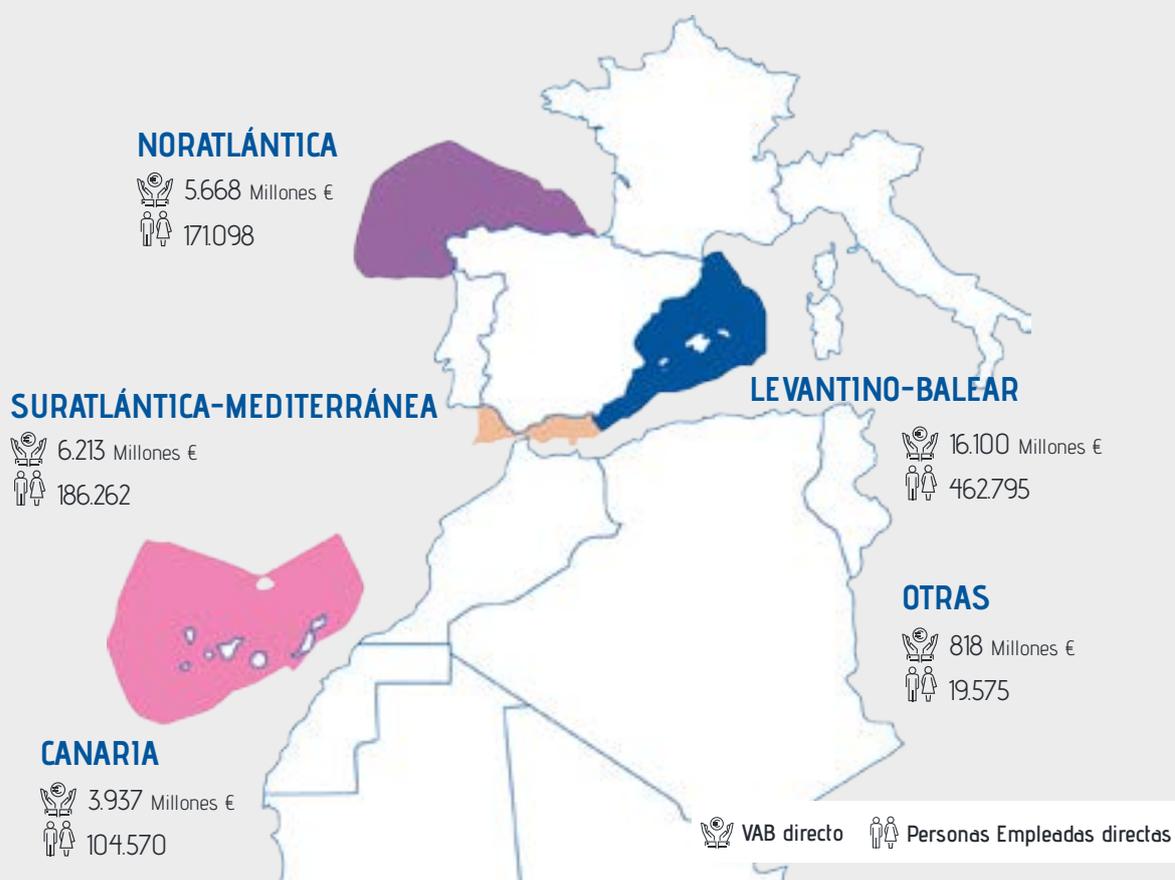
REGIONES  
MARÍTIMAS



# REGIONES MARÍTIMAS

Un océano y dos mares limitan las costas españolas, el Océano Atlántico (Norte y Sur), 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.<sup>22</sup>

Se distinguen cuatro Regiones Marítimas en España, sus territorios, costas y aguas albergan las múltiples actividades que componen su Sector Marítimo.<sup>23</sup>



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

El análisis basado en los datos de la Seguridad Social de trabajadores españoles para las actividades marítimas arroja como resultado la estimación del VAB y empleo para cada Región Marítima que se muestra en las tablas al final de este apartado.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Aportaciones de los Clústeres Marítimos Regionales y asociaciones socias del CME.

<sup>23</sup> Basado en las "Estrategias Marinas de España 2018-2024. Segundo ciclo", "Planes de ordenación del Espacio Marítimo". Ministerio para la Transición Ecológica.

<sup>24</sup> El INE no publica datos de VAB y empleo por CNAE y Comunidad Autónoma. El CME ha estimado el peso de estos indicadores de la siguiente manera: Se han seleccionado las actividades marítimas según la metodología de "Blue Economy Report. 2020" de la base de datos de la Seguridad Social del número de afiliados al Régimen General y del Mar de 2019 por provincia y actividad CNAE a cuatro dígitos. Se ha repartido el total de trabajadores de cada actividad mostrado en el informe europeo, en función del porcentaje del número de afiliados por actividad marítima y provincia. Se ha aplicado el VAB medio por trabajador de cada subsector según los datos del citado informe al número ajustado de trabajadores por provincia y actividad.

## 5.1 REGIÓN MARÍTIMA CANARIA

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

Hay una gran distribución de especies marinas en sus costas, hecho que tiene una gran incidencia en la **actividad pesquera** y en la gestión de los recursos costeros. Predomina la pesca artesanal, cuya flota es cuarta a nivel regional, con predominio absoluto de las artes de pesca menores. Esta flota se agrupa en torno a 27 cofradías de pescadores y 41 puertos o refugios pesqueros.

Además de las grandes profundidades de sus aguas, cuentan con la corriente canaria, que domina la circulación en el Atlántico Norte y con los vientos alisios, responsables de las principales corrientes que se generan en la zona. El recurso existente es óptimo para la explotación de la **energía azul** en todas sus variedades. El norte de Canarias es la tercera zona en España en cuanto a recurso undimotriz (tras Galicia y Cantabria), con valores medios anuales de 10 kW/m y mientras se buscan soluciones para la optimización de costes, los centros tecnológicos están instalando bancos de ensayos para poder probar cualquier elemento que tenga que ser validado antes de llevarse a alta mar. Este es el caso de la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN), que cuenta con un área de ensayos que permite la investigación y el desarrollo de prototipos de energía eólica marina flotante, además de la observación marina.

El **transporte marítimo y la actividad portuaria** asociada a él son estratégicos para la región. Cuenta además con un registro especial de buques de pabellón español, el REBECA, donde están inscritos unos 110 buques de navieras de todo el mundo. Este registro demanda una actualización para mejorar su competitividad.

Tiene 3 **astilleros** y más de 80 talleres que están especializados en la reparación, mantenimiento y transformación de grandes buques y plataformas *offshore*. Son referentes a nivel internacional en este ámbito.

Su situación geoestratégica y sus singularidades han condicionado un perfil económico con un elevado grado de especialización en el **turismo**. Las actividades turísticas directamente relacionadas con la mar, principalmente la náutica y los cruceros, representan un motor fundamental de su economía con una gran oportunidad de crecimiento. Una vez más gracias a su clima y conexión con Europa y África se hace posible desestacionalizar estas actividades y establecer rutas náuticas, con servicios de calidad, que unen ambos continentes.

La **desalinización** de agua en Canarias es la actividad asociada a la economía azul que más directamente está unida a la estabilidad social y económica de la región. Un alto porcentaje del PIB regional depende de la disponibilidad de agua desalada ya que se abastece al año a casi 2 millones de habitantes, a más de 12 millones de turistas, a multitud de hectáreas agrícolas y a casi todo el parque industrial y empresarial existente. Cuenta con un parque industrial de plantas desaladoras en operación que supera las 300 unidades. La mayor densidad de plantas desaladoras en explotación del mundo (600.000 m<sup>3</sup>/día, del orden del 1% mundial). El uso del agua de mar para obtener agua desalada se remonta más de 50 años atrás, y en la actualidad, Canarias es referente nacional e internacional en el diseño, explotación y distribución de agua desalada, sistema único en el mundo por su variedad de procesos y tecnologías implementadas, así como su dimensión, y con un importante grupo de gestores, ingenieros, explotadores de planta, investigadores, empresas que prestan servicios, etc. con alta cualificación y conocimiento en este sector. La totalidad del agua de uso doméstico es desalada y es por tanto de suma importancia la mejora en la eficiencia del proceso, como pieza clave para el desarrollo turístico y urbano de la región.<sup>41</sup>

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

## 5.2. REGIÓN MARÍTIMA NORATLÁNTICA

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

### GALICIA

Situada al noroeste de la península ibérica, con el Océano Atlántico y el Mar Cantábrico limitando la mayor parte de su territorio, tiene una privilegiada posición geoestratégica. El Sector Marítimo tiene una gran importancia estratégica, no solo por su peso en la economía gallega, sino por su arraigo social, su alto contenido tecnológico, su capacidad tractora y su elevado grado de internacionalización. Las rías y su costa irregular contribuyen a que la pesca y la acuicultura sea una de sus actividades más destacadas. La construcción naval y su industria auxiliar son muy relevantes a nivel nacional y europeo.

Los **astilleros y la industria auxiliar** asociada a ellos juegan un papel fundamental para su desarrollo económico. Tienen altas capacidades para construir, reparar y transformar los buques que son demandados en el mercado internacional, situándose como primera comunidad autónoma en lo relativo a esta actividad, representando cerca de un 40% del total de la actividad ponderada y de un 57% en la cartera de pedidos (% CGT)<sup>25</sup>. Cuenta con 8 de los 18 Astilleros privados existentes en España, además de Navantia Ferrol. La práctica totalidad de la cadena de valor del sector está representada en Galicia. Es decir, la propia industria auxiliar gallega da cobertura a todas las necesidades de los astilleros, tanto nacionales como internacionales. El 90% de los buques construidos en los astilleros gallegos recalaron fuera de España, muestra de su gran proyección y prestigio internacional.

El desarrollo de los **puertos** gallegos es fundamental para aprovechar toda la capacidad de su situación estratégica en las relaciones comerciales intercontinentales. Cuenta con 5 terminales portuarias de Interés General. El Puerto de A Coruña es por el que transitan más toneladas de mercancías y pasajeros, seguido del de Ferrol, que además tiene un gran potencial para llegar a ser un *hub* del suministro de gas natural licuado como combustible. La industria automovilística tiene un gran efecto de arrastre sobre los tráficos del puerto de Vigo. Los

automóviles fabricados allí, son embarcados en buques Ro-Ro diariamente y transportados utilizando la Autopista del Mar, que permite agilizar el servicio marítimo, comunicando la ruta atlántica que conecta los puertos de Zeebrugge (Bélgica), Nantes Saint-Nazaire (Francia), Vigo, Tánger y Casablanca (Marruecos) con Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Además, el contar con esta Autopista, hace que aumente considerablemente el tráfico del puerto, lo que supone una gran ventaja para el tejido industrial gallego. Actualmente se está trabajando en conseguir crear una gran plataforma logística en su Zona Franca para optimizar las gestiones y los flujos de transporte intermodal ferrocarril-carretera-marítimo.

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

Por las características de su costa, climatología y oleaje, dispone de recursos de gran calidad para el aprovechamiento de la **energía marina**. El recurso eólico existente en las costas gallegas tendrá un gran impacto en el desarrollo energético de los próximos años, es un sector cuyo desarrollo es estratégico en la región. Múltiples agentes del tejido industrial gallego forman parte de su cadena de valor, contando con auténticos lider en el mercado. Las costas gallegas cuentan con una media de velocidad de viento de 8,3 m/s y una densidad de potencia de 700 W/m<sup>2</sup>,<sup>26</sup> cuando el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) considera que con una densidad de potencia mínima de 400 W/m<sup>2</sup> es suficiente para que un proyecto eólico marino resulte rentable. En lo referente a la energía undimotriz. Presenta los valores de potencial más elevados a nivel nacional, con potencias medias de 45 kW/m, que pueden llegar a los 75 kW/m en invierno, la misma que se alcanza en el Báltico o el Mar del Norte durante todo el año.

La biotecnología gallega crece a un ritmo del 10% anual, siendo un sector económico estratégico para la comunidad, situándola como la tercera del Estado,

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

26 Global Wind Atlas.



por detrás de Cataluña y Andalucía, al concentrar cerca del 9% de las compañías que realizan actividades relacionadas con esta disciplina.<sup>27</sup>

En cuanto al turismo, sigue siendo el más relevante de los sectores, pero se encuentra más equilibrado con otras actividades económicas marítimas que en otras regiones donde su peso es mayor.<sup>28</sup>

## CANTABRIA

Cantabria es una comunidad autónoma íntimamente ligada a la mar, cuya costa esta bañada en su totalidad por el Mar Cantábrico. Cuna del sector naval español, la región ha evolucionado para convertir todos los recursos que ofrece el Cantábrico en motor para el crecimiento y la generación de riqueza. Es un sector en auge, que está creciendo a un ritmo tres veces superior que el resto de la economía. Una de las causas de este desarrollo positivo es la apuesta por la innovación. No en vano, las inversiones en esta materia realizadas por el sector alcanzaron los 8,25 millones de euros en el último ejercicio. Una cifra que supone más del 20% sobre el total de la inversión en I+D+i de Cantabria.

Referente en la **construcción naval** hasta el pasado siglo, ha sabido reconvertirse y adaptarse a la competencia internacional. Apuesta por la digitalización y la transición a la industria 4.0, estando cada vez más automatizada y especializada, para abordar proyectos de alta tecnología. Igualmente, gracias a la especialización del astillero regional, la industria marítima de Cantabria es un referente nacional en el proceso de adaptación de los buques a la nueva normativa internacional que limita las emisiones de azufre. De hecho, el astillero cántabro es pionero en España y posee una larga experiencia en la instalación de sistemas de depuración de emisiones atmosféricas en los buques actuales.

El puerto de Santander disfruta de una situación geográfica muy favorable, en medio de la cornisa cantábrica y cuenta con una contrastada experiencia en tráficos como el Ro-Ro. Sus infraestructuras son excelentes y tiene conexión directa, rápida y económica con el centro del país. Por todo ello es un enlace óptimo con los países europeos de ámbito atlántico y báltico. Más del 50% de las mercancías transportadas en Cantabria lo hicieron a través del puerto.

El transporte marítimo de corta distancia o de cabotaje, ha sido y es una de sus apuestas más firmes. Resulta una solución inmediata, rentable y ecológica para descongestionar las carreteras. A las conexiones semanales ya existentes con Francia, Gran Bretaña, Bélgica, Alemania y Finlandia, se sumarán otros destinos, para que Santander sea, en un futuro cercano, una importante puerta para las exportaciones e importaciones, entre un *hinterland* cada vez más amplio, con la península.<sup>29</sup>

La industria marítima cántabra apuesta por las **energías renovables marinas** como una de las vías de crecimiento del Sector, debido a su gran potencial de desarrollo en la región que, además, permite una transición a una economía descarbonificada. Cantabria cuenta con las condiciones climáticas óptimas para convertirse en un referente europeo. Sus costas ofrecen viento, olas y corrientes marinas en abundancia. Resulta especialmente destacable el recurso undimotriz (unos 30 kW/m<sup>4</sup> y con picos de 50 kW/m en invierno), que la sitúa en la segunda posición en España.

Ha realizado un gran esfuerzo en cuanto a inversiones en los últimos años y cuenta con empresas implicadas en proyectos europeos de investigación e iniciativas como el proyecto *BlueSath*, con un prototipo de tecnología pionera para la eólica marina ubicado en Santander. Tanto el Instituto de Hidráulica de Cantabria (IHC), con su gran tanque para realizar ensayos hidro-aerodinámicos marítimos, como el Centro Tecnológico de Cantabria (CTC), que dispone de un laboratorio marino al aire libre único en Europa, están posicionándose en los mercados europeos como referentes en el desarrollo de la energía azul.

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

El **turismo costero** es su otra actividad principal. La náutica de recreo, de gran tradición en la región, se

<sup>27</sup> Instituto nacional de estadística gallego IGE.

<sup>28</sup> Asociación de Industrias del Metal y Tecnologías de Galicia (ASIME) y NAVALIA

<sup>29</sup> Autoridad Portuaria de Santander.

encuentra en crecimiento actualmente y la actividad crucerística es también muy representativa, 24 cruceros arribaron en la capital cántabra en 2019.<sup>30</sup>

## ASTURIAS

Asturias esta bañada en su totalidad por el mar Cantábrico, caracterizado por su tradición **pesquera**, que sin embargo ha decaído en las últimas décadas, perdiendo el 40% de su flota. Se están ejecutando proyectos de renovación de dársenas y se espera poder iniciar en este el Plan de Desarrollo de la Pesca Artesanal, con el horizonte del nuevo Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (2021-2027) que ha elaborado el Gobierno de Asturias. El litoral asturiano con unos 500 km de longitud, apenas 200 km en línea recta se caracteriza por presentar una costa expuesta y muy batida, con escasos puntos protegidos, coincidentes con las rías, de las que solo dos, la del Eo y Villaviciosa, reúnen condiciones para el desarrollo de la acuicultura. Las características de estas rías, de escasa profundidad y vaciado con las mareas, dejando al descubierto la mayor parte de la superficie, ha condicionado que la actividad a desarrollar se centre en el engorde de moluscos.<sup>31</sup>

Los dos **puertos** más importantes de Asturias son el puerto de Avilés y el puerto de El Musel en Gijón. Aunque tradicionalmente el **transporte marítimo** que acogen estos puertos se ha basado en los graneles, ambos generan la mayor parte de sus ingresos con sus terminales para “cargas de proyecto”. Esta actividad está caracterizada por la manipulación de cargas pesadas o sobredimensionadas y plantas industriales enteras, que requieren soluciones logísticas innovadoras y personalizadas. Su tonelaje es pequeño en comparación con el de los graneles, pero aportan una cifra de negocio por tonelada muy superior, y se trata además de tráfico limpio, de altísimo valor añadido, y de gran impacto en la generación de empleo en la comarca. Las recientes inversiones se han volcado en la finalización de las obras de la conexión ferroviaria y en la implantación del proyecto *Smart Port Avilés* (SPA), una plataforma tecnológica que crea inteligencia de negocio, así como la ventanilla única marítimo-portuaria, convirtiendo al puerto de Avilés en un puerto puntero en cuanto a digitalización de procesos.<sup>32</sup>

El **turismo marítimo y costero**, cuenta con una gran representación de las actividades **náuticas**, tanto de navegación como de pesca de recreo y deportiva. Veinte marinas deportivas se distribuyen por toda la costa asturiana. Sus enclaves son privilegiados desde el punto de vista paisajístico y muy integrados en las villas marineras de Asturias.

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

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

30 Clúster Marítimo de Cantabria (Clúster MARCA)

31 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA)

32 Memoria anual Puerto de Gijón y del Puerto de Avilés.



## PAÍS VASCO

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

Es uno de los pocos lugares en el mundo con una concentración de industria de **construcción y reparación naval** tan importante. En la actualidad la industria naval vasca cuenta con pocas factorías, pero todas ellas con un alto grado de especialización y una calidad constructiva que les merece un gran reconocimiento en el mercado internacional. Especializada en buques de alta tecnología y valor añadido como son los grandes buques atuneros cerqueros y los barcos más tecnológicamente avanzados para el mercado del *oil&gas*. Así mismo cuenta con una industria auxiliar, fabricante de equipos marinos y subcontratistas que acompañan el trabajo de los astilleros ofreciendo servicios de alto nivel tecnológico.

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

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

Su ubicación, así como sus modernas infraestructuras de comunicaciones, facilitan el acceso y movilidad de personas y mercancías. Sus dos **puertos** de interés general tienen importantes centros de entrada y salida de productos petrolíferos, de mercancías generales, vehículos y bienes siderúrgicos. El Puerto de Bilbao, está situado en el quinto puesto del ranking de

movimientos del Estado español. Los graneles líquidos constituyen su principal mercancía, seguido de la mercancía general y los graneles sólidos. En el Puerto de Pasajes, emplazado en una bahía que le proporciona un abrigo total, los tráficos marítimos se caracterizan por el tráfico de productos siderúrgicos y chatarras, papel y automóviles.

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

De nuevo la **náutica** y la pesca deportiva y de recreo toman protagonismo en las comunidades del norte de España. Dos modernos puertos deportivos de reciente construcción en Zumaia y Hondarribia se suman a las instalaciones ya existentes de Getxo y Getaria.

El País Vasco cuenta con su propia plataforma de ensayos en la mar de tecnologías para el aprovechamiento de la **energía marina**, la *Biscay Marine Energy Platform (BIMEP)*, con una de sus áreas de ensayos en mar abierto, donde el recurso de olas y viento es óptimo, profundidades entre 50-90 m y con conexión a red, para la demostración y validación de convertidores de energía de las olas y plataformas eólicas flotantes. Su segunda área de ensayos se sitúa en Mutriku con una planta de ensayo y generación de energía de olas con tecnología de Columna de Agua Oscilante. Ofrece además una oportunidad única para el ensayo de nuevos conceptos de turbinas de aire, estrategias de control y equipamiento auxiliar.<sup>34</sup> La Estación Marina de Plentzia (PiE), es uno de los 24 centros europeos de investigación elegidos para constituir de manera conjunta la gran infraestructura de investigación sobre **biotecnología azul**; la *European Marine Biological Resource Centre (EMBRC-ERIC)*. Constituye a su vez un centro de enseñanza de alto nivel de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) donde se estudia la salud del medio ambiente marino y su influencia en la salud humana.

## 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

El Mar Mediterráneo y su proximidad con la frontera europea, conforman el carácter del Sector Marítimo de Cataluña.

Es una potencia marítima fuerte en ámbito mediterráneo, que aun así tiene mucha capacidad de crecimiento, por lo que hace cinco años estableció una política marítima integrada propia, adaptada a su realidad, cuyo objetivo es fortalecer el conjunto de actividades que inciden sobre el espacio marítimo catalán y ser un actor proactivo en procesos estratégicos de la UE para el Mediterráneo occidental.<sup>34</sup>

Las actividades económicas ligadas a la mar que resultan críticas para Cataluña tienen un amplio recorrido y una importante implantación en la zona, con potencial para contribuir decisivamente al desarrollo de su economía azul, pero también se tienen en especial consideración las actividades emergentes con potencial de crecimiento.

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 con cerca de 3 millones de pasajeros y 53 millones de toneladas<sup>35</sup>, 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. Su estrategia de crecimiento apuesta por la intermodalidad con inversiones previstas en los próximos años para la conexión ferroviaria al Corredor Mediterráneo.

Como en toda la Región, 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 actualmente y cuenta con 52 puertos y clubes náuticos. Es muy relevante además 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 que afrontar. Se han realizado importantes inversiones para la mejora de las terminales especializadas y el desarrollo de las infraestructuras de GNL para *bunkering*, así como de uno de los primeros pilotos en España para la conexión eléctrica del buque durante la estancia en puerto, todo ello con el objetivo de mitigar las emisiones y 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**. Dos plantas desaladoras permiten aportar 80 hm<sup>3</sup>/año de recurso potable. La planta del Llobregat es la más grande de Europa destinada al abastecimiento urbano, da servicio a 4,5 millones de habitantes y produce hasta 60 hm<sup>3</sup>/año de agua.

La única **explotación de crudo** en el mar existente en España está situada frente a las costas de Tarragona.

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. Los grandes astilleros y toda la industria auxiliar para grandes buques que arrastraba, hace ya casi una década que desaparecieron del mediterráneo español, con el cierre de la Unión Naval, sería beneficioso un “Plan Global de Reindustrialización” que impulse esta actividad como

34 “Estrategia Marítima de Cataluña 2030-Plan Estratégico 2018-2021”. Generalitat de Catalunya: Direcció General de Pesca e Assumptes Marítimes (DGPAM) y Departament de Agricultura, Ganaderia, pesca y Alimentació (DARP).

35 Generalitat de Catalunya.



un eje estratégico esencial del crecimiento económico y de la generación de empleo de calidad, ya que tiene un fuerte efecto tractor sobre el tejido industrial de la región.<sup>36</sup>

## COMUNIDAD VALENCIANA

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

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

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

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

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

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

Un campo aún por desarrollar, pero con una realidad científica y empresarial latente en la Comunidad Valenciana es el de la **biotecnología azul**. Hay un interés creciente en su industria por las potenciales aplicaciones de los organismos marinos para el desarrollo de nuevos productos y servicios (sectores

36 *Micro, Petita y Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC). Clúster Marítimo de Cataluña.*

agroalimentario, cosmético y agroquímico). A largo plazo, el sector puede ofrecer puestos de trabajo altamente cualificados e importantes oportunidades en otros sectores relacionados.<sup>37</sup>

En Castellón, se sitúa una de las 10 refinerías que existen en España, y es frente a sus costas donde se encuentra también uno de los dos almacenamientos *offshore* subterráneos de gas natural operativos en España.

## MURCIA

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

Recibe su principal aporte económico, desde el punto de la Economía Azul, del **turismo**, con un gran efecto de arrastre que tiene sobre un elevado conjunto de actividades productivas. Aún no ha experimentado, sin embargo, el nivel de desarrollo que recursos, como el patrimonio cultural y sus riquezas submarinas, le ofrecen. El tráfico de cruceros es una actividad en auge, de alta presencia en la ciudad de Cartagena.

También perdura, como una importante actividad económica, la **pesca** artesanal y la pesca deportiva. Además de la pesca tradicional, el cultivo en granjas marinas e instalaciones de **acuicultura** es una actividad ampliamente desarrollada. Con el objetivo de evitar los conflictos entre usos y actividades que se desarrollan en el litoral de la Región de Murcia, se han establecido dos Polígonos Acuícolas y se estudia su ampliación a tres, donde se cultivan principalmente 3 especies de peces: la dorada, la lubina y el atún rojo, este último se obtiene de los ejemplares que llegan cada año en su migración genética al Mar Mediterráneo, pescándose mediante redes de cerco en distintos lugares del Mediterráneo, y trasladándose a las costas para su engorde y engrase.

<sup>52</sup> La Autoridad Portuaria de Cartagena y su **puerto** de interés general, goza de una buena posición en la ruta de comunicación entre el Océano Atlántico y el Mar

Mediterráneo, entre Europa y África, y en las rutas continentales entre América, Europa y Asia. Esto permite que sea una de las entradas naturales a Europa. En las últimas décadas se ha dado un importante impulso al **transporte marítimo** gracias a las inversiones en infraestructuras realizadas en él, siendo aun necesario invertir en mejorar su intermodalidad marítima-ferroviaria, para mejorar la conectividad por tierra. La ampliación de su Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y del Puerto de Escombreras, han favorecido la aparición de nuevos proyectos de inversión industrial, como la ampliación de la refinería y en los próximos años se podrá ampliar la cuota de mercado, diversificar tráficos y aspirar a convertirse en un referente del transporte marítimo en el Mediterráneo.

Las actividades relacionadas con los **recursos fósiles** como el petróleo tienen una destacada presencia, albergando una de las 10 refinerías que existen en España, que ha sido recientemente ampliada, aumentando su capacidad y modificando el esquema de refinado hacia la destilación y transformación de los componentes pesados en otros más ligeros, de mayor demanda, lo que reforzará el posicionamiento estratégico de Murcia en el sector energético.

Los sucesivos períodos de sequía que se sufren impulsaron la construcción de pequeñas plantas desaladoras en numerosos puntos de la región para usos agrícolas, que complementan las necesidades hídricas. Si bien aún es un sector por desarrollar ampliamente.

La **construcción y reparación naval** cuenta en Murcia con uno de los grandes astilleros nacionales, muy ligado a la Base Naval de Cartagena como punto estratégico para la **defensa** del país, la factoría de NAVANTIA-Cartagena acomete proyectos de todo tipo de buques militares y civiles y está especializada en la construcción de submarinos y buques altamente tecnológicos.<sup>38</sup>

## ISLAS BALEARES

La Comunidad Autónoma de las Islas Baleares es un archipiélago de 5 islas y diversos islotes que cuenta con más de 900 km de costa. La cuenca marítima Balear hace de zona de transición entre las regiones septentrionales y meridionales, jugando un papel muy importante en la circulación general del Mediterráneo Occidental. Sus aguas, de una riqueza biológica extraordinaria,

<sup>37</sup> "Estudio sobre la Economía Azul en la Comunitat Valenciana. 2017" Generalitat de Valencia.

<sup>38</sup> Centro Tecnológico Naval y del Mar.



albergan espacios naturales protegidos y especies de peces y algas 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 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 de todo el Mediterráneo en relación con el tráfico de cruceros. 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 de mercancías, navegación deportiva, pasajeros, y pesca, obliga a optimizar el uso de las instalaciones y del espacio.

De igual manera la **desalinización** está muy desarrollada en las islas, carece de recursos hídricos, lo que lleva a la 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 durante todo el año y complementan los picos de consumo debidos de visitantes que se dan en verano con los recursos subterráneos propios, como los acuíferos.

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

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 cuenta con el 3,69% de la flota pesquera española. Respecto a la **construcción y reparación naval**, cuentan fundamentalmente con pequeños astilleros de construcción y reparación de pesqueros y embarcaciones de recreo. La reparación y transformación de barcos de lujo y grandes yates, es especialmente reseñable en Baleares, gracias al Astillero de Mallorca, líder en esta actividad, con más de 250 reparaciones anuales.<sup>39</sup>

## 5.4. REGIÓN MARÍTIMA SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA

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

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

### ANDALUCÍA

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

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

La industria de la **construcción naval** toma especial relevancia en la provincia de Cádiz gracias a grandes empresas que ejercen de tractoras de la actividad en Andalucía Occidental. Navantia cuenta con dos centros productivos en Cádiz (San Fernando y Puerto Real), para abordar grandes proyectos de construcción naval civil o militar y también de eólica. Además, de un astillero privado de reparaciones. En Andalucía Oriental, en cambio, hay pequeños astilleros más orientados a la reparación, mantenimiento o transformación de barcos pesqueros o de náutica de recreo. Cabe destacar además el gran volumen de empresas auxiliares que operan dentro del sector y forman parte de su tejido productivo. Además de otras entidades que lideran la ingeniería, aprovisionamiento y construcción para la industria del petróleo y gas.

El complejo de **infraestructuras portuarias** de Interés General en Andalucía se compone de 7 Autoridades Portuarias (Almería, Motril, Málaga, Huelva, Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras y Sevilla) situadas estratégicamente en uno de los puntos calientes del **tráfico marítimo** intercontinental. Aproximadamente 130.000 barcos cruzan anualmente por delante de sus costas. A estas cifras hay que sumar el alto tráfico registrado por el paso de mercancías, fundamentalmente camiones, aproximadamente 300.000, entre ambos continentes (Europa y África) en el marco del Estrecho de Gibraltar.

El complejo portuario andaluz aporta el 29% del movimiento total de mercancías a nivel nacional (564.611.193 toneladas en 2019) y cuenta entre sus instalaciones con el principal puerto de España, el puerto de Algeciras, que contribuye con más del 19% del total del tráfico nacional.

La **pesca** en Andalucía es una tradicional fuente de riqueza. Las características de la comunidad diferencian de forma clara dos vertientes dentro del sector pesquero: La Atlántica y la Mediterránea. Ambas suman una gran flota pesquera dedicada fundamentalmente a las artes menores, arrastre, cerco y palangre. Este sector guarda grandes tesoros del patrimonio cultural, como es el caso de la Almadraba (para la pesca del Atún Rojo) o la industria de las salazones. La **acuicultura** en Andalucía cuenta con una gran tradición que tiene su origen en los esteros tradicionales vinculados a la



producción de sal, de los cuales se tiene conocimiento histórico desde la época romana, perdurando este sistema de cultivo en Andalucía hasta nuestros días. Son numerosas las especies cultivadas en Andalucía a través de los diferentes sistemas de producción acuícola tanto terrestre como costera. La tipología de los cultivos terrestres va variando y adaptándose a las diferentes características de sus dos vertientes.

El **turismo** mueve más de 17 millones de personas al año. Más del 65% del litoral de la región es playa y existen unos 64 espacios náuticos-recreativos, siendo la provincia de Cádiz la que posee mayor número de instalaciones y de atraques, seguida de Málaga, Huelva y Almería. La actividad que genera el sector del turismo náutico en Andalucía es una fuente muy importante de ingresos para la región. Sus puertos reciben casi un millón de pasajeros procedentes de cruceros, una actividad en crecimiento que aporta casi el 10% a las cifras totales nacionales, situándose en cuarta posición a nivel nacional. Son los puertos de Málaga y Cádiz, los que tienen una mayor actividad característica, situándose a nivel nacional en el quinto y sexto lugar respectivamente.

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

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.

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.<sup>40</sup>

## CEUTA Y MELILLA

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

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

En 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.

40 Clúster Marítimo Marino de Andalucía (CMMA) y Clúster Marítimo Naval de Cádiz.

## REGIONES MARÍTIMAS

Región Marítima	CC.AA.	Turismo marítimo y costero	Recursos marinos vivos	Recursos marinos no vivos	Transporte marítimo	Actividades portuarias	Construcción y reparación naval	Total general
CANARIA	Canarias	93.305	4.717	3	2.257	2.261	2.086	104.570
NORATLÁNTICA	Galicia	39.554	37.472	7	952	5.014	7.233	90.464
	Asturias	17.637	2.609	0	199	829	391	21.660
	País Vasco	30.015	8.153	3	839	1.933	982	41.939
	Cantabria	12.457	3.621	0	95	434	420	17.035
<b>SUBTOTALES RM NA</b>		<b>99.663</b>	<b>51.855</b>	<b>10</b>	<b>2.085</b>	<b>8.210</b>	<b>9.026</b>	<b>171.098</b>
LEVANTINO-BALEAR	Cataluña	181.733	12.187	26	2.441	6.985	2.317	205.559
	Comunidad Valenciana	100.598	9.182	19	1.770	7.114	1.643	120.270
	Región de Murcia	21.752	5.690	16	183	1.039	1.261	29.961
	Islas Baleares	99.792	1.594	6	2.031	1.099	2.556	107.005
<b>SUBTOTALES RM LB</b>		<b>403.875</b>	<b>28.653</b>	<b>67</b>	<b>6.425</b>	<b>16.237</b>	<b>7.777</b>	<b>462.795</b>
SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA	Andalucía	149.988	19.899	20	1.386	7.057	4.948	183.283
	Ceuta y Melilla	2.169	149	0,0	110	530	21	2.979
<b>SUBTOTALES RM SAM</b>		<b>152.157</b>	<b>20.048</b>	<b>20</b>	<b>1.496</b>	<b>7.587</b>	<b>4.969</b>	<b>186.262</b>
OTRAS	Otras CCAA	0,0	12,27	0,0	937	5.404	1042	19.575
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>749.000</b>	<b>117.400</b>	<b>100</b>	<b>13.200</b>	<b>39.700</b>	<b>24.900</b>	<b>944.300</b>

Estimación de **empleo directo** del Sector Marítimo para cada una de las Regiones Marítimas (2019)

Región Marítima	CC.AA.	Turismo marítimo y costero	Recursos marinos vivos	Recursos marinos no vivos	Transporte marítimo	Actividades portuarias	Construcción y reparación naval	Total general
CANARIA	Canarias	3.306,3	141,2	0,3	180,2	231,1	79,4	3.937,1
NORATLÁNTICA	Galicia	1150,9	1137,8	1,0	80,8	381,1	214,8	2970,2
	Asturias	520,8	81,6	0,0	16,5	76,8	12,6	708,1
	País Vasco	909,7	265,7	0,3	71,4	158,7	27,8	1433,5
	Cantabria	381,2	117,4	0,0	5,6	37,4	14,8	556,5
<b>SUBTOTALES RM NA</b>		<b>2.962,6</b>	<b>1.602,5</b>	<b>1,3</b>	<b>174,3</b>	<b>653,9</b>	<b>270,1</b>	<b>5.668,3</b>
LEVANTINO-BALEAR	Cataluña	5.872,5	361,3	3,5	150,5	647,8	85,3	7.118,5
	Comunidad Valenciana	3.022,0	282,2	1,8	114,7	574,9	57,8	4.052,5
	Región de Murcia	592,4	137,2	1,5	10,7	82,6	33,5	858,3
	Islas Baleares	3.658,8	56,2	0,5	140,3	121,3	94,8	4.070,6
<b>SUBTOTALES RM LB</b>		<b>13.145,7</b>	<b>837,0</b>	<b>7,3</b>	<b>416,2</b>	<b>1.426,6</b>	<b>271,3</b>	<b>16.100,0</b>
SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA	Andalucía	4.599,0	602,7	2,2	103,7	613,9	164,9	6.086,7
	Ceuta y Melilla	59,4	4,4	0,0	6,9	55,4	0,6	126,7
<b>SUBTOTALES RM SAM</b>		<b>4.658,4</b>	<b>607,2</b>	<b>2,2</b>	<b>110,6</b>	<b>669,3</b>	<b>165,5</b>	<b>6.213,4</b>
OTRAS	Otras CCAA	0,0	382,2	0,0	96,6	297,0	41,8	818,3
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>24.073,0</b>	<b>3.570,0</b>	<b>11,0</b>	<b>978,0</b>	<b>3.278,0</b>	<b>828,0</b>	<b>32.737,0</b>

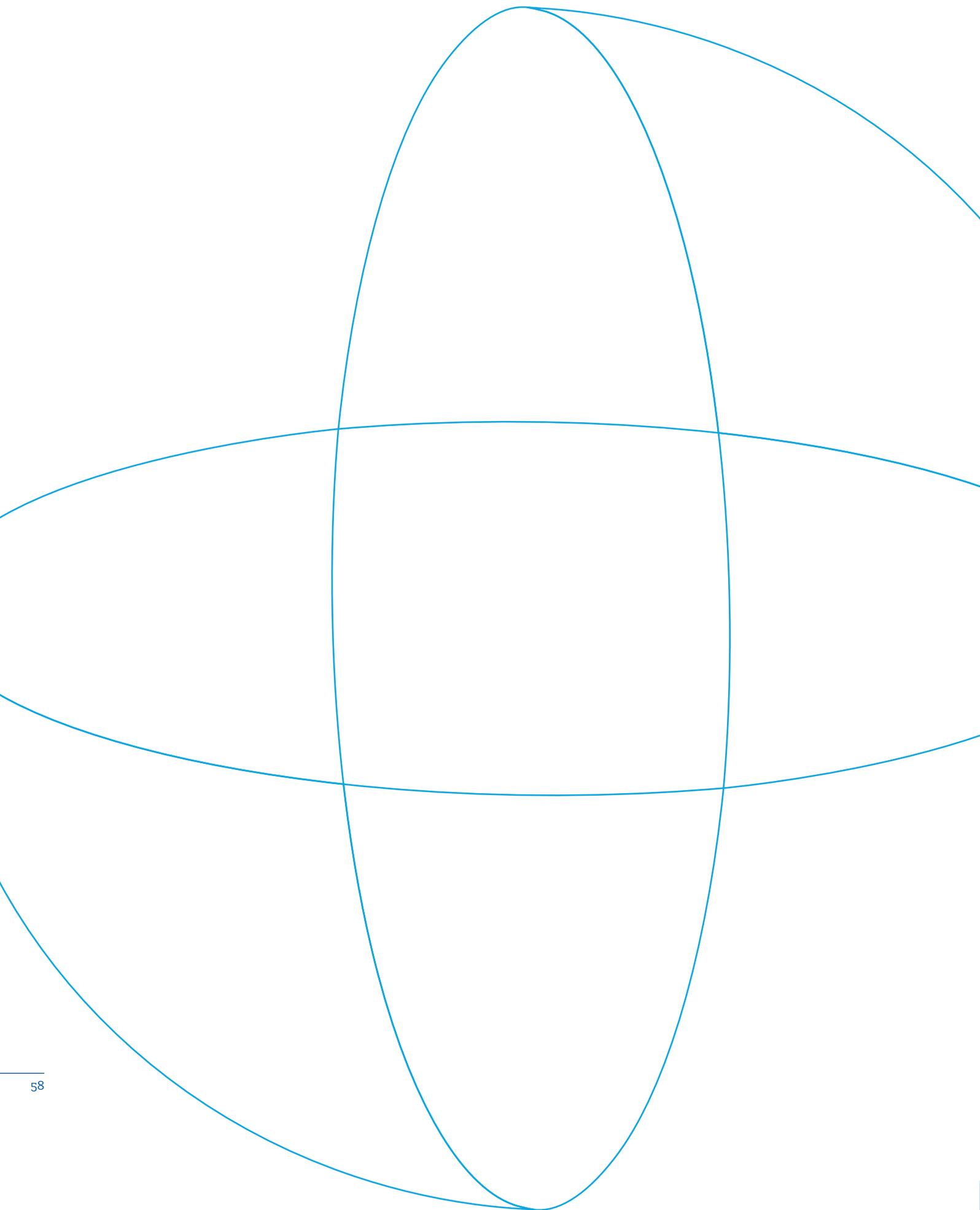
Estimación del **VAB directo** (en millones de €) del Sector Marítimo para cada una de las Regiones Marítimas (2019)

Región Marítima	C.C.AA.	Turismo marítimo y costero		Recursos marinos vivos		Recursos marinos no vivos		Transporte marítimo		Actividades portuarias		Construcción y reparación naval		Total general	
		VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo
CANARIA	Canarias	83,92%	89,13%	3,59%	4,53%	0,01%	0,00%	4,55%	2,15%	5,87%	2,16%	2,05%	2,03%	100%	100%
NORATLÁNTICA	Galicia	38,72%	43,67%	38,34%	41,61%	0,03%	0,01%	2,71%	1,04%	12,84%	5,54%	7,36%	8,13%	100%	100%
	Asturias	73,50%	81,33%	11,53%	12,10%	0,00%	0,00%	2,31%	0,91%	10,85%	3,82%	1,81%	1,83%	100%	100%
	País Vasco	63,42%	71,49%	18,55%	19,53%	0,02%	0,01%	4,96%	1,99%	11,07%	4,60%	1,97%	2,38%	100%	100%
	Cantabria	68,45%	73,05%	21,11%	21,35%	0,00%	0,00%	100%	0,55%	6,73%	2,54%	2,71%	2,51%	100%	100%
LEVANTINO-BALEAR	Cataluña	82,44%	88,31%	5,08%	5,96%	0,05%	0,01%	2,10%	1,18%	9,10%	3,39%	1,22%	1,15%	100%	100%
	Comunidad Valenciana	74,52%	83,55%	6,97%	7,67%	0,05%	0,02%	2,82%	1,46%	14,19%	5,91%	1,45%	1,39%	100%	100%
	Región de Murcia	68,98%	72,52%	16,00%	19,08%	0,18%	0,06%	1,24%	0,60%	9,63%	3,46%	3,97%	4,28%	100%	100%
	Islas Baleares	89,82%	93,15%	1,38%	1,50%	0,01%	0,01%	3,43%	1,89%	2,98%	1,03%	2,37%	2,43%	100%	100%
SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA	Andalucía	75,51%	81,74%	9,91%	10,91%	0,04%	0,01%	1,70%	0,75%	10,09%	3,85%	2,76%	2,74%	100%	100%
	Ceuta y Melilla	46,87%	72,75%	3,50%	5,04%	0,00%	0,00%	5,41%	3,68%	43,74%	17,79%	0,48%	0,73%	100%	100%
OTRAS	Otras CCAA.	0,00%	0,00%	46,74%	62,23%	0,00%	0,00%	11,75%	4,78%	36,31%	27,58%	5,19%	5,41%	100%	100%

Reparto de pesos de empleo y VAB del Sector Marítimo para cada una de las Regiones Marítimas (2019).

Región Marítima	C.C.AA.	Turismo marítimo y costero		Recursos marinos vivos		Recursos marinos no vivos		Transporte marítimo		Actividades portuarias		Construcción y reparación naval		Total general	
		VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo
CANARIA	Canarias	13,73%	12,46%	3,96%	4,02%	2,30%	2,79%	18,42%	17,13%	7,05%	5,70%	9,59%	8,38%	12,03%	11,07%
NORATLÁNTICA	Galicia	4,78%	5,28%	31,87%	31,92%	9,01%	6,67%	8,26%	7,20%	11,63%	12,63%	25,95%	29,05%	9,07%	9,58%
	Asturias	2,16%	2,35%	2,29%	2,22%	0,00%	0,00%	1,68%	1,50%	2,34%	2,09%	1,52%	1,57%	2,16%	2,29%
	País Vasco	3,78%	4,01%	7,44%	6,94%	2,58%	2,67%	7,30%	6,37%	4,84%	4,87%	3,36%	3,94%	4,38%	4,44%
	Cantabria	1,58%	1,66%	3,29%	3,08%	0,00%	0,00%	0,57%	0,71%	1,14%	1,09%	1,79%	1,69%	1,70%	1,80%
LEVANTINO-BALEAR	Cataluña	24,39%	24,26%	10,12%	10,38%	31,98%	26,05%	15,39%	18,48%	19,76%	17,60%	10,30%	9,30%	21,74%	21,77%
	Comunidad Valenciana	12,55%	13,43%	7,91%	7,82%	16,21%	19,71%	11,73%	13,42%	17,54%	17,92%	6,97%	6,60%	12,38%	12,74%
	Región de Murcia	2,46%	2,90%	3,84%	4,85%	13,67%	16,62%	1,09%	1,37%	2,52%	2,62%	4,04%	5,06%	2,62%	3,17%
	Islas Baleares	15,20%	13,32%	1,57%	1,36%	4,60%	5,59%	14,35%	15,41%	3,70%	2,77%	11,45%	10,26%	12,43%	11,33%
SURATLÁNTICA-MEDITERRÁNEA	Andalucía	19,10%	20,03%	16,88%	16,95%	19,65%	19,90%	10,61%	10,45%	18,73%	17,78%	19,91%	19,87%	18,59%	19,41%
	Ceuta y Melilla	0,25%	0,29%	0,12%	0,13%	0,00%	0,00%	0,70%	0,84%	1,69%	1,34%	0,07%	0,09%	0,39%	0,32%
OTRAS	Otras CCAA.	0,00%	0,00%	10,70%	10,33%	0,00%	0,00%	9,88%	7,12%	9,06%	13,61%	5,04%	4,18%	2,50%	2,07%
		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

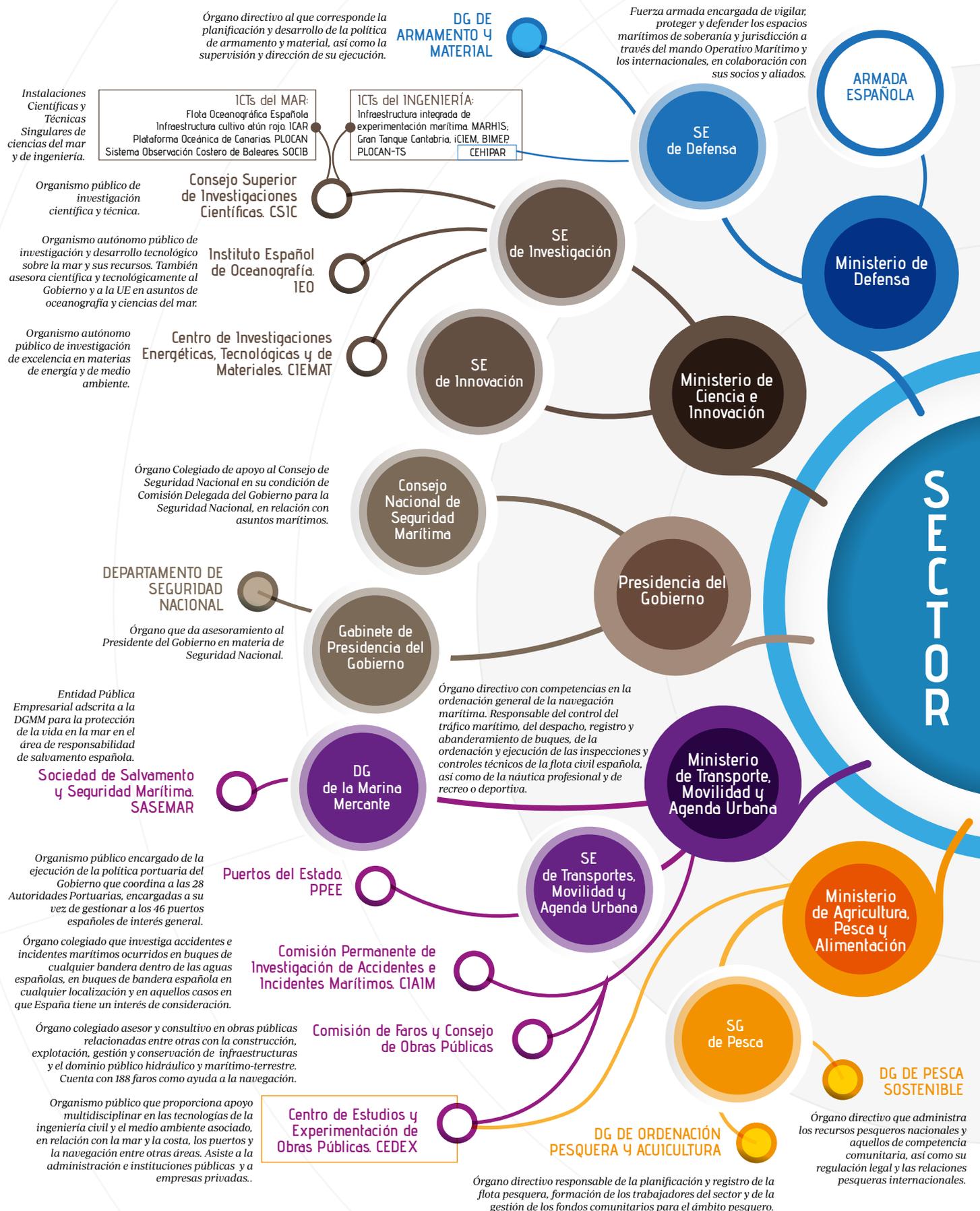
Reparto de pesos sobre el total nacional de empleo y VAB del Sector Marítimo de cada una de las Regiones Marítimas (2019)





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.



Enseñanzas de grado, master y doctorado de Ciencias Marinas e ingenierías, así como otras relacionadas con la mar.



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

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

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



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



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



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



Por su notable incidencia en la generación de empleo.



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



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

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



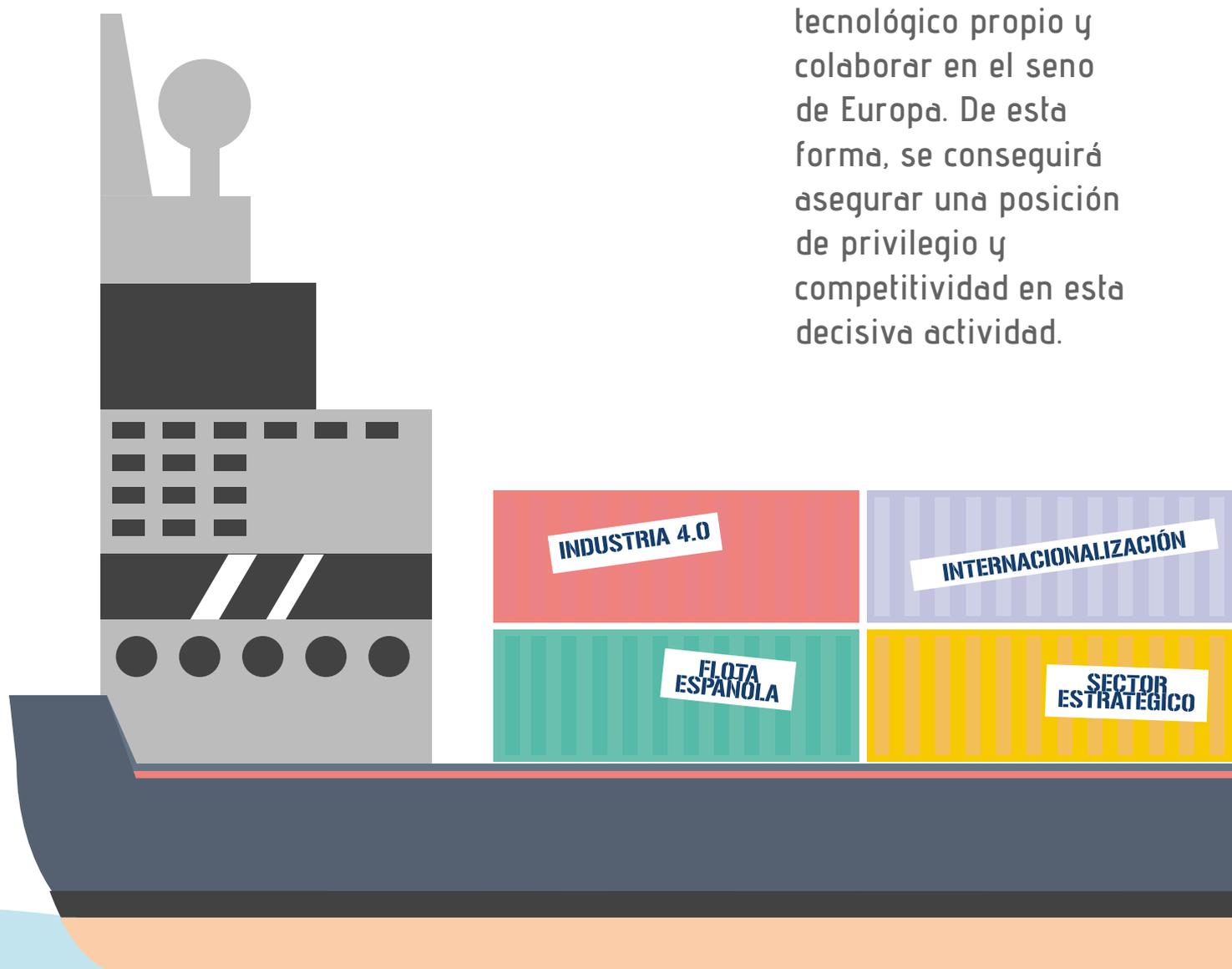
EJES  
ESTRATÉGICOS  
PARA EL SECTOR  
MARÍTIMO

# EJES ESTRATÉGICOS PARA EL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL

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



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





## EJE 1: CAPITAL HUMANO

### OBJETIVOS

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

### MEDIDAS

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

## EJE 2: CULTURA MARÍTIMA

### OBJETIVOS

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

### MEDIDAS

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

HUB LOGÍSTICO  
ESPAÑOL

DIMENSIÓN EMPRESARIAL  
REGULACIÓN Y FINANCIACIÓN

BLUE GROWTH  
E ID+i

CAPITAL HUMANO

CULTURA  
MARINA

MEIOAMBIENTE  
Y SOSTENIBILIDAD

### 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: FLOTA ESPAÑOLA

#### OBJETIVOS

La recuperación y el impulso de la competitividad de la flota española, aumentando el número de buques abanderados en el pabellón español, por registro ordinario y en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA).

#### MEDIDAS

- Fomento de la bandera española y su competitividad.
- Actualizar y reforzar la competitividad del REBECA.
- Simplificación de los procedimientos administrativos. Firma y certificados electrónicos.
- Mejora de la colaboración entre los órganos encargados del análisis de la siniestralidad en el Sector y los encargados de la toma de medidas para la reducción de siniestros.

### EJE 6: HUB LOGÍSTICO ESPAÑOL

#### OBJETIVOS

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

#### MEDIDAS

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

**EJE 7: 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 8: 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 9: 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 10: SECTOR ESTRATÉGICO

### OBJETIVOS

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

### MEDIDAS

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



# INDICADORES SECTORIALES

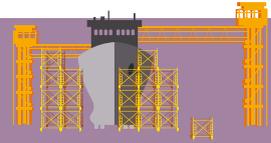


Sector	Fuente	Unidades
<b>CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL</b>		
Nuevos contratos	MINCOTUR	CGT
Cartera de pedidos	MINCOTUR	CGT
Índice de la actividad ponderada	MINCOTUR	CGT
Índice de Producción Industrial (IPI) en la construcción naval. (Base 2015)	INE	Unidades
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO</b>		
Comercio marítimo europeo	UNCTAD	Millones TM
Tráfico marítimo español	ANAVE	Miles toneladas
Buques mercantes de transporte de pabellón español	UNCTAD	GT
Flota mercante de transporte controlada por navieras españolas	ANAVE	GT
Flota mercante de transporte controlada por navieras españolas (Buques pabellón español - REC)	ANAVE	GT
Conectividad de líneas regulares en España (Base 2006 Mundial)	UNCTAD	Unidades
<b>PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR</b>		
Total de capturas por parte de la flota española	MAPA	Toneladas peso vivo
Flota pesquera española	MAPA	GT Unidades
Potencia de la flota pesquera española	MAPA	kW
Producción de la acuicultura en España	MAPA	Toneladas peso vivo
Producción española de conservas de pescados y mariscos	ANFACO-CECOPESCA	Volumen TM
Producción de la industria transformadora de productos de la pesca y la acuicultura de España	ANFACO-CECOPESCA	Toneladas
<b>PUERTOS Y SERVICIOS PORTUARIOS</b>		
Tráfico graneles líquidos	Puertos del Estado	Miles toneladas
Tráfico graneles sólidos	Puertos del Estado	Miles toneladas
Tráfico mercancías convencionales	Puertos del Estado	Miles toneladas
Tráfico mercancías en contenedores	Puertos del Estado	Miles toneladas
Total tráfico portuario	Puertos del Estado	Miles toneladas
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	Puertos del Estado	Miles
<b>NÁUTICA DE RECREO</b>		
Número de matriculaciones de embarcaciones de recreo	ANEN	Unidades
<b>SEGURO DE TRANSPORTES</b>		
Pólizas en vigor cascos (buques)	ICEA	Unidades
Mercantes	ICEA	Unidades
Pesqueros	ICEA	Unidades
Embarcaciones de recreo	ICEA	Unidades
Pólizas en vigor responsabilidades marítimas	ICEA	Unidades
<b>ECONOMÍA NACIONAL</b>		
PIB a precios de mercado Precios corrientes	INE	Millones euros
PIB a precios de mercado Índice de volumen encadenado (oferta)	INE	Unidades
Industria manufacturera. Índice de volumen encadenado	INE	Unidades
Puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo Ocupados	INE	Miles
Servicios. Índice de volumen encadenado	INE	Unidades

	2019	2018	Variación media interanual			
			2019	2018	2017	2016
	136.825	196.582	-30,4 %	13,3 %	31,9 %	-56,2 %
	376.580	447.878	-15,9 %	-11,5 %	8,2 %	19 %
	160.115	201.298	-20,5 %	55,3 %	25,3 %	-42,4 %
	99	113	-12,0 %	50,2 %	-22,1 %	5,5 %
	n/d	2111	n/d	1,2 %	1,4 %	5,0 %
	362.767	367.088	-1,2 %	1,5 %	6,4 %	0,6 %
	n/d	2.328.000	n/d	1,1 %	2,9 %	-1,1 %
	5.007.712	4.485.725	11,6 %	8,6 %	1,1 %	6,3 %
	2.359.114	2.158.918	9,3 %	-5,6 %	2,0 %	8,6 %
	84,2	86,4	-2,5 %	0,7 %	-2,6 %	7,3 %
	n/d	917.012	n/d	-2,5 %	4,8 %	-2,7 %
	332.445	331.458	0,3 %	-0,7 %	-1,2 %	-1,4 %
	8.884	8.972	-1,0 %	-1,9 %	-1,6 %	-1,2 %
	777.321	777.954	-0,1 %	-0,6 %	-0,9 %	-1,2 %
	335.071	319.015	5,0 %	1,2 %	9,6 %	-2,2 %
	352.112	353.356	-0,4 %	0,2 %	1,2 %	0,7 %
	n/d	766.981	n/d	-11,6 %	7,6 %	-5,7 %
	187.140	180.719	3,6 %	1,4 %	6,4 %	-0,3 %
	90.975	102.366	-11,1 %	0,9 %	10,3 %	-4,1 %
	78.613	76.344	3,0 %	7,5 %	4,8 %	4,0 %
	195.420	191.028	2,3 %	5,3 %	7,8 %	5,7 %
	56.4611	56.3557	0,2 %	3,4 %	7,0 %	1,4 %
	37.391	36.100	3,6 %	5,9 %	4,9 %	4,6 %
	6.080	5.545	9,6 %	5,1 %	9,4 %	3,6 %
	207.177	202.764	2,2 %	2,1 %	9,9 %	0,9 %
	1900	2017	-5,8 %	4,9 %	-6,0 %	-9,5 %
	12.430	11.940	4,1 %	6,3 %	3,3 %	3,9 %
	192.847	188.807	2,1 %	1,9 %	10,5 %	0,9 %
	975	966	0,9 %	-65,3 %	5,6 %	1,0 %
	1245.331,0	1202.193,0	3,6 %	3,5 %	4,3 %	3,4 %
	110,7	108,5	2,0 %	2,4 %	2,9 %	3,0 %
	108,4	108,0	0,4 %	0,7 %	4,9 %	2,3 %
	18.350,4	17.944,3	2,3 %	2,5 %	2,8 %	2,8 %
	111,1	108,2	2,6 %	2,7 %	2,9 %	2,4 %

## 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.

#### 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)

El dato anual es la media de ese año mientras que los datos mensuales son los índices concretos de cada mes.

### 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.

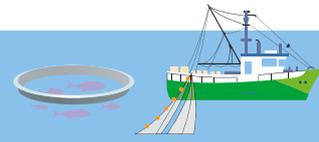
#### FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS (BUQUES PABELLÓN ESPAÑOL - REC)

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

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

## PUERTOS Y SERVICIOS PORTUARIOS



### TRÁFICO GRANELES LÍQUIDOS

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

### TRÁFICO GRANELES SÓLIDOS

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

### TRÁFICO MERCANCÍAS CONVENCIONAL

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

### TRÁFICO MERCANCÍAS CONTENEDORES

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

### TOTAL TRÁFICO PORTUARIO

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

### PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y CRUCERO

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

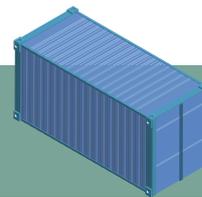
## NÁUTICA DE RECREO



### NÚMERO DE MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DE RECREO

Matriculaciones de embarcaciones de recreo registradas en España. Datos recogidos en el Informe del mercado de embarcaciones de recreo (enero-diciembre 2019), 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 2019. Desglosadas en buques mercantes, pesqueros y embarcaciones de recreo.

### PÓLIZAS EN VIGOR RESPONSABILIDADES MARÍTIMAS

Número total de pólizas en vigor a 31 de diciembre de 2019. Incluyen tanto P&I como otras responsabilidades marítimas.

## EVOLUCIÓN INTERANUAL DE LA ECONOMÍA AZUL

Variación media interanual de VAB (Millones €) y el empleo directo en la Economía Azul a partir de los datos publicados en el *Blue Economy Report 2020* de la UE para los años 2015-2018.

	2018		2017	
	VAB	Empleo	VAB	Empleo
RECURSOS MARINOS VIVOS	3.570	117.400	3.686	118.200
RECURSOS MARINOS NO VIVOS	11	100	14	100
ACTIVIDADES PORTUARIAS	3.278	39.700	3.278	39.700
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL	828	24.900	830	24.900
TRANSPORTE MARÍTIMO	978	13.200	978	13.200
TURISMO MARÍTIMO Y COSTERO	2.4073	749.000	20.263	629.900
TOTAL	32.737	944.300	29.049	826.000

## 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 2008=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.

2016		2015		Variación media interanual					
				2018		2017		2016	
VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo	VAB	Empleo
3.501	113.800	3.239	114.000	-3,1%	-0,7%	5,3%	3,9%	8,1%	-0,2%
14	100	14	100	-21,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3.060	37.300	3.116	38.900	0,0%	0,0%	7,1%	6,4%	-1,8%	-4,1%
884	23.800	945	22.700	-0,2%	0,0%	-6,1%	4,6%	-6,5%	4,8%
949	12.700	872	12.100	0,0%	0,0%	3,1%	3,9%	8,8%	5,0%
18.537	597.100	17.037	539.600	18,8%	18,9%	9,3%	5,5%	8,8%	10,7%
26.945	784.800	25.223	727.400	12,7%	14,3%	7,8%	5,2%	6,8%	7,9%

## INDICADORES REGIONALES

Sector	Fuente	Unidades	Galicia	Asturias
<b>CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL</b>				
Nuevos contratos	MINCOTUR	Unidades	12	8
		CGT	52.062	44.937
Cartera de pedidos	MINCOTUR	Unidades	24	11
		CGT	228.849	81.834
Puestas de quilla	MINCOTUR	Unidades	12	8
		CGT	103.425	53.338
Botaduras	MINCOTUR	Unidades	10	8
		CGT	21.327	32.025
Entregas	MINCOTUR	Unidades	15	11
		CGT	75.093	28.100
Índice de Actividad	MINCOTUR	CGT	55.293	36.372
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO</b>				
Graneles líquidos	Puertos del Estado	Toneladas	11.512.076	16.182.275
Graneles sólidos	Puertos del Estado	Toneladas	13.235.863	17.297.410
Mercancía gral. convencional	Puertos del Estado	Toneladas	7.755.136	3.549.888
M. gral. en contenedores	Puertos del Estado	Toneladas	3.968.980	1.004.987
Pesca	Puertos del Estado	Toneladas	117.599	17.362
Tráfico interior	Puertos del Estado	Toneladas	136.473	n/d
Tráfico RO-RO (remolques, SEMIR, plataformas)	Puertos del Estado	Unidades	17.787	n/d
Total contenedores	Puertos del Estado	TEUS	307.379	75.692
Contenedores import-export exterior	Puertos del Estado	TEUS	232.704	55.942
Contenedores nacional y exterior	Puertos del Estado	TEUS	293.070	75.691
Pasajeros de crucero	Puertos del Estado	Unidades	317.711	19.932
Cruceros	Puertos del Estado	Unidades	195	24
Total buques mercantes	Puertos del Estado	Unidades	4.837	1.983
<b>PESCA, ACUICULTURA E INDUSTRIA ALIMENTARIA DE PRODUCTOS DEL MAR</b>				
Flota pesquera	MAPA	Unidades	4.357	258
		GT	138.259	4.712
Edad media de la flota	MAPA	Años	35	22
Producción acuícola de peces	MAPA	Kg	10.518.271	704.007
		€	64.113.402	2.660.301
Producción acuícola de moluscos, crustáceos, otros invertebrados y plantas	MAPA	Kg	272.648.593	n/d
		€	141.372.409	n/d
Empleo acuicultura	MAPA	Nº UTA	4.146	55
		Nº personas	13.835	98
<b>DEFENSA Y SEGURIDAD</b>				
Accidentes marítimos notificados	CIAIM	Unidades	62	29
		Porcentaje	22 %	10 %
Accidentes marítimos investigados	CIAIM	Unidades	6	3
		Porcentaje	23 %	12 %
<b>NÁUTICA DE RECREO</b>				
Matriculaciones de embarcaciones de recreo	ANEN	Unidades	396	72
		Porcentaje	6,52 %	1,18 %

País Vasco	Cantabria	Cataluña	Valencia	Murcia	Islas Baleares	Andalucía	Islas Canarias
5	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
39826	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
10	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
65.897	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
5	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
31585	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
6	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	1	n/d
39.093	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	30.347	n/d
5	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	2	n/d
42639	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	60.694	n/d
38.104	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	30.347	n/d
20.821.508	323.616	37.265.377	13.753.463	26.006.929	1545.436	60.486.449	12.858.187
5.712.523	3.646.527	13.826.059	10.729.987	7.110.570	1.221.210	17.287.776	875.813
12.111.469	2.586.941	47.556.325	79.865.032	1247.922	13.740.352	81.189.904	22.823.180
6.718.676	178.658	34.628.966	65.045.398	878.831	459.043	67.999.238	14.284.706
21.888	3.472	6.906	6.123	528	2.494	24.577	6.532
n/d	n/d	11.513	27	n/d	3.383	2.145.259	781
27.300	38.678	205.937	288.763	n/d	280.360	357.122	301.059
628.425	14.316	3.372.179	5.815.129	66.765	120.369	5.620.925	1.417.230
552.019	14.314	1.733.395	2.501.582	52.600	75	783.383	124.250
626.695	14.314	1.975.071	2.868.968	66.146	120.345	10.399.849	957.389
55.655	30.691	3.270.753	504.166	250.058	2.656.443	992.827	2.553.558
52	21	863	251	167	818	780	1.071
3.751	1.614	11.452	10.346	2.158	52.471	39.075	30.090
199	132	670	557	177	326	1.432	759
90.192	6.907	17.528	17.886	3.396	2.937	29.902	20.453
18	21	31	25	34	35	28	40
n/d	183.931	1.630.367	12.711.108	10.924.185	n/d	6.666.167	7.497.030
n/d	815.492	5.197.952	64.869.055	63.507.000	n/d	48.524.506	49.010.749
n/d	n/d	3.505.744	923.607	n/d	107.933	1.236.510	n/d
n/d	n/d	4.642.865	2.397.878,9	n/d	2.397.878	1.808.477	n/d
21	31	364	408	298	104	692	229
99	92	993	818	322	121	1.291	429
13	14	32	16	4	19	63	21
5 %	5 %	11 %	6 %	1 %	7 %	22 %	7 %
1	0	2	4	0	3	3	3
4 %	0 %	8 %	15 %	0 %	12 %	12 %	12 %
178	63	1.129	683	250	1.146	1.167	415
2,63%	1,04 %	18,58 %	11,23 %	4,11 %	18,85 %	19,20 %	6,83 %

## DESCRIPTORES DE CADA INDICADOR

### CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL



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

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

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

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

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

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

### TRANSPORTE MARÍTIMO



**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

**PESCA** | Toneladas de pesca fresca en cada región.

**TRÁFICO INTERIOR** | Tráfico interior de cada región expresado en toneladas. Incluye cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

**TRÁFICO RO-RO (REMOLQUES, SEMIREMOLQUES Y PLATAFORMAS)** | Tráfico RO-RO de remolques, semirremolques y plataformas expresado en unidades o número de buques. Incluye 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 IMPORT-EXPORT EXTERIOR** | Importación- Exportación exterior de contenedores, expresado en *TEUs*. No incluye tránsitos ni transbordos, únicamente navegación exterior.

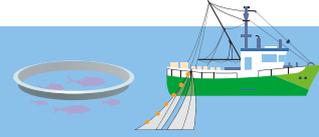
**CONTENEDORES NACIONAL Y EXTERIOR** | Tráfico de contenedores en navegación de cabotaje y exterior expresado en *TEUs*. No incluye ni tránsitos ni transbordos.

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

**CRUCEROS** | Tráfico de cruceros en los puertos de cada región expresado en unidades.

**TOTAL BUQUES MERCANTES** | Tráfico portuario de buques tanque, graneleros, de carga general, ro-ro, de pasaje, cruceros, portacontenedores y otros buques mercantes. Expresado en unidades.

## 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 2019.

**EMPLEO ACUICULTURA** | Asalariados y no asalariados que se dedican a la acuicultura en esa región. Expresado en Unidades de Trabajo Anual (n° UTA) y número de individuos” a 1 de enero de 2019

## DEFENSA Y SEGURIDAD



**ACCIDENTES MARÍTIMOS NOTIFICADOS** | Número y porcentaje de accidentes marítimos notificados por la CIAIM en 2019 por zona de ocurrencia. Incluyen accidentes de tipo muy grave, grave, leve e incidente.

**ACCIDENTES MARÍTIMOS INVESTIGADOS** | Número y porcentaje de sucesos investigados por la CIAIM en 2019 por zona de ocurrencia. Incluyen accidentes de tipo muy grave, grave, leve e incidente.

## 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 2019), editado por ANEN a partir del análisis de la información facilitada por la Dirección General de la Marina Mercante.



Cátedra **CME**



CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL