

España y la economía azul: un liderazgo incompleto

La sección Tribuna Profesional de este número (pág. 14) resume el informe de 2025 de la Comisión Europea sobre la Economía Azul. Según este documento, España se sitúa entre las principales potencias marítimas de la UE. Nuestros puertos figuran entre los más activos del continente; lideramos en turismo costero; ocupamos posiciones destacadas en recursos marinos vivos; y contamos con una consolidada industria de desalación y biotecnología azul.

Además, somos el Estado miembro con mayor conectividad en las redes de transporte marítimo de línea regular, según el índice de UNCTAD. Con infraestructuras portuarias de primer nivel y una localización geoestratégica favorable, España dispone de una base sólida para desempeñar un papel relevante en todos los ámbitos de la economía azul.

Sin embargo, al analizar el peso relativo de los distintos sectores que la integran, se observa una anomalía. En el ámbito del transporte marítimo, España ocupa el octavo lugar en la UE, y su contribución al valor añadido bruto (VAB) de la economía azul nacional se sitúa en torno al 3%, frente a una media del 25% en el conjunto de la Unión. Solo Portugal y la República Checa, esta última sin litoral, presentan una proporción inferior.

Esta baja presencia de la marina mercante nacional tiene efectos directos. Solo alrededor del 8% del comercio marítimo español está cubierto por empresas nacionales, lo que se traduce en un significativo déficit en la balanza de fletes marítimos, estimado en unos 10.000 millones de euros anuales. Una parte considerable del valor económico generado por el transporte de mercancías por mar se transfiere así al exterior.

El sector requiere un marco normativo e institucional que le permita competir en igualdad de condiciones con sus homólogos europeos. Su escasa presencia limita el desarrollo de otros ámbitos conexos, como la construcción naval, la industria auxiliar, la formación o la digitalización.

Desde 2024, el transporte marítimo está incluido en el sistema europeo de comercio de derechos de emisión (ETS), y desde este año se aplica también el Reglamento FuelEU Marítimo. En este contexto, algunos Estados miembros están destinando parte de los ingresos del ETS a apoyar la renovación de flotas, el desarrollo de combustibles alternativos o la cualificación profesional.

El sector requiere un marco normativo e institucional que le permita competir en igualdad de condiciones con sus homólogos europeos.

España, por el momento, no ha concretado medidas equivalentes. El Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo sigue pendiente de publicación, y existe el riesgo de que el sector quede rezagado respecto al impulso que sí están recibiendo en otros países europeos.

Reforzar la posición del transporte marítimo requiere políticas decididas que contemplen, entre otras cuestiones: medidas para aumentar la cobertura nacional de los tráficos; un uso eficaz de los fondos del ETS; un plan de descarbonización claro y coordinado; impulso a la formación marítima; y acciones para reforzar el atractivo del pabellón español.

Existen iniciativas destacables en el ámbito empresarial y portuario. Pero para que estas se consoliden y multipliquen, es necesario un compromiso institucional sostenido que reconozca el papel del transporte marítimo como pilar de la economía azul y vector clave para el desarrollo del país.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

