

La Estrategia Marítima de España 2025-2050

RESUMEN Y VALORACIÓN DE ANAVE

El pasado 10 de junio, el Consejo de Ministros aprobó la Estrategia Marítima de España 2025-2050, un ambicioso proyecto de país liderado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA), con la participación de otros once ministerios.

España, nación con una clara vocación marítima por su configuración peninsular, su doble condición archipelágica y la presencia de dos ciudades autónomas extrapeninsulares, afronta el reto de ordenar, articular y potenciar su dimensión marítima en un momento crucial para la economía, la sostenibilidad y la seguridad global.

La Estrategia aspira a convertirse en el marco vertebrador para la modernización y descarbonización del sector marítimo, esencial para el desarrollo económico del país. Define las prioridades del MITMA a medio y largo plazo y establece las líneas de actuación que deberán acometerse en los próximos años.

Entre sus medidas, contempla la elaboración de planes y programas específicos, así como la revisión del régimen jurídico de los registros marítimos nacionales, con el fin de favorecer el crecimiento de una flota competitiva y una bandera de calidad.

¿Por qué una Estrategia Marítima en España?

El transporte marítimo resulta indispensable para el abastecimiento y exportación de materias primas y todo tipo de productos. En 2022, el 75% de las importaciones y el 57% de las exportaciones españolas se transportan por vía marítima. Además, constituye un pilar estratégico para mantener la autonomía geopolítica y la competitividad de la economía y la industria nacional, al garantizar el suministro seguro de energía, materias primas y bienes de primera necesidad.

El transporte marítimo no solo es esencial para el comercio exterior, sino también como instrumento de cohesión territorial, al resultar imprescindible para el abastecimiento de productos y la

movilidad de personas en los territorios extrapeninsulares.

El sector marítimo es también una fuente relevante de empleo e ingresos, y actúa como motor para la industria de construcción naval, su industria auxiliar y una amplia gama de servicios conexos (financiación, servicios jurídicos, apoyo a la eólica marina y otras actividades *offshore*, servicios portuarios, etc.). Una flota consolidada permite también contar con marinos experimentados, esenciales para el conjunto de las actividades marítimas y para preservar el conocimiento técnico especializado del sector.

A pesar de la posición geoestratégica de sus puertos, que otorgan a España una de las mayores conectividades marítimas del mundo y la más elevada de

Europa, la dimensión de la flota controlada por empresas españolas y su presencia en el mercado internacional de fletes siguen siendo limitadas.

En este contexto, resulta imprescindible articular una estrategia nacional que garantice un desarrollo coordinado y sostenible de todas las actividades marítimas, refuerce la competitividad de la flota, impulse la transición energética y dote al sector de los instrumentos normativos y de apoyo adecuados.

La visión que se plantea es la de una flota mercante dimensionada conforme al peso económico y portuario de España, una bandera nacional competitiva y atractiva para los armadores, y una industria naval, náutica y eólica marina reforzadas.

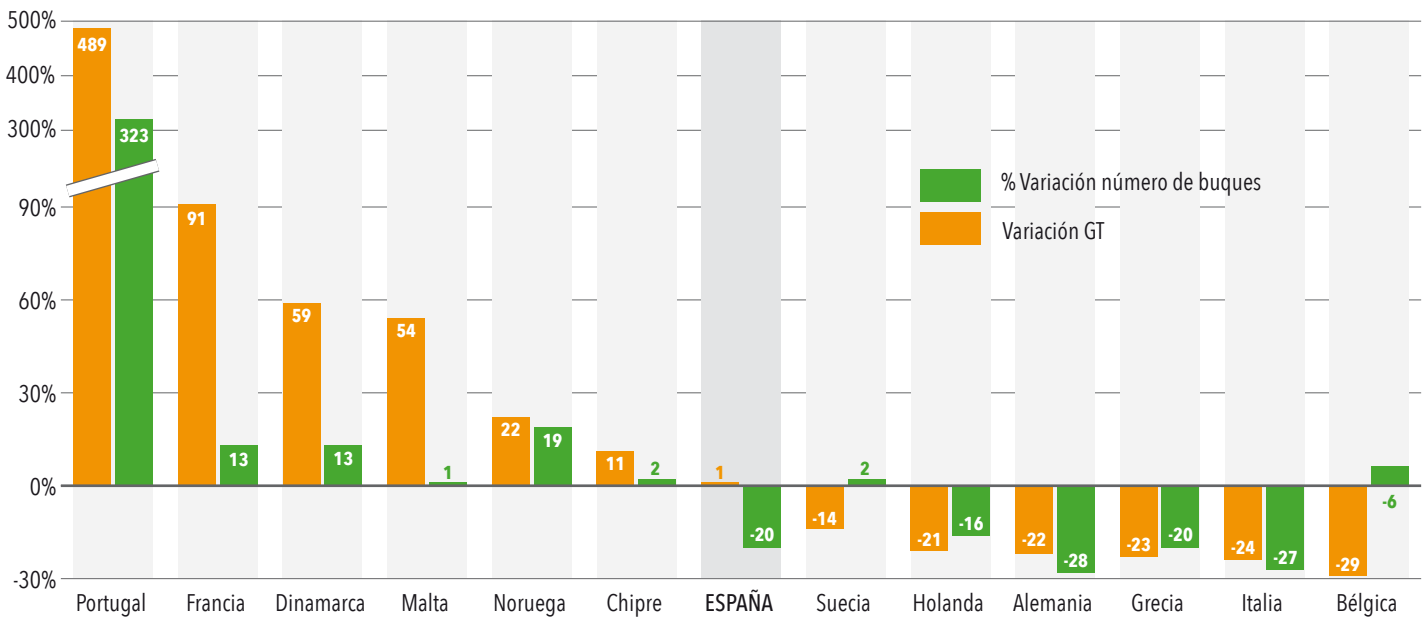
Diagnóstico del sector

La Estrategia incluye un análisis del estado actual del transporte marítimo en España, a partir de los siguientes factores clave:

- **Dimensión del transporte marítimo en relación con la economía y el tráfico portuario.** España es el cuarto país de

DNV

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE SEGÚN BANDERA (2014-2025)



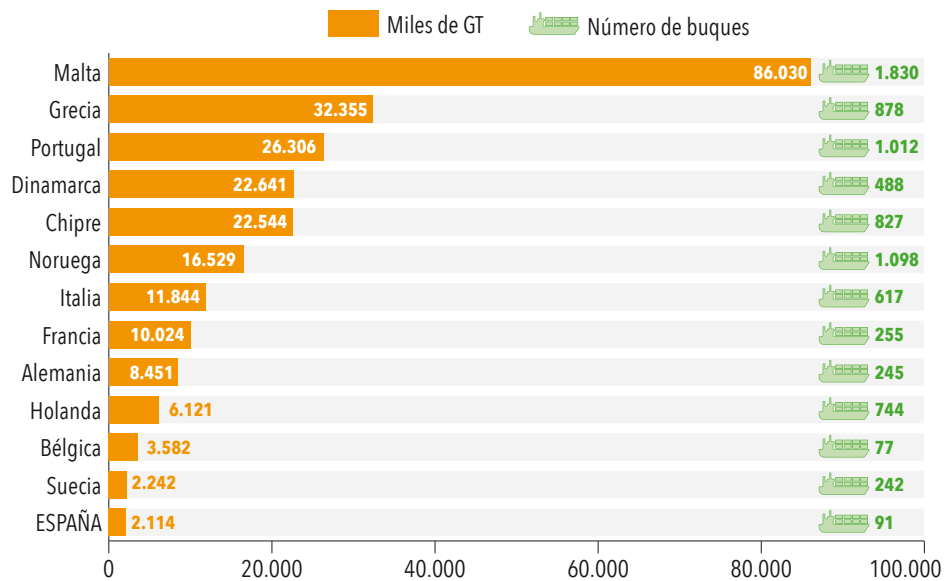
la UE en PIB y el tercero en tráfico portuario, pero la flota mercante controlada por armadores españoles ocupa solo el décimo puesto. Esto genera un déficit de cerca de 10.000 millones de euros en la balanza de fletes marítimos. La contribución directa del transporte marítimo al PIB español ronda el 0,3%, muy por debajo del 1,2% de media en la UE.

- **Flota mercante controlada por armadores españoles.** A comienzos de 2025, constaba de 205 buques, el 44% bajo pabellón español. En número de unidades, la flota ha mostrado una tendencia descendente desde los años noventa, con cierta estabilización desde 2014. En términos de arqueo bruto (GT), su dimensión sigue sin estar alineada con el peso económico y portuario del país.
- **Registro Especial de Canarias (REC).** La flota controlada inscrita en el REC ha descendido hasta mínimos históricos. Desde 2015, solo un buque de armador extranjero permanecía inscrito, y fue dado de baja en 2024. Mientras tanto, los buques controlados por empresas españolas que navegan bajo pabellón extranjero han aumentado hasta 116 unidades, de las cuales el 89,5% están registradas en países del Espacio Económico Europeo (EEE). Esta evolución refleja una pérdida de atractivo del REC por razones principalmente administrativas y laborales.

Ejes estratégicos de actuación

La Estrategia se articula en torno a siete ejes estratégicos que definen las prioridades del Gobierno de España en el ámbito marítimo para las próximas décadas

FLOTA MERCANTE SEGÚN BANDERA (2025)



y establecen las líneas de intervención necesarias para su desarrollo.

EJE 1. Energía y medioambiente: contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

Este eje sitúa como prioridad el desarrollo de una flota medioambientalmente sostenible, en línea con los compromisos internacionales, así como la oferta y penetración de nuevos combustibles

marinos. Se propone que parte de los ingresos del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) reviertan en el propio sector, para facilitar su transición energética y mejorar la competitividad de la flota nacional.

Las principales medidas incluyen:

- **Definir e implantar un Plan de Descarbonización** que contemple ayudas a la construcción y modernización de

(PASA A PÁGINA 18)

ANÁLISIS DAFO DEL SECTOR MARÍTIMO

FORTALEZAS

- Sector naviero consolidado, compuesto por empresas de larga tradición sectorial.
- Posición relativamente fuerte en ciertos mercados como el de cabotaje.
- Universidades y centros formativos de prestigio.
- Fortaleza del sector turístico.
- Enorme potencial de uso de la eólica marina en España.

DEBILIDADES

- Sector muy pequeño respecto al tamaño de la economía española y de su tráfico marítimo.
- Dimensión empresarial reducida de las navieras españolas.
- Limitadas capacidades financieras.
- En su definición actual, el REC adolece de falta de competitividad siendo disuasoria de su utilización.
- Normativa y regulación que frena el desarrollo del sector náutico.

OPORTUNIDADES

- La economía española genera una intensa demanda de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros.
- Las normativas OMI y UE requerirán un importante proceso de adaptación de la flota mercante y del sector marítimo en general.
- El despliegue en España de la eólica marina representa una oportunidad de desarrollo sectorial.
- Importante potencial de desarrollo del sector náutico español.
- Impulso de las tecnologías, la investigación y la innovación, la transición energética y la industria 4.0 con el desarrollo del sector marítimo.
- Atraer, retener y desarrollar el talento del sector marítimo, dotándolo de los conocimientos necesarios.

AMENAZAS

- Entrada de grandes grupos que podrían reducir aún más el sector naviero español.
- Otros registros con estrategias agresivas de captación de flota.
- Políticas europeas y nacionales muy ambiciosas que requieren de elevadas inversiones por parte del sector.
- Dificultades del sector naviero español para competir por el mercado a nivel tanto nacional como internacional.

(VIENE DE PÁGINA 17)

buques, tanto para inversiones (CAPEX) como para costes operativos (OPEX), incluyendo medidas transitorias hasta la disponibilidad generalizada de nuevos combustibles. Se prevé una atención especial a las pymes.

- **Desarrollar Corredores Verdes**, nacionales e internacionales, en colaboración con Puertos del Estado, para acelerar la implantación de nuevas tecnologías en rutas estratégicas.
- **Fomentar la participación de las navieras españolas en el Fondo de Innovación de la UE**, velando para que la gestión nacional priorice tanto tecnologías emergentes como soluciones ya disponibles en el mercado.
- **Refuerzo de la protección del medio marino**, incluyendo mitigación del ruido submarino y prevención de colisiones con cetáceos, de acuerdo con

las directrices de la OMI y los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo.

También apuesta por fomentar una movilidad más sostenible, promoviendo el transporte marítimo de mercancías y pasajeros frente a otros modos con mayores costes externos, como el transporte por carretera o el aéreo. En este sentido, la Estrategia propone:

- Mejora y ampliación del programa nacional de ecoincentivo marítimo.
- Creación de un mecanismo europeo equivalente.
- Mayor eficiencia en los servicios portuarios vinculados al transporte marítimo de corta distancia.
- Agilización de bonificaciones para viajeros residentes en territorios extrapeninsulares.

Por último, se destaca la oportunidad que representa el desarrollo de las

energías renovables marinas, en particular la eólica offshore, para las navieras españolas como proveedoras de servicios marítimos especializados.

EJE 2. Digital: impulsar la innovación, la digitalización y el desarrollo tecnológico

El segundo eje persigue la modernización del sector marítimo mediante el desarrollo de nuevas tecnologías y la digitalización de los procesos operativos y administrativos.

Las propuestas incluyen:

- **Digitalización de la Administración marítima**, para responder con mayor agilidad a las necesidades del sector, simplificar trámites y facilitar la interoperabilidad entre administraciones.
- **Fomento de la investigación, innovación y desarrollo tecnológico**, a través de la colaboración entre empresas, centros de investigación y universidades.
- **Preservar la neutralidad tecnológica** en la regulación internacional, evitando restricciones que limiten la innovación.
- **Reforzar la ciberseguridad**, mediante plataformas de información y formación que mejoren la resiliencia frente a amenazas digitales.

EJE 3: Empleo: avanzar en la dimensión social del transporte marítimo

Este eje aborda la creciente escasez de profesionales cualificados, un fenómeno de alcance global que dificulta la captación y retención de personal experimentado. Esta situación se verá previsiblemente agravada por la digitalización y la transición energética, que transforman los perfiles profesionales requeridos.

Las líneas de actuación incluyen:

- **Capacitación en nuevas competencias**, mediante programas formativos alineados con las necesidades reales del mercado laboral marítimo.
- **Fomento de nuevas vocaciones**, especialmente entre jóvenes y mujeres, promoviendo un mayor conocimiento de las profesiones marítimas y destacando aquellos aspectos que las hacen una opción profesional atractiva y de futuro. En este ámbito, se subraya la importancia de facilitar el embarque de alumnos para prácticas formativas, clave para la inserción laboral.
- **Mejora del bienestar de la gente de mar**, garantizando condiciones laborales dignas, entornos de trabajo seguros y servicios adecuados durante los embarques.
- **Facilitar la contratación de marinos extranjeros** en buques gestionados por armadores españoles, como medida complementaria para atender las necesidades operativas del sector.

EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

La Estrategia reconoce la importancia de contar con una Administración marítima eficiente, que actúe como facilitador de la actividad del sector en un entorno internacional altamente competitivo, sin menoscabar su papel regulador en seguridad marítima y protección ambiental.

- **Simplificación administrativa**, mediante digitalización y eliminación de cargas burocráticas innecesarias, aprovechando las oportunidades que ofrece la digitalización.
- **Ampliación de la Ventanilla Única Marítima**, como instrumento clave para la eficiencia e interoperabilidad administrativa.
- **Creación del Comité Asesor Marítimo (COMMAR)**, adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, como foro de coordinación entre las administraciones competentes y el sector.

EJE 5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país

El eje cinco constituye uno de los pilares de la Estrategia. Propone medidas para aumentar la competitividad del sector naviero español, entre ellas:

- **Paquete de apoyo específico al desarrollo del sector**, con el fin de competir en condiciones de igualdad con navieras de otros países, incluyendo:
 - a) Línea de avales del Estado.
 - b) Incentivos al crédito marítimo.
 - c) Medidas para facilitar la entrada en nuevos mercados.
- **Creación del Observatorio de Competitividad Marítima**, para anticipar necesidades, identificar buenas prácticas y formular propuestas en colaboración con el sector financiero. En cuanto al **Registro Especial de Canarias (REC)**, se plantea:
- **Centralizar las competencias administrativas** en un único organismo, adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, con el objetivo de facilitar la adaptación de sus normas laborales, técnicas y de inspección a la práctica marítima internacional.
- **Mejorar la coordinación entre organismos**, implantar interlocución única y fijar plazos de respuesta administrativa.
- **Garantizar disponibilidad operativa 24/7/365** para procedimientos no delegados en las Sociedades de Clasificación, y fijar plazos máximos de respuesta administrativa.
- **Adaptar la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL)** a las características operativas de los buques y capacitar a los oficiales de la marina mercante para impartir esta formación a bordo.
- **Revisar y mejorar los procedimientos** relativos a los reconocimientos médicos de embarque y a los certificados de botiquines.
- **Simplificar el enrole de marinos no comunitarios** en buques de pabellón español, armonizando los requisitos con los de otras banderas europeas y reduciendo trámites innecesarios.

EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

Este eje aborda aspectos específicos de la náutica de recreo en España y no se analiza en el presente documento, centrado en las medidas que afectan al transporte marítimo comercial.

EJE 7. Un sistema portuario competitivo y sostenible

El séptimo eje se orienta a garantizar que el sistema portuario español contribuya

activamente a la descarbonización del transporte marítimo y a la digitalización del sector.

En particular, se propone que las autoridades portuarias:

- **Desarrollen infraestructuras y servicios** para el suministro de combustibles alternativos a los buques.
- **Doten a los puertos de sistemas OPS (Onshore Power Supply)**, que permitan reducir las emisiones durante la estancia en puerto.
- **Refuercen la coordinación con la Administración marítima**, especialmente en aspectos donde se requiera una gestión integrada.

Gobernanza

La Estrategia establece que su implementación estará a cargo del Comité Asesor Marítimo (COMMAR), órgano colegiado de carácter consultivo adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, cuya creación está prevista en el Proyecto de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El objetivo general del COMMAR es asegurar la implantación efectiva de la Estrategia, realizando un seguimiento continuo de su desarrollo y eliminando los obstáculos que puedan dificultar su cumplimiento.

Entre sus objetivos específicos, destacan:

- Realizar el seguimiento del desarrollo e impacto de la Estrategia.
- Recopilar y proporcionar información actualizada sobre la situación y evolución del sector, mediante consultas sistemáticas a empresas, organismos reguladores y otros Estados.
- Actuar como foro de participación sectorial, para debatir y proponer medidas que contribuyan a consolidar una política marítima proactiva.
- Dirigir el Observatorio de Competitividad Marítima, generando informes periódicos para mejorar el conocimiento y la visibilidad del sector.
- Impulsar iniciativas de I+D+i, en colaboración con las distintas partes interesadas.

Este sistema de gobernanza tiene como objetivo evitar que la Estrategia quede en un marco teórico, asegurando su traducción en políticas públicas eficaces y coordinadas.

(PASAA PÁGINA 19)

VALORACIÓN DE ANAVE

Desde ANAVE valoramos muy positivamente que España cuente, por primera vez, con una Estrategia Marítima estatal que aborde de forma integral y coordinada todos los ámbitos de actividad en el medio marino. Es una iniciativa largamente esperada y necesaria para un país con la configuración geográfica, el potencial y la dependencia marítima de España. Su aprobación el 10 de junio de 2025 constituye un hito institucional que puede y debe servir de impulso al sector marítimo, tradicionalmente relegado en la agenda política nacional.

No obstante, la efectividad de la Estrategia dependerá de que sus principios se traduzcan en **medidas concretas, con objetivos claros, cronogramas definidos y recursos adecuados**. El documento aprobado contiene una visión ambiciosa y bien orientada, pero carece de una hoja de ruta y de compromisos vinculantes que permitan evaluar su cumplimiento.

Diagnóstico acertado pero no nuevo

La Estrategia recoge con acierto un diagnóstico que ANAVE lleva años señalando: una flota controlada por armadores españoles de tamaño reducido en comparación con el peso económico y portuario de España, una bandera que ha perdido atractivo frente a otros registros europeos y un déficit estructural en la balanza de fletes del orden de 10.000 millones de euros anuales.

En particular, se reconoce que el transporte marítimo aporta solo el 0,3% al PIB nacional, frente al 1,2% de la media de la UE, pese a la relevancia de nuestros puertos y del comercio exterior marítimo. Esta infrarrepresentación se confirma en el último informe de la Comisión Europea sobre la Economía Azul, publicado en mayo de 2025 y al que dedicamos esta sección del pasado número. Según dicho informe, el transporte marítimo genera el 25% del valor añadido bruto (VAB) de la economía azul de la UE, pero solo un 3,2% en España.

Elementos positivos destacables

ANAVE valora de forma positiva algunos elementos incluidos en la Estrategia:

- **La creación del Comité Asesor Marítimo (COMMAR)** como órgano de coordinación, seguimiento y diálogo sectorial. Su funcionamiento eficaz, con participación de los actores del sector, puede ser decisiva para una gobernanza dinámica y la resolución ágil de obstáculos normativos o administrativos.
- **La propuesta de un Observatorio de Competitividad Marítima**, con capacidad para anticipar necesidades, identificar buenas prácticas internacionales y elaborar propuestas.
- **Las medidas de protección del medio marino**, especialmente las relacionadas con el ruido submarino y las colisiones con cetáceos, alineadas con las directrices de la OMI sin enfoques regionales restrictivos.
- Muy especialmente, consideramos acertado y prioritario que la Estrategia insista en articular un **Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo**, con ayudas tanto para inversiones (CAPEX) como para costes operativos (OPEX), junto con medidas transitorias realistas hasta que los nuevos combustibles estén disponibles. Esta propuesta está en línea con las recomendaciones de la OMI (resolución MEPC.367(79)) y con lo establecido en la Directiva 2003/87/CE de la UE, que incluye al transporte marítimo entre los sectores a los que los Estados deben destinar parte de los ingresos del EU ETS.
- **No fija objetivos cuantificables ni indicadores**, lo que limita evaluación.
- En **materia de financiación**, se alude a avales y apoyo a la inversión, pero sin especificar volúmenes, condiciones ni plazos.
- Respecto al **Registro Especial de Canarias**, se constata su pérdida de competitividad, pero no se plantea aún una **reforma integral** del marco laboral, fiscal y técnico que permita competir en igualdad de condiciones con otros registros del EEE.
- Sobre **formación y relevo generacional**, se reconocen los retos, pero no se detallan medidas inmediatas para facilitar el embarque de alumnos o la contratación de marinos extracomunitarios. La subvención por embarque de alumnos de Náutica, vigente desde 2011, no se convocó en 2024 por primera vez, y seguimos a la espera de su publicación en 2025. Estas prácticas son obligatorias para obtener los títulos académicos y profesionales, y la dimensión actual del sector dificulta seriamente que todos los alumnos puedan acceder a una plaza para realizarlas.

Conclusión

En suma, la Estrategia Marítima de España 2025-2050 representa un paso decisivo y largamente reclamado, que ANAVE acoge con satisfacción. La clave estará en su aplicación: debe traducirse en una política marítima activa, coherente y dotada de medios, que permita consolidar una **flota nacional fuerte, una bandera atractiva y una industria marítima competitiva**.

El sector marítimo español no solicita privilegios, sino un marco que le permita competir en igualdad de condiciones con sus homólogos europeos, con seguridad jurídica y herramientas adecuadas.

Desde ANAVE reiteramos nuestra disposición a colaborar activamente en el desarrollo, seguimiento y evaluación de esta Estrategia, a través del COMMAR y del Observatorio de Competitividad. El momento es ahora. La oportunidad existe. **No podemos desaprovecharla.**

Es imprescindible que España elabore dicho Plan a la mayor brevedad, como ya han hecho otros Estados europeos, y que los ingresos del EU ETS reviertan en el sector bajo criterios de proporcionalidad, continuidad y efecto incentivador. Solo así se podrá avanzar hacia una flota más eficiente y sostenible sin perder competitividad.

Carencias y aspectos a reforzar

Pese a los avances, la Estrategia presenta algunas **lagunas**:

- **Carece de cronograma detallado**, lo que dificulta establecer prioridades y mecanismos de seguimiento.

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.