



De la estrategia a la acción: implementación de las políticas marítimas y portuarias de la UE

Bruselas, 24 de abril de 2026

El 22 de abril de 2026 se celebró en el Parlamento Europeo el evento “**EU Industrial Maritime and Port Strategies: Turning Plans into Action**”, organizado por la eurodiputada **Jeannette Baljeu** en el marco de la iniciativa **SEArica**, con el apoyo de la **CRPM**, en el contexto de la publicación, el 4 de marzo, de la [Estrategia Marítima Industrial](#) y la [Estrategia Portuaria de la UE](#) por parte de la Comisión Europea.

Fotini Ioannidou, directora en la **DG MOVE de la Comisión Europea**, contextualizó las dos estrategias señalando que el sector marítimo afronta una presión creciente, derivada de tensiones globales y transformaciones estructurales, con impacto directo en la economía europea, especialmente en regiones periféricas e insulares. En consecuencia, defendió la necesidad de una **acción coordinada entre instituciones, Estados miembros e industria** para que Europa mantenga su posición como potencia marítima global.

En relación con la **Estrategia Marítima Industrial**, destacó el carácter estratégico del transporte marítimo y su industria asociada para la **conectividad, resiliencia y autonomía europea**, en un contexto de creciente presión competitiva internacional, especialmente asiática. Subrayó que la descarbonización debe abordarse como oportunidad industrial, **equilibrando ambición climática y competitividad**, reforzando la participación en estándares internacionales y reduciendo cargas administrativas. Asimismo, defendió marcos eficaces de **inversión e innovación que permitan escalar soluciones de la investigación a la aplicación**, con financiación europea, enfoque de cadena de valor completa y dimensión territorial.

En cuanto a la **Estrategia Portuaria**, **Ioannidou** señaló que sus principales objetivos son reforzar la **competitividad y acelerar la transición hacia soluciones concretas**, mediante la **digitalización, automatización, electrificación, inteligencia artificial así como la economía circular**. Se centra también en la mejora de la **conectividad multimodal** de los puertos y el establecimiento de un mercado único de **datos portuarios seguro y eficiente** y se mencionó la próxima revisión del EU Emissions Trading System (ETS) prevista para julio. Asimismo, destacó la necesidad de garantizar condiciones equitativas frente a actores externos con estándares más bajos e impulsar la capacitación y recualificación de la fuerza laboral del sector.

Por su parte, **Filip Reinhag**, consejero regional de **Gotland y presidente de la CRPM**, valoró positivamente la ambición de las estrategias como señal política para avanzar hacia una **economía azul más sostenible, competitiva y generadora de empleo**. Subrayó que las regiones periféricas y marítimas son clave para el comercio, la transición energética y la resiliencia europea. En este sentido, insistió en que la implementación debe reflejar la diversidad territorial de Europa y garantizar la implicación activa de las autoridades regionales.

Finalmente, **Christophe Clergeau**, miembro del Parlamento Europeo y presidente de **SEArica**, se centró en la necesidad de pasar de la estrategia a la acción, señalando la insuficiente atención que han recibido los puertos en el ámbito europeo, pese a su papel como infraestructuras clave. Subrayó la importancia de contar con herramientas

concretas para hacer seguimiento de la implementación del Pacto de los Océanos y del conjunto de estrategias vinculadas, destacando que disponer de **datos fiables, financiación adecuada y mecanismos de planificación y seguimiento periódico es esencial**. Asimismo, subrayó la necesidad de apoyar a pymes y grandes empresas en la adopción de innovaciones, y de reforzar la contratación pública, la estandarización y la protección de inversiones europeas bajo el principio de “*made in Europe*”. Por último, se mencionó el papel de la **futura alianza industrial marítima**¹ como instrumento para movilizar actores y proyectos, así como la necesidad de avanzar hacia medidas más concretas.

Sesión I. Estrategias marítimas industriales y portuarias de la UE para el futuro.

En la primera sesión de debate, **Karin De Schepper, de Inland Navigation Europe**, intervino desde la perspectiva de las vías navegables interiores y subrayó la necesidad de un marco regulatorio europeo que aporte seguridad jurídica a la inversión, especialmente en sostenibilidad, donde faltan incentivos y demanda suficiente para asumir el coste de soluciones más limpias.

Por su parte, **Harriët Slager, de Damen Shipyards**, presentó la perspectiva de una empresa dedicada a la construcción, reparación y leasing de buques, y defendió dos mensajes principales: no empezar desde cero, sino **aprovechar estructuras y herramientas ya existentes**; y definir prioridades claras para Horizon Europe, ampliando más allá de 2027 la asociación vinculada a cero emisiones y garantizando condiciones de competencia equitativas.

Lex Nijsen, de Everllence, expuso la visión de una empresa de equipamiento marítimo especializada en motores diésel y turbomáquinas. Señaló que muchos motores siguen funcionando con combustibles fósiles, aunque ya existen soluciones compatibles con combustibles alternativos. A su juicio, la industria está preparada para adaptarse a la regulación ambiental, pero necesita igualdad de condiciones para comercializar estas tecnologías.

Por último, **Ioannidou** volvió a tomar la palabra para insistir en la importancia del liderazgo político y de una financiación eficaz, optimizando los fondos europeos, protegiendo la financiación nacional y reinvertiendo ingresos en el sector. También destacó la **futura alianza industrial para el transporte marítimo**, en cooperación con **DG GROW**, así como el uso de la contratación pública, una cartera de proyectos públicos y medidas para superar el “valle de la muerte” entre innovación y despliegue.

Sesión II. Próximos pasos: implementación de las estrategias

En la segunda sesión, centrada en la implementación, **Isabelle Le Callennec, miembro del Parlamento Europeo y vicepresidenta de SEArice**, subrayó la necesidad de pasar de las declaraciones a la acción, con **calendarios claros, recursos asignados y financiación suficiente para la descarbonización, la digitalización y la competitividad** de los territorios costeros. También alertó sobre el relevo generacional en el sector marítimo y defendió una “blue generation” apoyada en centros de formación adaptados a las profesiones del futuro.

¹ La Comisión Europea anunció en marzo de 2026, en el marco de la nueva estrategia marítima industrial, la creación de una futura *EU Industrial Maritime Value Chains Alliance*, concebida como una plataforma de cooperación público-privada para reforzar la competitividad, acelerar la transición verde y digital, y movilizar inversión e innovación a lo largo de toda la cadena de valor marítima, incluidos los puertos. Si bien su lanzamiento ha sido confirmado, la alianza se encuentra actualmente en fase de desarrollo.

Loïc van Staey, de la Royal Belgian Shipowners' Association, señaló que la industria necesita una legislación clara y estable, especialmente por los largos ciclos de inversión marítima. Insistió en que la financiación debe ser concreta, específica y previsible, ya que el sector está dispuesto a invertir si cuenta con certidumbre.

Eva Pérez, de la Alianza Net-Zero Mar, presentó el trabajo de la alianza para apoyar a sus miembros en la aceleración de la descarbonización, manteniendo al mismo tiempo la competitividad. Señaló la importancia de alinear la normativa portuaria y energética, especialmente para proyectos de electrificación, **donde algunos puertos como Bilbao o Algeciras avanzan como frontrunners, mientras que otros enfrentan mayores dificultades debido a los largos plazos de despliegue. En particular, destacó que el desarrollo de proyectos como el onshore power supply (OPS) puede requerir hasta ocho años desde su planificación hasta su puesta en operación, lo que evidencia la necesidad de simplificar y acelerar los procedimientos administrativos.** También defendió la necesidad de **mecanismos que apoyen el escalado de estos proyectos y de que los recursos generados por el propio sector puedan reinvertirse en él.**

En el ámbito de la descarbonización del transporte marítimo, subrayó el papel de los corredores verdes, destacando el primer corredor en España impulsado por Baleària entre Algeciras, Cádiz y Tánger, como ejemplo de cooperación entre actores portuarios y navieras. En este contexto, insistió en la necesidad de reforzar la financiación para escalar estos proyectos y de que los recursos generados por el propio sector puedan reinvertirse en él.

Por su parte, desde DG MOVE se reconoció la relevancia de estas iniciativas, subrayando la necesidad de centrar los esfuerzos en la implementación efectiva de las estrategias existentes, así como de abordar los cuellos de botella regulatorios, en particular los largos procesos de concesión de permisos.