

DOCUMENTO DE LA ESTRATEGIA MARINO MARÍTIMO DE CANARIAS

RESUMEN EJECUTIVO-MARZO 2014

ÍNDICE

1. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL DOCUMENTO	3
1.1. Objetivos	3
1.2. Alcance	5
2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS SECTORIAL	6
3. LÍNEAS DE ACTUACIÓN	11
3.1. Reparación naval	11
3.2. Infraestructuras y servicios portuarios	11
3.3. Transporte marítimo. Safe&Security	12
3.4. Pesca extractiva	13
3.5. Acuicultura	14
3.6. Desalación	16
3.7. Náutica de recreo y deportiva	17
3.8. Cruceros	18
3.9. Servicios a las plataformas offshore	18
3.10. Energías renovables	19
3.11. Biotecnología marina	19

4.	CONCLUSIONES	20
4.1.	Autorreconocerse como macrosector transversal	20
4.2.	Base común de conocimientos	21
4.3.	Integración sectorial	21
4.4.	Innovación	21
4.5.	Generar ventajas relacionales	21
4.6.	Revisar el papel del sector público	22

1. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL DOCUMENTO

1.1. Objetivos

El presente Documento de Estrategia Marino-Marítima de Canarias se enmarca en torno a tres referencias fundamentales:

- La estrategia de crecimiento Europa 2020 para la próxima década, orientada a una economía inteligente, sostenible e integradora, con tres prioridades: generar empleo, productividad y cohesión social.
- La estrategia para la especialización inteligente orientada a identificar las características y activos exclusivos de cada país y región, subrayar las ventajas competitivas de cada región y reunir a los participantes y recursos regionales en torno a una visión de su futuro que tienda a la excelencia. Ello supone reforzar los sistemas de innovación regional, maximizar los flujos de conocimiento y divulgar los beneficios de la innovación para toda la economía regional.
- El impulso a la Política Marítima Integrada Europea y al Crecimiento y el Empleo Azul.

El objetivo principal de este documento es servir de punto de partida para la definición de una estrategia integrada del ámbito marino marítimo de Canarias. Se pretende que a partir del análisis del sector y de las líneas de actuación generales que contiene, se genere una discusión abierta y constructiva entre los agentes que integran sus cadenas de valor que se concrete en proyectos para impulsar las potencialidades del sector y constituirse en uno de los motores de transformación y desarrollo de la economía canaria.

La Estrategia Marino Marítima de Canarias permite a la sociedad canaria visualizar un campo propio, un recurso natural, el mar, el océano, la costa, como un espacio en el que conciliar su sostenibilidad ambiental con un conjunto diverso de actividades sobre el que expandir la base productiva regional. En este grupo de actividades se mezclan sectores económicos con diversos niveles de madurez comercial y desigual potencial de desarrollo basado en las tecnologías y el conocimiento. Un recurso natural que se ha presentado usualmente como fragmentador del territorio insular actúa así como cohesionador y generador de sinergias entre islas, agentes y sectores económicos.

La visualización de este nuevo campo de juego permite integrar y movilizar a los actores del modelo de “especialización inteligente”: investigadores, emprendedores, fabricantes, proveedores de bienes y servicios, administraciones públicas, usuarios y consumidores.

El mar se convierte así, en espacio de convergencia para las actividades intensivas en conocimiento ligadas a nuevos renglones que impulsen el crecimiento del producto regional y la creación de empleo cualificado.

Con la dinamización del sector marino-marítimo se trata de incorporar directamente y de abajo-arriba a los agentes económicos de las distintas actividades relacionadas con el mar actualmente existentes en la economía regional, facilitando su acceso hacia nuevos eslabones de su cadena de valor ("upstream/downstream") en las que se identifiquen oportunidades de mayor valor añadido y de acceso a mercados de mayor dimensión y potencial de crecimiento.

El objetivo es conseguir que la contribución al PIB canario del sector marino- marítimo se duplique en el periodo 2014-2020 como consecuencia de la puesta en marcha de las Líneas de Actuación propuestas que se recogen en el Documento y que han sido generadas en un proceso participativo, que ha involucrado a los principales actores de las distintas actividades económicas, científico-tecnológicas, formativas e institucionales vinculadas al sector.

El Documento no es un punto de llegada final del proceso de dinamización y participación de los actores involucrados, sino un punto de partida sobre el que profundizar en sus contenidos, enriquecer en sus limitaciones y avanzar en el diseño concreto, la priorización justificada y la asunción de compromisos con liderazgo innovador en las propuestas de los Proyectos de colaboración público-privada que han de derivarse de las Líneas de Actuación planteadas.

1.2. Alcance

El primer obstáculo que surge al intentar caracterizar el sector en Canarias es precisamente el de su imprecisa definición que dificulta generar cifras relativas a su dimensión e importancia.

En este sentido, el primer reto del sector en Canarias es consensuar y delimitar una definición del mismo y, en segundo término generar un cuerpo estadístico que sirva para diseñar y activar las políticas necesarias para su planificación y gestión.

Los subsectores incluidos son los que resultan del análisis cuantitativo (limitado) del sector, de las recomendaciones estratégicas de los documentos europeos, nacionales y regionales consultados y del trabajo realizado en las mesas sectoriales impulsadas por el Clúster Marítimo de Canarias a lo largo del último trimestre de 2013.

Los subsectores identificados se han clasificado en tres grupos en función de la estimación de su crecimiento potencial y de su nivel de madurez tecnológica y comercial:



2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS SECTORIAL

El análisis sectorial se ha realizado combinado distintos sistemas de análisis o de aproximaciones a la realidad del sector:

- Análisis documental
- Análisis adaptado a la metodología RIS3 u orientado a identificar las ventajas comparativas, de especialización (competitivas) y relacionales del sector que permitan fundamentar una estrategia de desarrollo inteligente.
- Contraste con todos los agentes del sector previamente identificados, a través de mesas de los subsectores que lo integran para intentar ajustar las grandes líneas de actuación para cada subsector

El análisis documental ha servido para alinear el enfoque metodológico del análisis con la perspectiva europea y nacional y para conocer los contenidos fundamentales que informan las políticas relacionadas con el sector.

El análisis RIS3 se ha desarrollado con la colaboración de algunos agentes clave del sector y ha servido para:

- Identificar las **cadena de valor** subsectoriales y el nivel de desarrollo actual y potencial futuro en Canarias de las actividades que la integran.
- Descubrir las **ventajas comparativas** de cada subsector o ventajas que derivan de factores espaciales o naturales, de las infraestructuras y capacidades instaladas y de la experiencia, know how y formación existentes.
- Descubrir las **ventajas competitivas** subsectoriales, que se construyen, básicamente:
 - mejorando las capacidades de los recursos humanos, fortaleciendo su empleabilidad o adaptación rápida a entornos muy competitivos y cambiantes y
 - especializándose en determinadas áreas o dominios tecnológicos a partir de la investigación y la innovación.
- Descubrir potenciales **ventajas relacionales** derivadas de procesos de integración y colaboración/cooperación.
 - Hacia dentro:
 - a partir de la integración y la colaboración entre las distintas actividades que integran las cadenas de valor subsectoriales y de los subsectores entre sí.
 - Hacia fuera:
 - a través de la colaboración con otros sectores: turismo, industria,...,
 - cooperando con otros territorios y mercados: Macaronesia, West África, Europa,...

Las mesas subsectoriales desarrolladas a lo largo de los meses de Octubre a Diciembre de 2013 han servido para contrastar las conclusiones del análisis RIS3, para profundizar en algunas de sus afirmaciones y matizar determinados contenidos y, fundamentalmente, para concretar el trabajo realizado en propuestas de actuación para cada subsector.

Organizadas por el Foro Marítimo de Canarias, dirigido por la Vice Consejería de Presidencia del Gobierno de Canarias y bajo la coordinación del Clúster Marítimo de Canarias, se han celebrado 7 mesas subsectoriales a las que se invitó a participar a todos los agentes involucrados. La participación se ha articulado en torno a dos momentos:

- La cumplimentación de un cuestionario conjunto para todos los subsectores del ámbito marino-marítimo, estructurado de forma abierta y cualitativa "en línea" (se adjunta como anexo a este Informe) para que cada agente participante aportara su opinión e información sobre :
 - la situación de partida de cada subsector.
 - la identificación de las oportunidades y de los obstáculos para el desarrollo futuro del subsector.
 - la generación de propuestas de actuación que se considerasen prioritarias.

A lo largo del proceso de recepción de cuestionarios participaron 83 personas/entidades, finalizándose con un total de 64 cuestionarios totalmente cumplimentados, que sirvieron fundamentalmente para dinamizar el proceso de debate de las mesas subsectoriales, siendo complementados con aportaciones de distintos documentos de Diagnósticos y Planificación de diferentes ámbitos e instituciones implicadas en el sector marino-marítimo.

- La celebración de dos reuniones con cada una de las mesas para estimular, centrar y orientar el proceso de reflexión estratégica, analizando y debatiendo los avances y resultados de los cuestionarios así como tratando de articular una propuesta de actuación compartida para cada subsector.

Se formaron y reunieron las siguientes mesas, con participación de representantes de los principales actores de las distintas actividades económicas, científico-tecnológicas, formativas e institucionales vinculadas al sector marino-marítimo:

- Mesa de soporte del puerto para el desarrollo del negocio offshore
- Mesa de infraestructura y servicios portuarios
- Mesa de "Safe and security"
- Mesa de transporte marítimo
- Mesa de pesca y acuicultura
- Mesa de turismo náutico
- Mesa de actividades económicas de base tecnológica, I+D+i

Cada una de las mesas estuvo coordinada por representantes de distintas instituciones o asociaciones representativas públicas y privadas:

- Gobierno de Canarias
- Autoridad Portuaria de Las Palmas
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
- Puertos Canarios
- Seguridad Marítima
- Universidad de La Laguna
- Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
- ACIISI
- Capitanía Marítima de Las Palmas
- Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife
- Fundación Puerto
- CETECIMA
- PLOCAN
- FEMEPA
- FEMETE
- ASNAUTICA
- CLUSTER MARITIMO DE CANARIAS

Se contó así mismo con la participación activa de otros organismos y agentes interesados, entre otros:

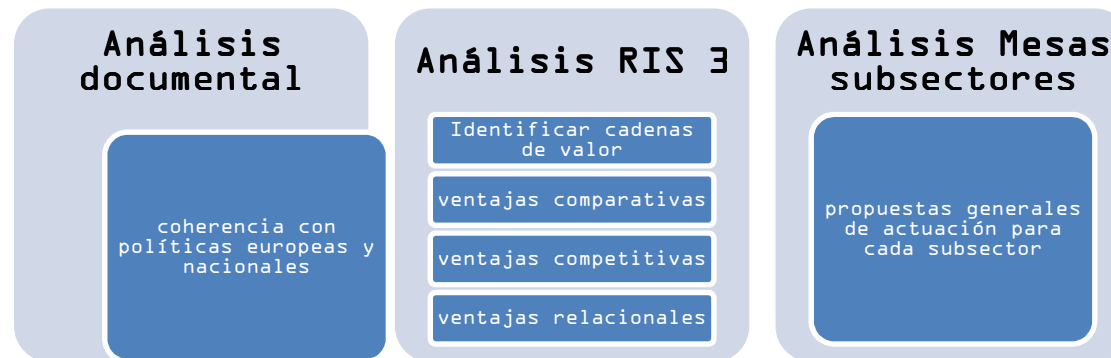
-	ICM	-	SACSA
-	FEDEPORT	-	Boluda
-	ASINCA	-	Cabildo de Gran Canaria
-	Instituto Tecnológico de Canarias	-	Cabildo de Tenerife
-	Banco Español de Abas	-	AENÁUTICA
-	Centro Oceanográfico de Canarias	-	Puerto de Mogán
-	Fundación Centro Canario del Agua	-	Estaciones Náuticas
-	Grupos de Acción Costera	-	Marina San Miguel
-	Federación de Cofradías de Tenerife	-	Puerto Deportivo de Puerto Rico
-	Federación de Cofradías de Las Palmas	-	Puerto Deportivo de Pasito Blanco
-	Cámara de Comercio de Gran Canaria	-	Agencia Taliarte
-	Zona Especial Canaria	-	Asociación de Agentes de Aduanas
-	Bankinter	-	Gasinsa
-	Lloyds Register	-	Federación Insular de Vela
-	SGS	-	Sociedad Atlántica de Oceanografía
-	Asepeyo	-	Proexca
-	Hospitales San Roque	-	MSC
-	Grupo Orbere	-	Naviera Armas
-	Colegio de Ingenieros Navales	-	CEPSA
-	Grupo de Servicios Subacuáticos GESS	-	Guardia Civil
-	TEM S	-	Grupo Rabns
-	ECOS	-	Salvamento Marítimo
-	Rohautic	-	Asociación de Reparaciones Navales (ARN)
-	Clúster de Ingeniería	-	Armada Española, Ministerio de Defensa

En las mesas han participado un total de unas 260 personas de distintas organizaciones entre empresas, administraciones y asociaciones representativas de los distintos subsectores:

- Mesa de soporte del puerto para el desarrollo del negocio offshore: 27 participantes
- Mesa de infraestructura y servicios portuarios: 37 participantes
- Mesa de “Safe and security”: 28 participantes
- Mesa de transporte marítimo: 29 participantes
- Mesa de pesca y acuicultura: 41 participantes
- Mesa de turismo náutico: 49 participantes
- Mesa de actividades económicas de base tecnológica, I+D+i : 40 participantes
- Mesa de formación profesional (participación transversal): 9 participantes

Se han tomado en consideración e incorporado a este Documento las aportaciones documentales específicas realizadas por:

- **Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias.** En particular las referidas al Diagnóstico del Transporte Marítimo del Plan Estratégico de Transportes de Canarias(PETCAN), al Eje Transinsular de Transportes y a la Red Transcanaria de Transportes.
- **Viceconsejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias.** En particular las acciones propuestas para ser desarrolladas en una línea de trabajo que hace hincapié en los recursos naturales genuinos del litoral atlántico viento, oleaje, ecosistemas y agua, a los que se considera, los grandes aliados para impulsar a las poblaciones ribereñas a un desarrollo económico generador de empleo y una evolución próspera y sostenible.
- **Proexca.** En particular las referidas a las Acciones de apoyo a la Internacionalización de la economía canaria, a los servicios portuarios en general y en concreto a la industria offshore.



3. LÍNEAS DE ACTUACIÓN

3.1. Reparación naval

- Reparación de plataformas petrolíferas y actividades offshore
- Actividades “fit and repair” para embarcaciones de recreo
- Equipamiento de buques especializados y adaptación de soluciones tecnológicas para mejorar la eficiencia energética de los buques y reducir la emisión de gases de efecto invernadero.
- Mejorar las condiciones de servicio en línea con los requerimientos de agilidad que demandan las empresas demandantes de servicios. Los sobrecostes por esperas imprevistas son muy elevados.
- Mejorar la formación profesional en determinadas técnicas y tecnologías relacionadas, principalmente, con la reparación de plataformas y el equipamiento de buques. Es preciso alinear la oferta formativa con las oportunidades que las empresas van identificando.
- Mejorar la formación en determinadas capacidades transversales como el conocimiento de idiomas (inglés, básicamente) y el conocimiento general sobre mercados y tendencias tecnológicas.
- Desarrollar proyectos de investigación y desarrollo colaborativos definidos de “abajo-arriba” como problemas complejos y relevantes a resolver en el ámbito de las actividades económicas del subsector en conexión con los centros de conocimiento y tecnológicos de Canarias y sus plataformas de conocimiento europeas.
- Desarrollar iniciativas conjuntas de prospectiva e inteligencia comercial, tecnológica y competitiva de cara a un mejor posicionamiento de las empresas del sector en las oportunidades del servicio a las plataformas en West África.

3.2. Infraestructuras y servicios portuarios

- Adaptación de las infraestructuras para acoger actividades relacionadas con nuevas actividades emergentes: energías renovables, servicios a plataformas, atención a cruceros. Desarrollo de proyectos colaborativos y de extensión de mercado hacia West África y la Macaronesia.
- Mantenimiento del liderazgo como plataformas de bunkering y aprovisionamientos.
- Planificación y gestión de las infraestructuras con una visión territorial ampliada, teniendo en cuenta potenciales sinergias con otros territorios, principalmente, West África.
- Adaptar infraestructuras y servicios a la atención de Cruceros y a las necesidades de la náutica deportiva.
- Consolidar la posición en el Transbordo internacional de mercancías mejorando la agilidad de servicios y reduciendo los tiempos de espera (contenedores, pesca congelada, y otras mercancías)
- Servir de plataforma logística al servicio de la ayuda humanitaria internacional (Cruz Roja Mundial, PMA -FAO/ONU-, USAID, UNICEF, ...)
- Atraer inversiones e industrias de reexportación aprovechando la renta de situación y las ventajas fiscales de Zona Franca y la ZEC.
- Convertirse en campo de experimentación de energías renovables marinas.
- Puertos Canarios, está interesado en el autoabastecimiento de energía limpia para la sostenibilidad de sus instalaciones, en la depuración y reutilización de aguas y en la implantación de medidas para la obtención de certificados medioambientales.
- Realización de obras para el atraque de barcos de mayor eslora, así como mejoras en los puertos para las condiciones de maniobrabilidad de los buques y la mejora de su seguridad

3.3. Transporte marítimo. Safe&Security

- Consolidar el liderazgo en el transbordo internacional de mercancías
- Superar las carencias en el transporte marítimo detectadas por el PETCAN 2006 en relación a la definición de los flujos de carga que podrían alimentar la Plataforma Tricontinental de Canarias ,así como la carencia de superficies para atender un elevado tráfico *hub* de contenedores, así como el insuficiente marco normativo para las obligaciones y los contratos de servicio público.
- Incrementar la dotación y agilidad de los servicios portuarios tales como aduanas e inspección, así como mejorar las conexiones portuarias intermodales tanto en los Puertos de las Comunidad Autónoma como en los de interés general y las infraestructuras de atraque para cruceros.
- Las infraestructuras portuarias deben responder a los nuevos desafíos del transporte internacional, como el aumento de calados y el desarrollo de terminales adecuadas a los nuevos desarrollos navales. Los puertos deben hacer frente a la tendencia a transportar mayores volúmenes de carga con barcos que crecen en tamaño con la construcción de grandes buques “post-panamax”, especialmente para contenedores y los buques de mayores dimensiones requieren muelles de atraque de mayor calado, lo que obliga a mejores canales de acceso para algunos puertos o directamente a la necesidad de nuevos puertos.(DGT Gobcan 2013)
- La apuesta por convertir a Canarias en plataforma marítima atlántica exige unas infraestructuras portuarias competitivas que actúen como nodos logísticos y de transbordo así como una red de conexiones con el exterior amplia, fiable y competitiva.(PETCAN-2006)
- Aprovechar las oportunidades de la actividad en auge del turismo de cruceros adaptando las infraestructuras existentes, intensificando la cooperación con Madeira y agilizando la ordenación de los espacios portuarios para hacer compatible una actividad intensa en la atención a cruceros con otras actividades.
- Aprovechar las oportunidades que ofrece West África teniendo en cuenta el desarrollo creciente de sus infraestructuras portuarias en la puesta en marcha y la gestión y explotación de líneas de pasajeros.
- Adaptar con agilidad las tecnologías disponibles para la mejora de la eficiencia energética en la navegación. Para ello se requiere cooperación entre empresas y entre empresas y centros de conocimiento y formación especializada incorporándose a programas europeos de I-D+i
- Mejorar la formación en determinadas áreas transversales como el conocimiento de idiomas y la atención al cliente turístico.
- Trabajo en común con el sector hotelero turístico, ya consolidado.

3.4. Pesca extractiva

- Mejora de la información estadística del sector y apoyo a la profesionalización de la actividad colaborativa de los operadores del sector y de la coordinación y comunicación con actores de otras actividades en el mismo medio (turismo, buceo, pesca deportiva). Los Grupos de Acción Costera deben ser utilizados para potenciar las sinergias entre las diferentes actividades realizadas en el litoral.
- Desarrollo de una marca de garantía certificada con eco-etiquetado y promoción de la misma. Valorización de la producción local existentes (atún, longorón...) y explotación de nuevas especies y otros recursos pesqueros (pesca profundidad...).
- Aprovechamiento de las infraestructuras portuarias derivadas del descenso de la pesca industrial. Promoción de la cooperación y uso de los recursos comunes enfocados a la comercialización, transformación y distribución.
- Integración comercial de la actividad: mejorar posicionamiento de marca y de producto e integrar circuitos comerciales y de distribución. Acceso al segmento turístico. La calidad de los productos pesqueros litorales debe ser resaltada en los mercados; muchas veces quedan indiferenciados respecto a pescado de otras procedencias y mucha menor calidad. Es necesario mejorar las estructuras de comercialización del producto, con frecuencia demasiado atomizadas o inexistentes.
- Reducir la dependencia de las subvenciones y ayudas públicas a través de la mejora de las capacidades de comercialización conjunta y el desarrollo de actividades complementarias.
- Diversificación de la actividad pesquera asumiendo nuevos modelos de desarrollo sostenible vinculados al turismo recreativo, cultural y de naturaleza. El marco normativo actual no es adecuado para promover este tipo de actividades. Desarrollar las sinergias con otros sectores: Pesca-Turismo, Pesca-TIC, Pesca-Logística.
- Ordenación de la actividad teniendo en cuenta la necesidad de conciliar las necesidades del subsector con las de otras actividades económicas. Es preciso abordar un desarrollo de la planificación estratégica regional del sector pesquero a medio y largo plazo bajo criterios de sostenibilidad. Esta planificación debería contar con la participación de los interesados y ser integradora, teniendo en cuenta las interacciones entre los diferentes actores que interaccionan sobre el territorio.
- Regulación de artes de pesca que incluya las singularidades locales y basada en criterios científicos y sostenibles
- Potenciar las organizaciones pesqueras, colaborando en que tengan mayor capacidad de afrontar los retos, presentes y futuros. Es necesario profesionalizar la gestión de las cofradías. . Es necesario desarrollar la formación específica en gestores de las cofradías y cooperativas y profesionalizar la gestión de las mismas. Difusión de ejemplos de buenas prácticas organizativas y de gobernanza.
- Mejorar la información y el conocimiento sobre los recursos y facilitar el acceso a dicho conocimiento para que el subsector pueda desarrollar una aportación más activa a la definición de los criterios de ordenación y regulación pesqueras
- La formación necesaria para incorporarse a la actividad debe ser más accesible, sobre todo en varias de las islas no capitalinas. . Atracción y estímulo al rejuvenecimiento del sector
- Orientar los esfuerzos de I+D a las necesidades y aplicaciones del sector. El conocimiento de los investigadores debe ser mucho mejor aprovechado. Actualmente los lazos de comunicación con las administraciones y el sector son escasos. Impulsar proyectos de transferencia tecnológica: TIC y soluciones energéticas.

3.5. Acuicultura

- Mejorar la imagen del producto frente al consumidor y a la sociedad en su conjunto, en cuanto a su impacto medioambiental y sus propiedades nutricionales y organolépticas. Elaboración y adopción para el conjunto del sector de un Plan de Comunicación que permita reforzar la imagen de sostenibilidad de la acuicultura
- Clarificar con urgencia la regulación y ordenación de la actividad y acortar los plazos y requisitos para la puesta en marcha y la ampliación de instalaciones
- Desarrollar proyectos de colaboración público-privada estructurantes e iniciativas conjuntas con el sector de la pesca extractiva en actividades compartidas y en zonas de interés conjunto. Cooperación y búsqueda de sinergias con otros sectores: Pesca, Turismo, TIC's y Logística.
- Diversificación de la producción para atender nuevos nichos de mercado. Introducción de especies con mayor proceso e interés para la transformación.
- Mejorar la eficiencia de los procesos de producción. Proyectos de mejora de los mecanismos productivos: alimentación, genética, estructuras de jaulas, aplicación de energías renovables en el sector y eficiencia energética. Aplicación de TIC's y sistemas de monitorización y gestión de los procesos productivos.
- Mejorar la penetración en el mercado interno (Horeca y hoteles) y reforzar la presencia en los mercados exteriores
- Mejorar la presentación y el etiquetado de los productos. Imagen de Marca Certificada para el mercado interior
- Mejorar los procesos de transferencia tecnológica y la identificación y selección de proyectos de investigación para alinearlos, en mayor medida, con las necesidades del sector. Transferencia tecnológica en nuevas especies de valor añadido y dietas e implantaciones, demostradores y validaciones.
- Análisis de las capacidades y potencialidades de la Red de I+D+i en Acuicultura
- Incremento de la financiación disponible para la I+D+i en Acuicultura.
- Necesidad de impulso de mecanismos de cooperación y colaboración entre los centros de formación, el sector empresarial y los agentes sociales para determinar las futuras necesidades formativas. Favorecer la ampliación de la oferta formativa oficial y profesional en materia marítima y de buceo.
- Potenciación de las acciones promocionales vinculadas a atributos destacables de la actividad y sus productos.
- Refuerzo de las certificaciones como herramienta para dotar de valor añadido a procesos y productos.
- Refuerzo de la vigilancia y el control del etiquetado.
- Mejora del conocimiento de los procesos de formación de precios.
- Mejora del conocimiento de los hábitos y tendencias de consumo de productos acuáticos.
- Desarrollo de proyectos pilotos que promuevan la diversificación de los productos acuícolas a través de prácticas innovadoras.
- Puesta en marcha de iniciativas de valorización de productos acuáticos, vinculadas a la adopción de marcas colectivas, certificaciones ambientales, de origen geográfico o de sostenibilidad.
- Simplificación de la normativa, competencias y procedimientos administrativos.
- Mayor sensibilidad pública y legislativa hacia la acuicultura: regulaciones sectoriales que atiendan a todos los aspectos de la acuicultura y su interacción con otras actividades y regulación de la acuicultura.
- Regulación de criterios comunes para la reserva y zonificación de espacios para acuicultura.
- Homogeneización de las normas relativas a la Evaluación de Impacto Ambiental

- Establecimiento de canales de participación del sector en la toma de decisiones.
- Refuerzo de la investigación en materia de nutrición con el fin de reducir los índices de conversión del alimento.
- Implementación de buenas prácticas de alimentación en las explotaciones acuícolas.
- Mejora de las tecnologías orientadas al seguimiento y monitoreo del proceso de alimentación
- Existencia de parámetros e indicadores ambientales homogéneos y consistentes de vigilancia ambiental que permitan evaluar la incidencia ambiental de las instalaciones.
- Existencia de Protocolos de Vigilancia Ambiental homogéneos para el conjunto del sector.
- Existencia de procesos de vigilancia tecnológica bien estructurados y accesibles para el conjunto del sector.
- Existencia de financiación para la incorporación de innovaciones ambientales en las empresas acuícolas. Mejora de las condiciones financieras y de crédito para el circulante.
- Medidas que abaraten el sobrecoste por el transporte al mercado europeo y el coste de la doble insularidad en isla no capitalinas. Actividades logísticas conjuntas.

3.6. Desalación

- Valorizar la experiencia y el conocimiento acumulados. Se trata de otorgar visibilidad a los logros alcanzados y al esfuerzo continuado que se sigue haciendo por aplicar los avances que se van produciendo a las infraestructuras existentes y a los nuevos diseños de instalaciones. Impulsar proyectos colaborativos de desarrollo e innovación tecnológica del binomio Agua-Energía.
- Aprovechar el efecto demostrativo que las infraestructuras instaladas y su funcionamiento tienen para captar clientes y mercados. Canarias debe visibilizarse a nivel internacional como un caso de éxito incuestionable en la planificación, puesta en marcha y explotación de plantas desalinizadoras
- Contar con una imagen de marca y una oferta adaptada de servicios para atender la previsible demanda de los países del entorno africano cercano.
- Mejorar y actualizar la formación de expertos y adquirir capacidades transversales relacionadas con el conocimiento de los idiomas y de las características definitorias de los mercados próximos.
- Mejora de la eficiencia energética de las plantas. Producción con energías renovables.
- Mejora de la calidad del agua producida y de la trazabilidad de la gestión del agua desalada cerrando su ciclo como recurso hídrico en el territorio. Desarrollo de proyectos colaborativos en relación a la mejora en la gestión de la salmuera en las plantas existentes, a la mejora en las tecnologías de su dilución y en su valorización: producción de algas, fitoplancton...
- Reducción de costes de operación, sobre todo, aumentando el periodo de vida de las membranas
- Convertir a Canarias en un gran centro de investigación de las tecnologías de desalación, poniendo en valor los recursos y las disponibilidades, ofreciendo sus infraestructuras como localización para prácticas y ensayos.

3.7. Náutica de recreo y deportiva

- Potenciar, comunicar y desarrollar una marca, una imagen y un posicionamiento reconocibles para el turismo náutico (Atlantic Excellence Sailing) bien soportada por un portafolio de productos, servicios y experiencias coherente y diferenciado. Ello supone un mayor esfuerzo en el desarrollo de actividades de divulgación para reforzar la cultura náutica de la ciudadanía y en la promoción de eventos, principalmente deportivos, que mejoren la visibilidad de Canarias como destino náutico.
- Desarrollar la actividad de alquiler de embarcaciones y el chárter náutico cuya oferta actual es inferior a la que ofrecen destinos como Palma de Mallorca. Este subsector náutico ofrece la posibilidad de alquilar embarcaciones con o sin tripulación para hacer una travesía por un tiempo determinado. El desarrollo de este tipo de negocios repercutiría en los ingresos de las empresas de reparación y mantenimiento, distribuidores de embarcaciones, etc. Para ello es necesario trazar rutas de recreo y ubicar boyas para el atraque.
- Desarrollar una industria de fit and repair y de mantenimiento de embarcaciones orientado al tránsito de barcos desde Europa hacia América y El Caribe.
- Aumentar las infraestructuras de acceso al mar (fondeos; rampas) y el número de atraques en marinas.
- Reforzar el papel de las marinas como integradoras y dinamizadoras de la oferta náutica deportiva
- Mejorar el nivel de competencias profesionales diseñando un catálogo de perfiles profesionales más ajustado a la demanda y desarrollar habilidades transversales en conocimiento de idiomas y en atención al usuario.
- Poner en marcha proyectos e iniciativas de la red de operadores a nivel insular y regional como P.ej.: Programa de Cultura de Mar. Red de fondeos en el litoral Canario. Programa de acciones de realizar en puertos deportivos para mejorar accesibilidad calidad y sostenibilidad. Desarrollo de un catálogo de empresas de especialización del sector náutico. Creación de una marca de calidad conjunta.
- Fomentar el viento y el oleaje como recurso natural del Atlántico.
- Fomentar la ordenación y gestión de las playas y zonas de baño
- Fomentar la actividad subacuática en Canarias
- No existen atraques o puertos para mega-yates, mayores de 25 metros de eslora.
- Cuidar el paisaje y la calidad ambiental de las costa de Canarias: Es lo que priman “los nuevos turistas” y el motivo de elección del destino de las Islas.
- Regular el problema del abandono de barcos en Puertos Deportivos.

3.8. Cruceros

- Reforzar la adecuación de los puertos para servir de puertos base o de escala para cruceros
- Mejorar la oferta turística urbana de los puertos base o escala
- Consolidar la posición de puertos base en las rutas con Macaronesia y Marruecos.
- Participar en el desarrollo de nuevas rutas de cruceros por la costa africana y Cabo Verde. Se trataría de aprovechar, principalmente, las ventajas de conectividad aérea de Canarias, que la convierten en el enclave más adecuado para albergar los puertos base de los itinerarios que se vayan consolidando. De esta forma, Canarias se configuraría como un nodo principal de los cruceros que recorren Madeira, Marruecos, Azores (enlace superior) y de los que viajan hacia el sur por las costas africanas y Cabo Verde (enlace inferior).

3.9. Servicios a las plataformas offshore

- Incrementar los espacios portuarios para la reparación naval
- Potenciar la presencia en los mercados en los que se producen las extracciones y exploraciones (West África): se trata de ocupar el espacio que surja a partir del desarrollo de plataformas en África
- Desarrollar servicios de atención a SPV. El servicio a las actividades auxiliares tienen una dimensión económica tan relevante o mayor que los propios servicios directos a las plataformas.
- Mejorar la formación en competencias transversales como idiomas.
- Apoyar a los operadores internacionales para mejorar el apoyo logístico que se requiere y que se debe prestar desde los Puertos de Canarias.
- Reconocimiento internacional de las certificaciones de buceo españolas, actualmente no reconocidas por empresas offshore ni por el IMCA.
- Creación de un stock de mercancías que acelere las labores de reparación como Centro Logístico.
- Integración del Clúster Marítimo de Canarias en la iniciativa de la marca y plan de acción común “Canarias Business Hub” y en el desarrollo de sus actividades de promoción de Canarias en el ámbito internacional como plataforma de negocios y operaciones atractiva con las distintas instituciones y operadores, así como en el Programa “Canarias Aporta”, promovido por PROEXCA de cara a impulsar específicamente a las actividades y proyectos de internacionalización de las empresas canarias de la industria offshore.
- Mejorar los aspectos relacionados con visados, permisos de trabajo de los equipos internacionales que actúan cuando los buques y plataformas se encuentran atracados en los Puertos de Canarias.

3.10. Energías renovables

- Incrementar las capacidades regionales de pruebas y de investigación para el desarrollo de la energía eólica y de las olas.
- Incluir en la planificación de las infraestructuras eléctricas las previsiones necesarias para facilitar la incorporación de las energías marinas.
- Desarrollo de procedimientos administrativos y ambientales que den las garantías necesarias en plazos operativos eficientes.
- Impulsar la I+D+i público privada para acelerar y radicar en canarias el desarrollo de las energías renovables marinas.
- Propiciar la instalación de proyectos e iniciativas piloto o precursoras como impulso de la llegada eficiente de estas tecnologías al mercado.
- Colaborar con empresas internacionales en el desarrollo de proyectos relacionados con renovables marítimas para ir ganado presencia y experiencia en el subsector.

3.11. Biotecnología marina

- Promoción de proyectos de cooperación en I+D+i (entre centros de I+D y con empresas)
- Fomento de alianzas, consorcios, redes y clúster de biotecnología
- Fomento de la transferencia de resultados de investigación pública al sector privado.
- Apoyo a la comercialización y a la formalización de patentes, licencias, etc.
- Apoyo a la creación de spin-off y de empresas biotecnológicas.
- Fomento de la cultura emprendedora.

4. CONCLUSIONES

Estas conclusiones intentan resumir las orientaciones principales que deben guiar la actividad del sector. Son seis ideas fuerza que pretenden servir de soporte para articular las estrategias públicas y privadas que se planteen para el periodo 2014-2020.

1. **Autorreconocerse como macrosector transversal**
2. **Construir una base sectorial de conocimientos desde la que articular las acciones, demandas y necesidades.**
3. **Avanzar en la integración sectorial**
4. **Orientar la innovación al desarrollo de ventajas competitivas**
5. **Conectarse y construir ventajas relacionales**
6. **Revisar el papel del sector público**

Este Informe se plantea como un documento de bases sobre el que iniciar un camino que deben ir recorriendo los distintos subsectores y el Clúster en un proceso continuado de enriquecimiento y ajuste fino. Este proceso “bottom-up” queda así delimitado por un marco de referencia sobre el que irán apareciendo múltiples oportunidades y enfoques novedosos que podrán articularse, en algunos casos, como actuaciones o proyectos concretos de impulso económico.

4.1. Autorreconocerse como macrosector transversal

La visión de la economía marítima como un conjunto de actividades económicas muy heterogéneas, que pueden operar con relativa autonomía y desconectadas unas de otras, debe dar paso a una visión en la que, partiendo de esa complejidad e interdependencia, reconozca la existencia de elementos compartidos que, incluyendo a veces la gestión de conflictos espaciales, de recursos o competencias, sirvan para identificar y poner en marcha nuevas oportunidades y perspectivas de desarrollo económico.

Para esa afirmación como sector se requiere, entre otras cosas:

- **Presencia.** Acercar la cultura del mar a la población en general y al resto de agentes económicos y ciudadanos y hacer visible su influencia en el desarrollo social y económico de las Islas.
- **Coherencia.** Integrar en el sector solo aquellas actividades en que se identifiquen claramente interdependencias con otras actividades marítimas y con las que puedan generarse sinergias o compartirse motivaciones e intereses coincidentes.
- **Cohesión.** Una base de conocimientos y de motivaciones e intereses compartidos.
- **Estructura y liderazgo.** Una estructura reconocible por otros agentes y sectores y capacidad efectiva para movilizar y coordinar a personas y organizaciones en la búsqueda de soluciones compartidas.

4.2. Base común de conocimientos

El sector precisa generar un cuerpo de conocimientos que ayude a movilizar las capacidades del sector:

- Un **sistema de estadísticas sectoriales e intersectoriales**.
- Un **sistema de indicadores** de desarrollo socioeconómico y medioambientales.
- Caracterización, **inventario y catalogación** de los recursos naturales y materiales.
- Un marco de **conocimientos tecnológicos** que facilite a los agentes económicos los procesos de actualización y adaptación tecnológicas y de prospectiva para consolidar o generar ventajas competitivas introduciendo innovaciones.
- Un sistema de identificación de demandas y **necesidades formativas**.

4.3. Integración sectorial

La integración abre a las empresas múltiples posibilidades de cooperación y de mejorar, así, su posición competitiva. El Clúster puede **facilitar el acceso a proyectos en colaboración y a nuevos mercados**. La interacción y el diálogo entre los agentes favorecen el descubrimiento de **oportunidades de cooperación**. Determinadas actuaciones, como la elección de una imagen o de un posicionamiento de mercado, que requieren de un discurso compartido se activan y se despliegan con mayor efectividad si se movilizan desde el Clúster. Generar espacios de colaboración abre perspectivas de inversión y de disponibilidad de tecnologías que las empresas no tienen operando aisladamente.

4.4. Innovación

La innovación permite generar ventajas competitivas y economías sostenibles. Es necesario que los centros de conocimiento, las empresas y el Clúster encuentren vías para que la investigación se conecte, en mayor medida, con las necesidades sectoriales. Ello requiere, por un lado, más aportación económica del sector privado a proyectos de investigación y, por otro, un mayor esfuerzo del sector público para conocer y alinearse con las demandas sectoriales. Hay que habilitar espacios de conexión, abrir los centros de investigación y tecnológicos a las empresas y las empresas a los investigadores.

4.5. Generar ventajas relacionales

Otra de las claves para la sostenibilidad de la economía marítima es generar ventajas relacionales. Estas se obtienen colaborando con otros sectores y cooperando con otros mercados y territorios.

El sector marino-marítimo tiene importantes sinergias con otros sectores: turismo, comercio, industria. Se trata de aprovecharlas a través de acuerdos y colaboraciones que refuercen la posición competitiva de la economía canaria en su conjunto.

Igualmente se debe ganar visibilidad del sector en el exterior participando en proyectos de cooperación con otros territorios y ampliando la presencia en otros mercados.

4.6. Revisar el papel del sector público

El sector público debe asumir un rol de facilitador de los procesos de desarrollo competitivo. Para ello tiene que propiciar marcos regulatorios y de ordenación de las actividades claros, transparentes y seguros.

El sector público debe acompañar y animar al sector marino-marítimo en el proceso de descubrimiento y aprovechamiento de oportunidades y de generación de ventajas competitivas y relacionales.

Las Palmas de Gran Canaria a viernes, 28 de marzo de 2014

P. 7011/2014

JLSA/PMP

EDEI.ES

Antonio María Manrique, 4 Planta Baja
35011 Las Palmas de Gran Canaria
Teléfono: 928494100
Fax: 928262500

Méndez Núñez, 108
38001 Santa Cruz de Tenerife
Teléfono: 922281921
Fax: 922281910

o