

MARINAS DE ESPAÑA

magazine

Número 3 / Noviembre 2025



S. M. el Rey D. Felipe VI
Presidente de Honor del
Congreso Marinas de España

I Congreso
Marinas de España

Entrevista
Gustavo Santana

Asociación Catalana de Puertos
Deportivos y Turísticos

¡SUSCRÍBETE A LA NEWSLETTER DE MARINAS DE ESPAÑA!

No te pierdas el resumen semanal más completo y actualizado con información sobre el mundo de **las marinas** y los **puertos deportivos de España**. Llevamos 27 semanas consecutivas compartiendo las noticias más relevantes y contenidos exclusivos.

Recibe en tu correo toda la información sobre **sostenibilidad**, **economía azul**, **responsabilidad social corporativa** y mucho más.

Escanea el QR, únete a nuestra base de datos y ¡empieza a recibir nuestras ediciones semanales hoy mismo!



>>> MarinasdeEspana.com <<<

| Editorial

Antonio Tejada Cruz
Director de la Revista
Marinas de España



La Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos presenta la tercera edición de su Magazine, una publicación que, en apenas tres números, ha alcanzado un notable grado de consolidación como herramienta de comunicación estratégica para el sector náutico-deportivo. Este magazine se ha configurado como un auténtico altavoz de las inquietudes, proyectos y propuestas de las marinas españolas, reforzando su papel en el ámbito económico, social e institucional.

Esta nueva edición se publica en un contexto especialmente significativo, marcado por la preparación del Congreso Nacional de Marinas de España, que se celebra en el mes de noviembre en Puerto Sotogrande. La coincidencia de ambos hitos no es circunstancial, sino reflejo de un momento de madurez en el que el sector reclama espacios estables de diálogo, cooperación y visibilidad. El congreso y el magazine se presentan como instrumentos complementarios que persiguen un mismo objetivo: proyectar el papel estratégico de los puertos deportivos y turísticos en el marco de la economía azul y contribuir a la construcción de un futuro común basado en la sostenibilidad, la innovación y la competitividad.

El Magazine de la Federación aborda en esta tercera entrega cuestiones de gran trascendencia para el presente y el porvenir del sector. La publicación constituye, en este sentido, una plataforma de reflexión y difusión de gran relevancia. Por un lado, permite que los profesionales del sector compartan experiencias y buenas prácticas, generando un espacio de conocimiento compartido que resul-

ta esencial para la mejora continua de la gestión portuaria. Por otro, actúa como una herramienta de proyección pública, transmitiendo a instituciones, empresas y sociedad el compromiso de las marinas con la sostenibilidad ambiental, la digitalización, la transición energética y el turismo responsable. La Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos entiende que la fuerza de un sector radica también en su capacidad de comunicarse, y este magazine es prueba evidente de ello.

El próximo Congreso Nacional de Marinas de España representa un paso decisivo en la construcción de consensos y en la definición de estrategias conjuntas. Se abordan cuestiones cruciales que marcarán la agenda de los próximos años: la adaptación al cambio climático, la gestión del talento, la innovación aplicada a la operativa portuaria, la electrificación de amarres y la seguridad jurídica del marco concesional. El magazine, al anticipar estos temas y situarlos en el debate público, se convierte en una herramienta esencial de preparación y en una antesala natural de lo que se debatirá en Sotogrande.

Con esta publicación, la Federación reafirma su compromiso con la creación de espacios de encuentro y con la difusión de contenidos de valor que ayuden a fortalecer la posición de los puertos deportivos y turísticos. El magazine y el congreso, en definitiva, son expresiones complementarias de una misma voluntad: la de avanzar hacia un futuro sostenible, innovador y competitivo para todas las marinas españolas, clubes náuticos y puertos deportivos.

MARINAS DE ESPAÑA
magazine

Port Adriano – Urbanización El Toro s/n
07180 Calviá (Islas Baleares – España)

✉ info@marinasdeespana.com

🌐 marinasdeespana.es/publicaciones

Director
Antonio Tejada

Diseño y maquetación
Àngela Curto

Redactor jefe
Antonio Tejada

Equipo de redacción

Tomás Azcárate

José Ascanio

Jordi Caballé

Fotografía

Marinas de España

Colaboradores

Gustavo Santana

Almarin

Marconn

Ocean Ecostructures

Pandora Global



[@linkedin.com/company/marinasdeespana](https://www.linkedin.com/company/marinasdeespana)

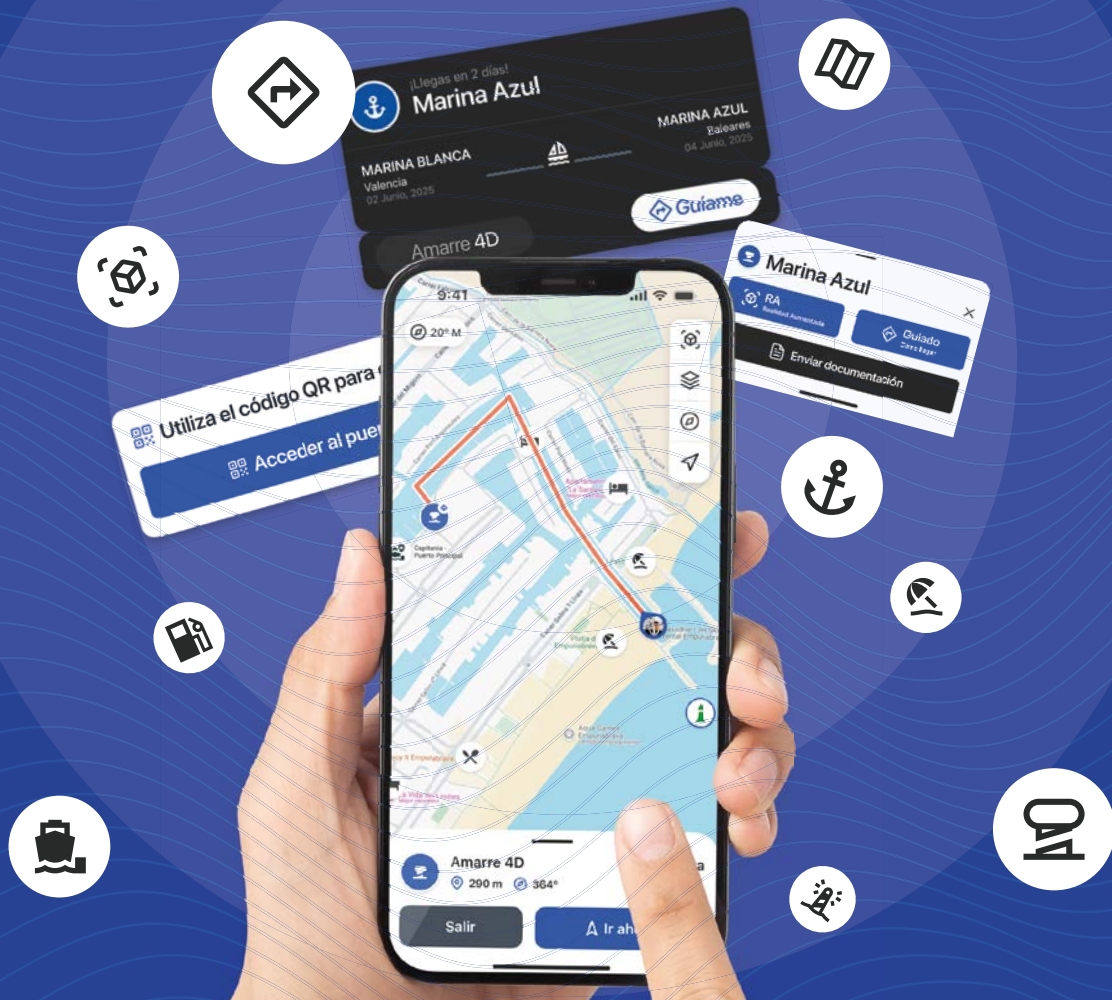


[@marinasdeespana](https://www.instagram.com/marinasdeespana)

Propiedad intelectual: Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeran, plagiaran, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

Y con Portview, lo llevas directamente a su móvil.

- ✓ Planifica, asigna el amarre y envía la ruta al móvil.
- ✓ Recibe la documentación directamente en Pandora.
- ✓ Da acceso a tu puerto mediante QR en la app.



Descarga Portview

Navegando al futuro de la náutica.

www.portview.app



| Sumario

GUSTAVO SANTANA El protagonista	07
MARINAS DE ESPAÑA ACELERA HACIA SU PRIMER CONGRESO NACIONAL EN SOTOGRANDE Monográfico I Congreso Marinas de España	10
PUERTO SOTOGRANDE ACOGERÁ EL I CONGRESO MARINAS DE ESPAÑA UN ENCUENTRO CLAVE PARA EL SECTOR NÁUTICO Monográfico I Congreso Marinas de España	12
ENTREVISTA A MIGUEL ÁNGEL DÍEZ Monográfico I Congreso Marinas de España	14
UN CONGRESO PARA CONSTRUIR EL FUTURO DE LAS MARINAS ESPAÑOLAS Monográfico I Congreso Marinas de España	18
LOS GRANDES RETOS DE LAS MARINAS ESPAÑOLAS EN LA PRÓXIMA DÉCADA Monográfico I Congreso Marinas de España	20
LA ECONOMÍA AZUL COMO HOJA DE RUTA DEL CONGRESO Monográfico I Congreso Marinas de España	22
PACO HERNÁNDEZ: EL ACUARELISTA DE LAS MARINAS ESPAÑOLAS Monográfico I Congreso Marinas de España	24
COMISIONES DE TRABAJO Con Lupa en el Pantalán	26
PORTS DE CATALUNYA – ACPET Nuestros Asociados	35
ENTREVISTA A RAIMON ROCA Nuestros Asociados	36

38 GRATITUD A ALBERT BERTRAN POR SU LIDERAZGO EN LA ACPET Nuestros Asociados
40 PUERTOS DE CATALUNYA Nuestros Asociados
44 NOTICIAS DESTACADAS Institucional
50 TECNOLOGÍA, DISEÑO Y SOSTENIBILIDAD: EL NUEVO RUMBO DE LOS PUERTOS DEL FUTURO Sostenibilidad
52 DATOS DIGITALES QUE NAVEGAN: HACIA UNA GESTIÓN MÁS INTELIGENTE Y CONECTADA DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS Innovacion y Puertos Inteligentes
54 EL COMPROMISO AZUL: LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA QUE TRANSFORMA LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE ESPAÑA Responsabilidad Social
57 EL SECTOR NÁUTICO-RECREATIVO EN ESPAÑA: LA BATALLA POR LA VISIBILIDAD ESTADÍSTICA Legislación
62 ALMARIN IMPULSA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN PUERTOS ESPAÑOLES Infraestructuras
64 INFRAESTRUCTURAS NÁUTICAS FRENTE AL RETO DE LA REGENERACIÓN MARINA UNA INVERSIÓN PARA EL FUTURO AZUL Infraestructuras





MARINA MOTRIL

UNA INVERSIÓN DE 38 MILLONES PARA TRANSFORMAR EL PUERTO EN UN REFERENTE NÁUTICO Y TURÍSTICO

Marina Motril afronta una de las inversiones más ambiciosas del litoral andaluz. Con un presupuesto de 38 millones de euros, el proyecto convertirá al Puerto de Motril en un espacio de referencia turística y náutica no solo en la Costa Tropical, sino también en el conjunto del Mediterráneo occidental, con máxima importancia para la economía local con la creación de 250 puestos de trabajo directos y más de mil indirectos.

La nueva marina, el puerto más cercano a la Alhambra y a una hora del aeropuerto internacional de Málaga, contará con casi 500 amarres, e incluirá el varadero más grande del sur del Mediterráneo, con 21000 m²s para dar servicio a embarcaciones de hasta 50 metros de eslora, con dos travelifts de 110 y 450 toneladas con 12 metros de manga.

La ampliación contempla también zonas comerciales, espacios verdes, áreas de ocio y un paseo marítimo que conectará directamente el puerto con la ciudad, fortaleciendo así la relación entre Motril y su frente costero.

Marina Motril se convertirá así en un ecosistema urbano-marítimo, donde convergen la tecnología, la sostenibilidad y la vida ciudadana. Será isla energética, y presenta proyectos de construcción innovadores espacios de investigación y divulgación

construcción innovadores espacios de investigación y divulgación que harán de esta marina un modelo de biodiversidad marina.

El proyecto se plantea con un enfoque medioambiental y sostenible, integrando medidas de eficiencia energética, energías renovables y gestión responsable de residuos. Las zonas verdes, las aulas del mar y los espacios culturales previstos en el diseño refuerzan el vínculo con la identidad local y promueven una conciencia ecológica alineada con los valores de la economía azul.

Pero más allá de las cifras, Marina Motril simboliza una transformación de escala: una apuesta por redefinir el papel del puerto dentro de la ciudad y por situar a la Costa Tropical en el mapa de los destinos náuticos de referencia. Su diseño contemporáneo, sus servicios de alta gama y su integración con el entorno urbano contribuirán a atraer turismo internacional, dinamizar el comercio local y extender la actividad más allá de la temporada estival.

Con esta inversión, el puerto se convierte en un nuevo motor económico para la zona, una puerta abierta al mar que une progreso, empleo y calidad de vida. Un proyecto que no solo amplía el horizonte de Motril, sino que reimagina la forma en que una ciudad mira hacia el Mediterráneo.

| Gustavo Santana Hernández

PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

Nacido en Puerto del Rosario (Fuerteventura) en 1973, Gustavo Santana Hernández es uno de los perfiles más reconocidos del ámbito marítimo español, con una sólida trayectoria tanto en la administración pública como en el sector privado y docente. Su formación combina una doble titulación: Ingeniería Naval y Oceánica por la Universidad Politécnica de Madrid e Ingeniería Mecánica por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Miembro del Cuerpo de Ingenieros Navales del Estado, ha desarrollado gran parte de su carrera en puestos de responsabilidad vinculados al transporte marítimo y a la gestión portuaria. Desde diciembre de 2023 desempeñaba el cargo de director general de la Marina Mercante dentro del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, cargo que compaginó con la presidencia de Salvamento Marítimo, tras haber ejercido anteriormente como consejero técnico de la propia Dirección General de la Marina Mercante.

En el ámbito autonómico, Santana ha ocupado posiciones clave como viceconsejero de Infraestructuras y Transportes del Gobierno de Canarias y como vicepresidente y director gerente del Ente Público Empresarial Puertos Canarios, desde donde impulsó proyectos estratégicos de modernización y gestión portuaria en el archipiélago.

Su experiencia también se ha extendido al sector privado y académico. Ha ejercido como directivo en una naviera de pasajeros y mercancías, consultor de ingeniería naval e industrial y profesor asociado en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, impartiendo docencia en el Grado de Ingeniería Naval.

Su nombramiento como presidente del ente público Puertos del Estado supone la continuidad de una carrera marcada por la especialización técnica y la vocación de servicio público, situándole al frente de la entidad responsable de coordinar el sistema portuario español de titularidad estatal, pieza clave en la economía azul y en la competitividad logística del país.



➤ Gustavo Santana Hernández



➤ Marina Port Vell

España es uno de los principales destinos para el turismo náutico deportivo

Los puertos de titularidad estatal son mucho más que lugares para el tránsito de mercancías y pasajeros. Son centros de innovación, ejes clave para la transición energética en España, generadores de riqueza y empleo y desempeñan un papel muy importante en la vida diaria de los ciudadanos. Pero, además, en la mayoría de ellos, hay espacio para una actividad que ha experimentado un notable crecimiento en las últimas décadas, la náutica deportiva y recreativa.

Este ámbito, aunque pueda parecer minoritario respecto a la actividad principal de los puertos de interés general, es estratégico porque más allá de su dimensión recreativa, representa un motor económico, social y medioambiental de gran relevancia para las zonas costeras y el conjunto del país. Por eso, su integración sostenible en la planificación portuaria y su impulso como sector productivo son prioridades en la Estrategia Marítima de España impulsada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con el objetivo de ser la hoja de ruta para la descarbonización y modernización del sector marítimo. Esta Estrategia se presenta como un programa integral para transformar el sector marítimo hacia una economía azul sostenible, innovadora y competitiva. Aborda retos medioambientales, tecnológicos y sociales a largo plazo, con énfasis en la colaboración institucional y una visión firme de futuro, y uno de los ejes es precisamente un marco regulatorio específico para la náutica de recreo.

España, con sus casi 8.000 kilómetros de costa, es uno de los principales destinos para el turismo náutico a nivel internacional, con 3,4 millones de visitantes y un impacto económico de más de 5.100 millones, según el Anuario



➤ Gustavo Santana Hernández

de Estadísticas Deportivas 2024, en un análisis elaborado por Marinas de España y Sailwiz. Cuenta con aproximadamente 375 puertos deportivos y unos 134.000 amarres, de los que en torno a un tercio están ubicados en los puertos del Estado, la mayoría gestionados mediante concesiones a operadores privados. Esta infraestructura permite atender una demanda creciente de embarcaciones de recreo tanto nacionales como internacionales, impulsada no solo por el atractivo turístico del litoral español, sino también por una red portuaria moderna y competitiva.

Desde el sistema portuario estatal se actúa desde diferentes perspectivas para impulsar el desarrollo de este sector, tales como importantes inversiones públicas o apoyo institucional y financiero al desarrollo de grandes eventos deportivos, pero el canal fundamental ha sido la creación de un marco normativo que ha permitido estimular la gestión por parte de empresas privadas.

El sistema portuario recibe una significativa aportación económica de las marinas, especialmente en enclaves con fuerte vocación marítima, como Baleares, Cataluña, Comunidad Valenciana y Andalucía. Pero su impacto económico va mucho más allá. La náutica deportiva es un importante generador de actividad tanto industrial como de servicios. El gasto en mantenimiento, servicios náuticos, restauración y turismo asociado genera miles de empleos directos e indirectos. Además, la presencia de grandes eventos náuticos, como regatas y salones náuticos, posiciona a España como un referente internacional y contribuye a la desestacionalización del turismo.

La náutica deportiva actúa también como herramienta de cohesión territorial y dinamización del litoral, permitiendo el desarrollo de economías locales, la mejora de infraestructuras y el fortalecimiento del tejido empresarial vinculado al mar. Además, en muchas localidades costeras, los puertos deportivos son espacios públicos, culturales y turísticos de gran valor social. La náutica deportiva es una pieza fundamental de la apuesta de Puertos del Estado en el Marco Estratégico por impulsar la dimensión social del sistema de titularidad estatal, dentro de los puertos comprometidos con su ciudad, porque es un elemento fundamental de acercamiento entre la actividad portuaria y la vida de los ciudadanos.

Las marinas dentro de los puertos de titularidad estatal no son ajenas al compromiso general con la sostenibilidad y se están implantando medidas como sistemas de recogida de residuos, uso eficiente del agua y la energía, puntos limpios flotantes y certificaciones ambientales, así como la promoción de embarcaciones eléctricas. Estas iniciativas son fundamentales para garantizar la conservación de los ecosistemas marinos y la integración armónica entre el desarrollo náutico y el entorno natural.

Por todo ello, las marinas deportivas no son simplemente infraestructuras portuarias, sino verdaderos motores de desarrollo territorial, sostenibilidad y cohesión social. Su planificación, gestión y modernización resulta esencial para que España continúe consolidándose como un referente mundial en turismo náutico y deporte marítimo.

En el marco de un crecimiento sostenido, el sector afronta retos importantes como la transformación digital o la adaptación al cambio climático. Pero si hablamos de oportunidades son muy significativas, especialmente en el contexto del turismo sostenible, la economía azul y la colaboración público-privada para la gestión portuaria eficiente. El sector requiere de una visión compartida y a largo plazo para mantener su impulso como industria generadora de riqueza, empleo y cultura marítima.

➤ Marina Port Mallorca





| El I Congreso Marinas de España, bajo la Presidencia de Honor de S.M. el Rey

LA FEDERACIÓN CULMINA MESES DE TRABAJO CON INSCRIPCIONES ABIERTAS, ACUERDOS ESTRATÉGICOS Y COMISIONES DE EXPERTOS QUE PREPARAN LA HOJA DE RUTA PARA EL FUTURO DEL SECTOR NÁUTICO-DEPORTIVO

La cuenta atrás ya está en marcha. El I Congreso Nacional de Marinas de España, que se celebra en noviembre en Puerto Sotogrande, bajo la Presidencia de Honor de S.M. el Rey Felipe VI, se ha convertido en el gran hito del calendario para el sector náutico-deportivo. Con la inscripción abierta y una web dedicada que concentra toda la información práctica del encuentro, la federación culmina varios meses de intensa actividad en los que ha sentado las bases de lo que se perfila como el foro de referencia para puertos deportivos y marinas del país.

Inscripciones y programa oficial

La apertura de inscripciones supuso el pistoletazo de salida definitivo. La federación ha diseñado un programa que combinará sesiones técnicas con un bloque institucional de alto nivel, donde participarán representantes de las administraciones y líderes del sector. Se espera reunir a más de 200 profesionales en un encuentro que pondrá el foco en tres ejes fundamentales: innovación, sostenibilidad y transformación digital. El formato incluye conferencias, talleres y mesas redondas en las que se abordarán

cuestiones tan diversas como la electrificación de amarres, la gestión del talento, la adaptación al cambio climático o la digitalización de servicios.

Patrocinios y alianzas estratégicas

Uno de los elementos distintivos del congreso es su apuesta por la colaboración público-privada. Marinas de España presentó varias modalidades de patrocinio que van desde la visibilidad en los materiales del evento hasta la presencia en la zona expositiva o la participación activa en sesiones plenarias. La alianza con Almarin es un ejemplo destacado: la empresa ha reforzado su acuerdo estratégico con la federación para participar activamente en el congreso, presentando soluciones innovadoras en pantalanes fijos y flotantes y aportando experiencia en sostenibilidad y adaptación climática.

La implicación empresarial no se limita a la exposición. Almarin, por ejemplo, lanzó recientemente una encuesta entre los asociados de Marinas de España para identificar las principales necesidades del sector y orientar mejor sus





► Puerto Sotogrande

propuestas. De este modo, el congreso se convierte también en un espacio donde la oferta tecnológica se ajusta a la demanda real de los puertos deportivos.

Comisiones de trabajo previas

En paralelo a la organización logística, Marinas de España ha impulsado comisiones de trabajo como antesala del congreso. Estas mesas reúnen a profesionales de marinas, clubes náuticos y puertos deportivos de todo el país con el fin de compartir experiencias, analizar problemáticas comunes y diseñar propuestas de mejora. Los temas que concentran mayor atención son la normativa, la sostenibilidad, la digitalización y la gestión empresarial.

Estas comisiones funcionan como una red de intercambio estratégico, donde las ideas y experiencias de distintos territorios se ponen en común para dar forma a recomendaciones que se presentarán en el marco del congreso. La participación activa de empresas patrocinadoras aporta, además, un valor añadido al conectar los desafíos reales de las marinas con soluciones técnicas y especializadas.

UN CONGRESO PARA MARCAR EL RUMBO

Con todos estos avances, el I Congreso Nacional de Marinas de España no será un simple punto de encuentro, sino el inicio de una nueva etapa. La federación busca consolidar un espacio de debate estable que se repita periódicamente y que permita al sector construir consensos frente a los grandes retos de la próxima década.

La innovación tecnológica, la sostenibilidad medioambiental, la integración en la economía azul y la adaptación al cambio climático no son solo aspiraciones: son ya las prioridades estratégicas de un sector que quiere situarse en la vanguardia europea. Puerto Sotogrande será el escenario donde se presenten las conclusiones del trabajo realizado estos meses atrás y, al mismo tiempo, el punto de partida para una hoja de ruta común.

| Puerto Sotogrande acogerá el I Congreso Marinas de España: un encuentro clave para el sector náutico

DEL 12 AL 14 DE NOVIEMBRE DE 2025, PUERTOS DEPORTIVOS, MARINAS Y CLUBES NÁUTICOS SE REUNIRÁN EN SOTOGRANDE EN EL CONGRESO, BAJO LA PRESIDENCIA DE HONOR DE S.M. EL REY FELIPE VI



➤ Puerto Sotogrande

El próximo mes de noviembre, Puerto Sotogrande se convertirá en sede del I Congreso Marinas de España, un foro que aspira a convertirse en el principal punto de encuentro para los profesionales del sector náutico, gestores de puertos deportivos, marinas y clubes náuticos de todo el país. La cita reunirá a expertos, empresas y representantes institucionales en un escenario que simboliza, en sí mismo, la evolución del turismo náutico hacia la excelencia, el desarrollo sostenible y la integración con el territorio.

La elección de Puerto Sotogrande no responde únicamente a su posición geográfica estratégica en el sur de España, a escasos minutos del Estrecho de Gibraltar. Se trata de un modelo de destino turístico y residencial de lujo que combina entorno natural, arquitectura planificada, servicios exclusivos y una oferta deportiva de primer nivel. Su desarrollo urbanístico —concebido desde sus inicios con una visión armónica entre el mar, el campo y la calidad de vida— ha consolidado a Sotogrande como uno de los enclaves más emblemáticos del turismo de alto nivel en Europa.

En este contexto, Puerto Sotogrande se erige como el corazón náutico de la zona, una instalación que no solo acoge embarcaciones, sino que actúa como centro de encuentro, motor económico y escaparate del destino. Con 1.382 atraques que abarcan embarcaciones desde 8 hasta 70 metros de eslora, el puerto está preparado para atender tanto a la náutica de recreo como a la gran eslora internacional. Su varadero, dotado de un travel lift de 250 toneladas y amplias zonas de trabajo, refuerza su papel como base técnica y de mantenimiento, ofreciendo servicios altamente especializados.

Pero su valor trasciende la infraestructura. Puerto Sotogrande forma parte del paisaje cotidiano del destino: un punto de atracción para residentes, turistas y navegantes que encuentran en sus muelles una combinación única de actividad náutica, gastronomía, comercio y ocio al aire libre. Las terrazas y locales que bordean la dársena han evolucionado hasta convertirse en un espacio social donde se mezcla el visitante internacional con el público local, en un ambiente tranquilo, seguro y cosmopolita.

El entorno inmediato amplía esa propuesta. Sotogrande cuenta con una oferta deportiva y de bienestar integral que se extiende más allá del puerto: golf, polo, equitación, ciclismo y actividades al aire libre que refuerzan la identidad de un destino pensado para un público exigente, vinculado al deporte y al estilo de vida saludable. La suma de estos elementos —el mar, el deporte, la exclusividad y el entorno natural— conforma una marca territorial sólida, que ha sabido posicionarse dentro del turismo de lujo nacional e internacional.

El I Congreso Marinas de España aprovechará ese marco para profundizar en temas que van más allá de la gestión portuaria. La agenda incluirá debates sobre sostenibilidad ambiental, transición energética, digitalización, responsabilidad social corporativa y diversificación del turismo costero. Además, se abordará cómo los puertos deportivos pueden integrarse en estrategias turísticas globales, generando valor añadido para las comunidades locales y contribuyendo a la economía azul.

Puerto Sotogrande representa un ejemplo práctico de esa integración: un espacio donde la gestión náutica se alinea con la planificación urbana y con la promoción de un turismo responsable. En su caso, la convivencia entre actividad portuaria y desarrollo residencial demuestra que el equilibrio entre sostenibilidad, rentabilidad y calidad de vida es posible. Su modelo de funcionamiento —eficiente, ordenado y respetuoso con el entorno— ha contribuido a que la marina se consolide como un activo clave dentro del ecosistema turístico de Sotogrande.

Otro aspecto relevante es la estacionalidad, un desafío recurrente en la costa española. La celebración del congreso en noviembre refuerza el objetivo de desestacionalizar el turismo náutico, atrayendo a un público profesional y a visitantes fuera de la temporada alta. Esto no solo favorece la actividad económica de la zona, sino que también potencia la imagen de Sotogrande como desti-

no vivo durante todo el año, un lugar donde la oferta de ocio, deporte y bienestar no depende del calendario estival.

La vertiente turística de lujo es otro eje esencial de la narrativa. Sotogrande se ha consolidado como una marca asociada a la discreción, la calidad y la exclusividad sin ostentación, un modelo alternativo al turismo masivo. Su desarrollo planificado, su baja densidad urbana y la integración con el entorno natural lo diferencian de otros destinos mediterráneos. Puerto Sotogrande, como puerta de entrada marítima, cumple un papel fundamental en ese posicionamiento: proyecta una imagen de elegancia y profesionalidad que refuerza la identidad del conjunto.

El congreso servirá, además, para visibilizar la importancia de los puertos deportivos en la economía local. No solo como infraestructuras náuticas, sino como generadores de empleo directo e indirecto, dinamizadores de servicios y elementos clave en la oferta turística del litoral. En el caso de Puerto Sotogrande, su actividad impulsa sectores como la hostelería, el comercio, la náutica profesional o el mantenimiento técnico, consolidando un tejido económico diverso y estable.

En definitiva, la celebración del I Congreso Marinas de España en Puerto Sotogrande simboliza el encuentro entre dos realidades complementarias: la del sector náutico, que avanza hacia una gestión más profesional y sostenible, y la de un destino turístico que encarna la excelencia, la planificación y el respeto por el entorno. Sotogrande y su puerto no solo ofrecen un marco incomparable para el debate, sino también un ejemplo tangible de cómo la náutica, el turismo y la sostenibilidad pueden navegar en la misma dirección.



► Puerto Sotogrande

Entrevista a Miguel Ángel Díez García: director gerente de Puerto Sotogrande

“QUEREMOS QUE SOTOGRANDE SEA UN MODELO DE GESTIÓN PORTUARIA SOSTENIBLE Y UN REFERENTE INTERNACIONAL DE LA NÁUTICA MODERNA”

Capitán de la Marina Mercante y al frente de Puerto Sotogrande desde hace más de una década, Miguel Ángel Díez García ha liderado una transformación profunda de la marina gaditana, combinando excelencia operativa, sostenibilidad y dinamismo social. Bajo su dirección, el puerto ha pasado de ser un enclave elegante y funcional a convertirse

en referente internacional del turismo náutico. Las competiciones de vela, la profesionalización del varadero y la integración del puerto en el tejido social y económico del destino han consolidado un modelo que se mostrará al sector con motivo del I Congreso Marinas de España, que se celebrará del 12 al 14 de noviembre de 2025.



1. ¿Qué supone para usted y para el puerto acoger la primera edición del Congreso Marinas de España?

Es una satisfacción enorme y, al mismo tiempo, una gran responsabilidad. Este congreso representa una oportunidad única para que el sector náutico español reflexione sobre su presente y se proyecte hacia el futuro de forma unida y compacta. Que se celebre aquí, en Puerto Sotogrande, es un reconocimiento al trabajo que venimos realizando desde hace años en materia de gestión, sostenibilidad e innovación. Queremos que este encuentro sirva para compartir conocimiento, generar sinergias entre marinas, potenciar el trabajo en red y consolidar a España como potencia náutica internacional.

Para nosotros, además, tiene un componente simbólico: significa que Sotogrande es hoy un referente real, no solo por sus instalaciones, sino por su modelo de integración entre puerto, destino y comunidad.

2. ¿Qué cree que ha pesado más en la elección de Sotogrande como sede?

Creo que ha sido la combinación de tres factores: la calidad de la infraestructura, la gestión sostenible y el entorno. Sotogrande no es solo un puerto deportivo; es un concepto de destino. Aquí convergen deporte, naturaleza, turismo y estilo de vida. Nuestra marina refleja esa filosofía: discreta, elegante y respetuosa con el entorno. Además, contamos con una conectividad excelente, una oferta hotelera de primer nivel y un calendario deportivo, social y cultural muy consolidado. Todo eso hace que Puerto Sotogrande sea un escenario ideal para un congreso de estas características.

3. ¿Qué mensaje cree que lanza este congreso sobre el papel de los puertos deportivos?

El mensaje es claro: los puertos deportivos son actores estratégicos del desarrollo económico y turístico. Ya no somos meros gestores de atraques; somos generadores de valor



e integración territorial. Representamos la puerta de entrada a destinos costeros, la conexión entre el mar y la ciudad.

Si gestionamos bien nuestros recursos, podemos ser un buen ejemplo de sostenibilidad, innovación tecnológica y turismo de calidad. En el fondo, este congreso busca poner de manifiesto que los puertos deportivos y marinas recreativas son motores de la economía azul.

4. El congreso abordará temas como la digitalización o la transición energética. ¿Dónde está Sotogrande en ese camino?

Estamos avanzando con paso firme. Hemos implantado sistemas digitales para el control de amarres, consumo eléctrico, generación de energía y gestión de servicios. Esto nos permite ofrecer una atención personalizada y reducir residuos. En cuanto a la transición energética, ya contamos con puntos de recarga eléctrica para vehículos y estamos avanzando a paso firme en su implementación para embarcaciones.

Ya hemos incorporado generación solar y estamos estudiando soluciones de eficiencia hídrica que nos permitan reducir la huella ambiental. La tecnología es una aliada fundamental para un puerto moderno.

5. La náutica recreativa en España se está democratizando o sigue siendo un ámbito elitista?

Se está democratizando claramente. Cada vez hay más fórmulas de acceso: alquiler compartido, clubes de navegación, escuelas... Hoy puedes disfrutar del mar sin tener barco propio.

Además, la náutica se asocia cada vez más a un estilo de vida saludable, sostenible y de contacto con la naturaleza. Eso la está acercando a nuevas generaciones.

Lo que necesitamos ahora es una regulación más ágil y una mayor implicación de las administraciones para que la náutica sea vista como lo que realmente es: una industria económica y cultural de valor.

Pero lo más importante ha sido transformar la mentalidad cambiando el propósito: pasar de un puerto de servicios a un puerto de experiencias.

Queremos que el navegante, el visitante o el residente perciban que Puerto Sotogrande es un espacio vivo, abierto, donde se respira mar pero también comunidad.

6. Después de tantos años vinculado al mar, ¿qué le sigue motivando cada día?

El mar nunca deja de enseñarte. Cada día es distinto: cambia la luz, el viento, las personas. Sigo sintiendo la misma emoción que cuando era estudiante de náutica y embarcaba por primera vez.

Lo que me motiva es ver cómo este puerto crece, cómo genera empleo, cómo inspira a nuevas generaciones. En el fondo, lo que hacemos aquí es mucho más que gestionar amarres: es mantener viva la relación del ser humano con el mar.

7. Lleva más de diez años al frente de Puerto Sotogrande. ¿Cómo describiría la evolución de la marina durante este tiempo?

Han sido años apasionantes. Cuando llegué, el objetivo era consolidar Sotogrande como un puerto competitivo y atractivo durante todo el año, no solo en temporada alta. Hoy puedo decir que avanzado mucho en ese propósito. Hemos modernizado las instalaciones, digitalizado la gestión, potenciado el varadero y diversificado la oferta para atender tanto a grandes yates como a embarcaciones de menor porte.

Pero lo más importante ha sido transformar la mentalidad cambiando el propósito: pasar de un puerto de servicios a un puerto de experiencias. Queremos que el navegante, el visitante o el residente perciban que Puerto Sotogrande es un espacio vivo, abierto, donde se respira mar pero también comunidad.

8. Cuáles han sido los principales hitos de esa transformación?

El proceso de integración puerto-ciudad, que nos ha permitido definir un plan estratégico 2022 – 2030 perfectamente integrado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ha marcado un punto de inflexión importantísimo ya que ha consolidado el trabajo que en materia de calidad, medioambiente y responsabilidad social corporativa se venía haciendo desde hace años.

La renovación de la gestión integral del varadero fue un antes y un después ya que ha permitido implicarse de forma óptima en el servicio de mantenimiento y reparación a embarcaciones mejorando así las relaciones con nuestros usuarios. Nuestro travel lift de 250 toneladas nos permite atender embarcaciones de gran eslora y ofrecer un servicio técnico de alta calidad. La incorpo-

ración de un portabarcos para unidades de hasta 25 metros nos ha permitido gestionar la superficie de forma mucho más racional. A eso hay que sumar la digitalización de procesos administrativos y el control automatizado de suministros, lo que mejora la eficiencia y la experiencia del usuario.

Otro hito clave fue la creación de la Escuela de Vela Adaptada, que ha potenciado un sentido social a nuestro trabajo y ha sido el germen de la creación de Fundación Navega como eje tractor de todo nuestro plan de responsabilidad social.

Además, las regatas internacionales han contribuido a posicionarnos como una marina de prestigio, reconocida tanto por armadores como por organismos deportivos.

9. Cómo se logra ese equilibrio entre infraestructura náutica, oferta turística y vida social?

No hay fórmula mágica, pero sí una convicción, un propósito: el puerto debe ser un espacio integrador. Hemos trabajado estrechamente con la comunidad local, con empresarios, hosteleros y clubes deportivos. Organizamos actividades conjuntas, colaboramos en eventos culturales y hemos reforzado la conexión peatonal y visual entre el puerto y el entorno urbano.

El resultado es que Puerto Sotogrande ya no se percibe como un recinto cerrado, sino como el alma marítima del destino.

10. ¿Cómo imagina Puerto Sotogrande dentro de diez años?

Me lo imagino como un puerto completamente digitalizado, autosuficiente energéticamente y con una oferta náutica, deportiva y cultural que lo consolide como destino los 365 días del año. Queremos seguir siendo un referente del turismo náu-

tico sostenible, con un modelo que combine eficiencia, innovación y compromiso social.

11. ¿Cómo se mantiene la exclusividad sin perder la esencia del destino?

La clave está en la autenticidad. No se trata de ser exclusivos por lujo, sino por calidad. En Sotogrande buscamos un servicio excelente, discreto y personalizado. La gente viene aquí porque encuentra un equilibrio difícil de replicar: tranquilidad, belleza natural y profesionalidad.

El puerto refleja ese espíritu: elegante pero cercano, moderno pero con alma marinera.

12. ¿Qué retos marcarán el futuro de la náutica en España?

El principal reto será la adaptación de las infraestructuras al cambio climático y la gestión responsable de los recursos marinos.

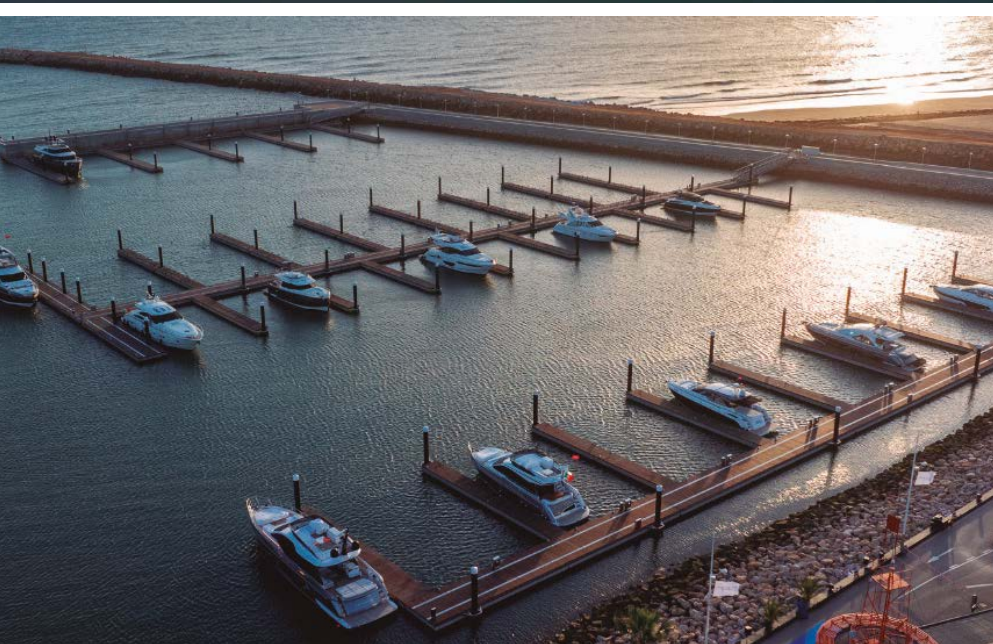
Pero también la formación profesional: necesitamos técnicos, mecánicos, instructores y gestores especializados. Otro desafío será atraer talento joven al sector y facilitar el acceso a la náutica a más ciudadanos.

Si conseguimos eso, la náutica española tiene un futuro brillante.

13. ¿Qué papel jugarán las marinas en el turismo del futuro?

Un papel fundamental. Las marinas son mucho más que infraestructuras náuticas; son espacios de convivencia, de aprendizaje y de desarrollo sostenible.

Representan el punto de unión entre el mar, la economía y la cultura local. En el futuro, quien no entienda la marina como un motor de destino estará desaprovechando su verdadero potencial.



SI ESTÁ EN EL AGUA
TENEMOS UNA SOLUCIÓN

Congreso
MARINAS DE ESPAÑA

PUERTO SOTOGRANDE | 12-14 NOV 2025

| Un congreso para construir el futuro de las marinas españolas

UN ESPACIO DE ENCUENTRO PARA DEFINIR LA HOJA DE RUTA DEL SECTOR NÁUTICO-DEPORTIVO EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD, INNOVACIÓN Y COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL, BAJO LA PRESIDENCIA DE HONOR DE S.M. EL REY FELIPE VI

I Congreso MARINAS DE ESPAÑA

PUERTO SOTOGRANDE | 12-14 NOV 2025

El I Congreso Nacional de Marinas de España surge como una respuesta natural a la necesidad de dotar al sector náutico-deportivo de un espacio común de reflexión, análisis y acción. En un contexto marcado por la transformación energética, la digitalización y la exigencia creciente de sostenibilidad, este encuentro se presenta como la plataforma idónea para reunir a gestores, administraciones públicas, empresas y expertos en torno a un objetivo compartido: garantizar el futuro de los puertos deportivos y marinas de nuestro país.

España dispone de una de las redes de instalaciones náutico-deportivas más importantes de Europa, tanto por número como por diversidad territorial. Sin embargo, los retos que afronta el sector requieren de una visión coordinada y de una estrategia común que trascienda las particularidades regionales. El congreso, que se celebrará en noviembre en Puerto Sotogrande, busca precisamente tender puentes entre las diferentes comunidades autónomas, las asociaciones territoriales y los organismos estatales, generando un marco de diálogo permanente y eficaz.

Los contenidos del congreso están diseñados para aportar valor en tres planos fundamentales: técnico, institucional y empresarial. En el primero, las comisiones de trabajo permitirán abordar en profundidad cuestiones operativas y normativas que afectan al día a día de las concesiones portuarias. En el segundo, se contará con la participación de representantes ministeriales y autonómicos, consolidando el papel de Marinas de España como interlocutor del sector ante las administraciones públicas. Y en el plano empresarial, el evento dará visibilidad a las compañías proveedoras de soluciones innovadoras que acompañan a las marinas en su proceso de modernización.

El congreso no pretende ser únicamente un espacio de debate, sino un motor de cambio. Su ambición es generar conclusiones tangibles que orienten la toma de decisiones y que sienten las bases de una hoja de ruta compartida. En este sentido, se abordarán temas de máxima actualidad como la electrificación de amarres, la gestión de la biodiversidad en entornos portuarios, la digitalización de procesos, la seguridad en las instalaciones, la gestión del talento o los nuevos modelos de negocio asociados al turismo del mar.

Además, el encuentro servirá para reforzar la dimensión internacional del sector. En un mundo globalizado, donde la competitividad de los destinos turísticos se mide en términos de sostenibilidad, innovación y calidad de los servicios, los puertos deportivos españoles tienen la oportunidad de posicionarse como referentes. El congreso contribuirá a proyectar una imagen sólida y cohesionada de las marinas españolas, potenciando su papel dentro de la economía azul europea y abriendo nuevas oportunidades de colaboración exterior.

En definitiva, el I Congreso Nacional de Marinas de España nace con una vocación clara: consolidar un espacio de encuentro que permita a todo el ecosistema portuario compartir conocimientos, identificar retos comunes y trabajar unidos en soluciones concretas. Este evento constituye un hito en la historia de la federación y marca el inicio de una etapa en la que la colaboración, la innovación y la sostenibilidad serán las claves para asegurar el futuro del sector náutico-deportivo en España.

Puertos deportivos sostenibles

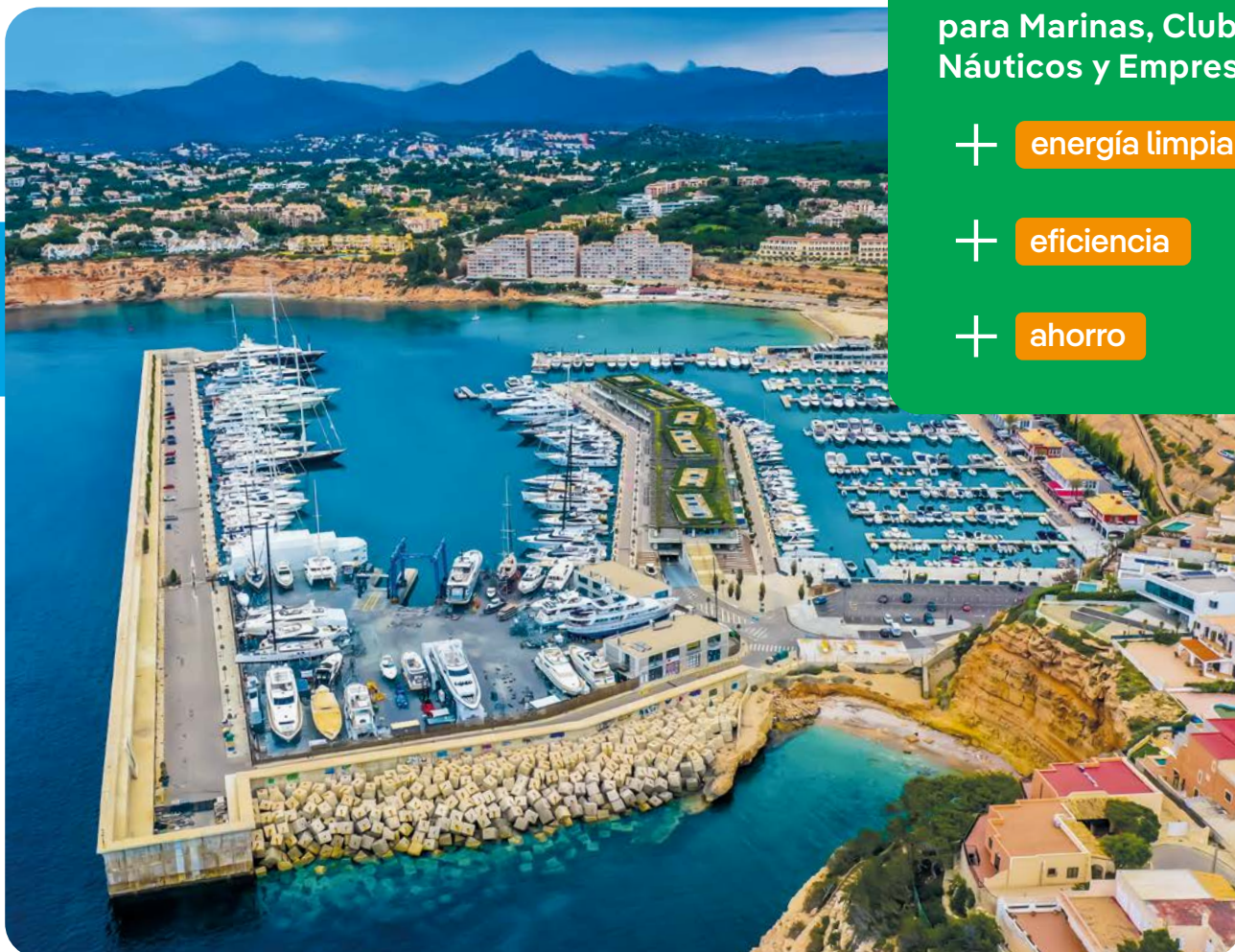
una realidad, hoy.

La Solución Integral de **descarbonización** para Marinas, Clubes Náuticos y Empresas.

+ **energía limpia**

+ **eficiencia**

+ **ahorro**



Calcula, reduce y compensa tu huella de carbono con las **Soluciones Smart**



Smart Solar

Autoconsumo
Fotovoltaico



Smart Clima

Eficiencia
Energética



Planes a Medida

Suministro
Energético



Smart Services

Monitorización
y Gestión



Smart Mobility

Movilidad
Eléctrica

Infórmate: smartcities@iberdrola.es



Por ti. Por el planeta.



➤ Marina Miramar

Las marinas españolas se enfrentan a un momento clave. En un país con más de 8.000 kilómetros de costa, 374 instalaciones náutico-deportivas y un peso creciente en el turismo internacional, los puertos deportivos se han convertido en nodos económicos y sociales de gran relevancia. Sin embargo, el futuro inmediato plantea desafíos de gran envergadura: responder a las exigencias de la transición ecológica, adaptarse a los cambios tecnológicos, asegurar un marco normativo estable y mantener su atractivo en un mercado cada vez más competitivo. El I Congreso Nacional de Marinas de España, previsto en noviembre en Puerto Sotogrande, pretende ser el foro donde se analicen y articulen las soluciones a estos grandes retos.

La sostenibilidad como punto de partida

La sostenibilidad medioambiental se ha situado en el centro de la agenda. Los usuarios, las administraciones y la opinión pública demandan insta-

Los grandes retos de las marinas españolas en la próxima década

SOSTENIBILIDAD, DIGITALIZACIÓN, TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y SEGURIDAD JURÍDICA MARCARÁN LA AGENDA DE UN SECTOR EN PLENA TRANSFORMACIÓN

laciones cada vez más comprometidas con la preservación del litoral y la biodiversidad marina. Esto implica reducir emisiones, mejorar la gestión de residuos y aguas de sentina, eliminar progresivamente plásticos de un solo uso e implantar sistemas de economía circular. La sostenibilidad ya no se percibe como un valor añadido, sino como un requisito imprescindible para garantizar la aceptación social y la viabilidad futura de las instalaciones.

En paralelo, muchas marinas españolas están experimentando con proyectos innovadores que integran la actividad náutica en la regeneración del ecosistema. Entre ellos destacan la instalación de arrecifes artificiales en dársenas, que permiten la colonización de especies marinas, o la recuperación de praderas de posidonia oceánica, fundamentales para la absorción de CO₂ y la protección de la línea de costa. Este tipo de iniciativas no solo refuerzan el compromiso ambiental del sector, sino que aportan un valor diferenciador frente a destinos turísticos competidores.

Digitalización y transformación de servicios

Otro de los grandes vectores de cambio es la digitalización. En los últimos años, los puertos deportivos han comenzado a incorporar siste-

mas inteligentes que permiten gestionar amarres de manera remota, controlar el consumo energético en tiempo real o tramitar servicios online con total transparencia. Estos avances suponen un salto cualitativo tanto en la eficiencia de la gestión como en la experiencia del usuario, que demanda cada vez más comodidad y seguridad en su relación con la marina.

No obstante, la transición digital también plantea dificultades. No todas las instalaciones disponen de recursos suficientes para implementar estas tecnologías, lo que amenaza con generar una brecha tecnológica entre marinas de gran tamaño y pequeños clubes náuticos. Superar esta desigualdad será un reto clave, y pasa por el acceso a financiación, la cooperación con empresas tecnológicas y la puesta en común de buenas prácticas entre gestores. El Congreso servirá como escaparate para mostrar casos de éxito y herramientas que pueden extenderse al conjunto del sector.

La transición energética como obligación

El cambio climático ha acelerado la necesidad de una transición energética profunda. En este sentido, los puertos deportivos no pueden quedarse atrás. La electrificación de embarcaciones, la instalación de



► Puerto de Málaga

puntos de recarga en pantalanes, la promoción de combustibles alternativos y la integración de energías renovables en las infraestructuras portuarias son pasos ineludibles. La presión normativa y social obliga a los gestores a incorporar estas medidas, que al mismo tiempo ofrecen una oportunidad para reposicionar a España como destino pionero en turismo náutico sostenible.

El desafío no es únicamente tecnológico, sino también financiero. Adaptar las infraestructuras a estos nuevos estándares exige inversiones elevadas que no siempre están al alcance de los concesionarios. En este punto, los fondos europeos y la colaboración público-privada serán determinantes.

La capacidad de movilizar recursos y establecer alianzas con empresas energéticas o tecnológicas marcará la diferencia entre marinas que lideren la transición y aquellas que corran el riesgo de quedar rezagadas.

Seguridad jurídica y normativa concesional

A estos retos se suma la cuestión normativa, uno de los asuntos más sensibles para los gestores de marinas y clubes náuticos. La falta de homogeneidad en la legislación entre comunidades autónomas, la complejidad de los trámites administrativos y la incertidumbre en torno a la renovación de concesiones generan un clima de inseguridad que dificulta la planificación a largo plazo. Sin una garantía jurídica, resulta complicado atraer inversiones y acometer proyectos de modernización.

El sector reclama, por tanto, una mayor coordinación normativa y un marco regulatorio que ofrezca estabilidad. El Congreso Nacional será un escenario privilegiado para poner esta cuestión sobre la mesa y dialogar con representantes de la administración. El objetivo común debe ser encontrar fórmulas que equilibren la seguridad jurídica para los concesionarios con la protección del dominio público marítimo-terrestre, garantizando al mismo tiempo el interés general.

Un sector en busca de consensos

La próxima década definirá el rumbo del sector náutico-deportivo. La sostenibilidad, la digitalización, la transición energética y la seguridad normativa no son retos aislados, sino dimensiones interconectadas de un mismo proceso de transformación. Las marinas tienen la oportunidad de consolidarse como motores de la economía azul y del turismo responsable, pero para ello será imprescindible avanzar de forma coordinada y con visión estratégica.

El I Congreso Nacional de Marinas de España se perfila como un punto de inflexión. Más que un encuentro sectorial, será un espacio para construir consensos, fijar prioridades y trazar una hoja de ruta compartida.

En un escenario global donde la competitividad se mide en innovación y sostenibilidad, España tiene la posibilidad de convertirse en referente europeo. El futuro de las marinas dependerá de su capacidad para asumir estos grandes retos y transformarlos en oportunidades.



| La economía azul como hoja de ruta del Congreso

EL SECTOR NÁUTICO-DEPORTIVO SE INTEGRA EN LA ESTRATEGIA EUROPEA PARA IMPULSAR UN MODELO ECONÓMICO SOSTENIBLE, INNOVADOR Y GENERADOR DE EMPLEO



La economía azul se ha consolidado en los últimos años como un pilar estratégico para Europa y, de manera especial, para España. El concepto, que engloba todas las actividades económicas ligadas al mar y los recursos costeros, se ha convertido en un vector de desarrollo sostenible y de diversificación frente a los modelos tradicionales. En este contexto, los puertos deportivos y marinas adquieren un papel clave: no solo son infraestructuras recreativas, sino nodos de innovación, turismo responsable y empleo cualificado. El I Congreso Nacional de Marinas de España, que se celebrará en noviembre en Puerto Sotogrande, se alinea plenamente con esta visión al situar la economía azul como eje transversal de sus debates y propuestas.

Europa y el impulso de la economía azul

La Unión Europea ha apostado de forma decidida por la economía azul dentro de su Pacto Verde y su Agenda 2030. Documentos como la Estrategia de Biodiversidad o la Estrategia de Movilidad Sostenible señalan la necesidad de aprovechar el potencial del mar de manera responsable, equilibrando desarrollo económico y protección ambiental. España, con su extensa costa y su liderazgo turístico, tiene la oportunidad de situarse en primera línea en este proceso, siempre que logre adaptar sus sectores marítimos a las nuevas exigencias de sostenibilidad e innovación.

Los puertos deportivos se encuentran en una posición privilegiada para canalizar este impulso. Al integrar servicios turísticos, actividades deportivas, innovación tecnológica y proyectos de sostenibilidad, las marinas representan un laboratorio vivo de la economía azul. El Congreso de Sotogrande será el espacio donde estas ideas se concreten en propuestas de actuación, conectando las directrices europeas con la realidad del sector en España.

Las marinas como nodos de innovación y sostenibilidad

Uno de los grandes valores de las marinas es su capacidad de generar actividad económica diversificada. Desde la reparación y mantenimiento de embarcaciones hasta el turismo náutico de calidad, pasando por la oferta cultural y gastronómica asociada a sus instalaciones, las marinas generan empleo estable y de alto valor añadido. Además, funcionan como espacios de innovación: la electrificación de amarres, la gestión digital de servicios, la implantación de energías renovables o los proyectos de recuperación ambiental son ejemplos concretos de cómo estas instalaciones ya están contribuyendo a la transición hacia un modelo económico más sostenible.

El reto es escalar estas iniciativas y consolidarlas como políticas de sector. Para ello, el Congreso servirá de plataforma para compartir experiencias, difundir buenas prácticas y construir consensos sobre los pasos

necesarios para reforzar la competitividad de las marinas españolas en el marco de la economía azul europea.

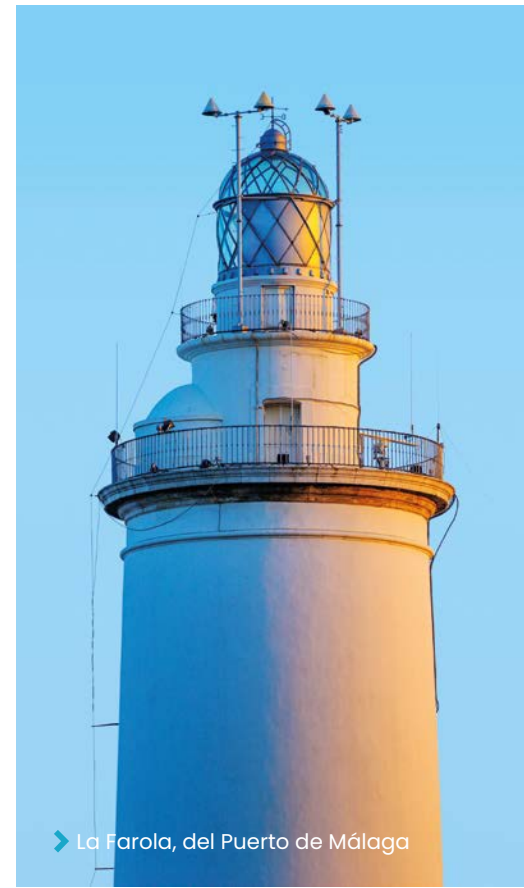
Conexión con la política nacional y regional

La economía azul no solo es un mandato europeo, sino también una prioridad creciente en la agenda nacional y autonómica. La Estrategia Marítima de España 2024-2050, impulsada por la Dirección General de la Marina Mercante, marca objetivos claros en términos de descarbonización, innovación digital, sostenibilidad y diversificación del turismo. La implicación de las comunidades autónomas será especialmente relevante, dado que tienen competencias en la gestión de concesiones portuarias y en la regulación de usos del litoral. Su participación en el Congreso asegurará que las conclusiones y acuerdos alcanzados tengan una aplicación real en los distintos territorios.

Un congreso con vocación de futuro

El I Congreso Nacional de Marinas de España no es solo un evento sectorial, sino un ejercicio de planificación estratégica. Su propósito es situar a las marinas en el centro de la economía azul, visibilizando su capacidad para generar riqueza, empleo y sostenibilidad. El encuentro servirá para que España proyecte una imagen cohesionada y moderna de su sector náutico-deportivo, reforzando su posición como referente europeo en innovación portuaria y turismo náutico sostenible.

La economía azul, entendida como hoja de ruta, ofrece al sector una narrativa integradora y una oportunidad histórica: la de transformar los retos actuales en oportunidades de crecimiento inteligente. Puerto Sotogrande será en noviembre el escenario donde se empiece a escribir ese futuro compartido.



➤ La Farola, del Puerto de Málaga



Smart decisions. Lasting value.

Somos una de las diez primeras firmas de servicios profesionales a nivel mundial.

Ayudamos a nuestros clientes a tomar decisiones más inteligentes hoy, generando valor duradero para el futuro.

Madrid · Barcelona · Valencia · Sevilla · San Sebastián · A Coruña · Vigo · Lleida · Murcia

Audit / Tax / Advisory / Legal

www.crowe.es

| Paco Hernández: el acuarelista de las marinas españolas

EL PINTOR MURCIANO PREPARA UN PROYECTO ÚNICO PARA INMORTALIZAR TODOS LOS PUERTOS DEPORTIVOS DEL PAÍS Y ESTARÁ EN EL CONGRESO NACIONAL DE MARINAS DE ESPAÑA RETRATANDO EL EVENTO EN VIVO Y EXHIBIENDO SU OBRA

El arte y el mar siempre han mantenido una relación íntima y simbólica. En esa intersección se sitúa la figura de Paco Hernández, acuarelista murciano que ha hecho de las marinas y los puertos deportivos españoles el eje central de su obra pictórica. Su trayectoria, con más de tres décadas de experiencia en la ilustración y la acuarela, lo ha consolidado como una voz singular en el panorama artístico nacional.



Su estilo, al que denomina “imperfeccionismo controlado”, se caracteriza por la expresividad, la espontaneidad y la interacción del agua con el color, huyendo de la rigidez formal para ceder protagonismo al gesto y al azar. Con esta técnica, Hernández consigue capturar la esencia efímera del mar y de los entornos portuarios, inmortalizando instantes cargados de atmósfera y sensibilidad.

En 2022 recibió el Primer Premio Nacional de Acuarela en Puerto Banús, un reconocimiento que marcó un punto de inflexión en su carrera. Su obra premiada no solo fue valorada por su calidad artística, sino también su vinculación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), integrando el arte en el discurso de la sostenibilidad portuaria. Desde entonces, su presencia se ha extendido a exposiciones, talleres y colaboraciones en distintos puertos deportivos, reforzando la conexión entre la náutica y la creación artística.

Un estudio junto al mar

Hernández ha elegido Puerto Sotogrande como su base estable de trabajo, instalando su estudio en Ribera del Marlin. Desde allí, desarrolla tanto su producción pictórica como talleres de acuarela abiertos a residentes, visitantes y aficionados. Su actividad no se limita a la pintura individual: también organiza sesiones en vivo, actividades culturales y colaboraciones con entidades locales, contribuyendo a que Sotogrande se consolide como un enclave no solo náutico, sino también cultural y creativo.



➤ Paco Hernández



Entre sus obras más reconocidas figuran representaciones de Puerto Deportivo La Duquesa, Alcaidesa Marina, Puerto Banús o Muelle Uno en Málaga, rincones inmortalizados con su particular visión. Cada pintura no es solo una reproducción del paisaje, sino una interpretación en la que la luz, el movimiento y el color transmiten la vitalidad del mar y el pulso de la vida portuaria.

Además, su trayectoria docente lo ha llevado a impartir talleres en espacios tan prestigiosos como el Museo Casa Natal Picasso en Málaga, la FNAC y distintas asociaciones artísticas en España. Con la mirada puesta en el futuro, prepara para 2026 una exposición individual en El Corte Inglés de Murcia, centrada en acuarelas del natural sobre paisajes de la región.

Un proyecto de país: pintar todos los puertos deportivos

El artista se encuentra actualmente inmerso en un proyecto de gran envergadura: pintar todos los puertos deportivos de España. Esta iniciativa, que combina arte, patrimonio y divulgación, aspira a dejar un legado único que documente de forma pictórica la riqueza y diversidad del litoral español. Cada puerto es, para Hernández, una oportunidad de descubrir nuevas luces, arquitecturas y atmósferas, configurando un mosaico artístico que dará visibilidad a la importancia de estas infraestructuras como espacios de encuentro, desarrollo económico y cultura marinera.

Este proyecto enlaza de forma natural con la misión de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, que busca visibilizar y poner en valor a las marinas como parte esencial de la economía azul y del patrimonio costero español.

Presencia en el Congreso Nacional de Marinas de España

La relación de Paco Hernández con el sector náutico se verá reforzada en noviembre con su participación en el Congreso Nacional de Marinas de España en Puerto Sotogrande. Durante el evento, el acuarelista estará presente inmortalizando en directo el ambiente y los momentos clave del congreso con sus pinceles, convirtiendo el encuentro en una experiencia también artística.

Además, el congreso acogerá una exposición de su obra, donde los asistentes podrán contemplar una selección de sus acuarelas más representativas de marinas y puertos deportivos españoles. Esta muestra no solo aportará una dimensión cultural al evento, sino que permitirá a los participantes descubrir, a través del arte, la belleza y el carácter singular de los espacios en los que trabajan y desarrollan su actividad.

El arte al servicio del mar y de la náutica

La figura de Paco Hernández simboliza la unión entre el mar y la creatividad. Su presencia en el congreso refuerza la idea de que las marinas y los puertos deportivos no son únicamente infraestructuras de servicio, sino también espacios cargados de identidad, cultura y vida social. La mirada artística de Hernández contribuye a proyectar esa realidad más allá del ámbito estrictamente náutico, acercándola al público general y mostrando la riqueza patrimonial de nuestro litoral.

Su participación en el Congreso Nacional de Marinas de España convierte al evento en algo más que un foro técnico y estratégico: lo transforma en una cita cultural en la que el arte se suma al debate sobre el futuro del sector. Y es que, como bien demuestra la trayectoria de Paco Hernández, el mar no solo se navega: también se pinta, se contempla y se recuerda.

| Marinas de España lanza las Comisiones de Trabajo

CINCO ESPACIOS PROFESIONALES PARA TRANSFORMAR EL CONOCIMIENTO DISPERSO EN FORTALEZA SECTORIAL

Los más de 150 puertos deportivos, marinas y clubes náuticos asociados a Marinas de España han desarrollado soluciones valiosas a desafíos complejos: desde implementar sistemas de gestión inteligente hasta negociar prórrogas concesionales, desde certificar procesos medioambientales hasta gestionar embarcaciones abandonadas. Sin embargo, ese conocimiento permanece aislado en cada instalación. La pregunta es obvia... ¿y si pudiéramos compartirlo?



Marinas de España ha diseñado una respuesta estructural a esta fragmentación del conocimiento. Las Comisiones de Trabajo constituyen una red profesional permanente donde gestores, directivos y técnicos de los puertos asociados intercambiarán experiencias validadas, documentarán mejores prácticas y coordinarán posiciones ante desafíos regulatorios comunes.

Esta iniciativa representa un valor diferencial de la membresía a Marinas de España. Los profesionales que trabajan en puertos asociados —directores técnicos, responsables comerciales, gestores medioambientales, asesores jurídicos, jefes de mantenimiento— acceden a un activo exclusivo: el conocimiento acumulado y estructurado de 145 instalaciones náutico-deportivas.

No se trata de un foro de discusión teórica, sino de espacios especializados donde el conocimiento operativo se transforma en activo sectorial

compartido. Un sistema donde quien implementó exitosamente una solución tecnológica puede orientar a quien evalúa opciones. Donde quien enfrentó un conflicto jurídico complejo puede compartir estrategias con quien se encuentra en situación similar. Donde la experiencia de unos acelera el aprendizaje de otros.

5 comisiones, 59 temas

La estructura es clara: cinco comisiones temáticas que abarcan desde operaciones técnicas hasta estrategia sectorial, desagregadas en 59 temas específicos donde los profesionales encontrarán expertise concentrado y relevante.

¿Por qué ahora? Las exigencias regulatorias aumentan, la transformación digital acelera, las demandas medioambientales se intensifican. Ningún puerto puede desarrollar respuestas aisladas a desafíos que son, esencialmente, sectoriales. La colaboración ya no es una opción estrat-

tégica sino una necesidad operativa. El modelo responde a tres premisas: acceso rápido a experiencia validada por pares, reducción de riesgos mediante aprendizaje de errores documentados, y fortalecimiento de la voz sectorial ante administraciones públicas a través de posiciones coordinadas y fundamentadas.

Cada comisión funciona como hub de conocimiento especializado. Los temas no son categorías abstractas sino áreas de trabajo concretas donde los profesionales enfrentan desafíos reales cada día. La granularidad temática garantiza que las conversaciones mantengan profundidad técnica sin perderse en generalidades. Cuando un jefe de mantenimiento busca información sobre trabajos submarinos, no tiene que filtrar discusiones sobre software comercial o normativa fiscal: va directamente al canal especializado donde encontrará a otros profesionales con expertise específico en esa área.

LAS CINCO COMISIONES: DE LA OPERATIVA A LA ESTRATEGIA

01 Operaciones y Mantenimiento

Agrupar 14 temas técnicos críticos, desde gestión de consumos y torretas inteligentes hasta protocolos de emergencias y mantenimiento predictivo. El valor diferencial está en acceder a evaluaciones técnicas sin sesgos comerciales y dimensionamientos reales basados en experiencia operativa, no en especificaciones de catálogo. Un ejemplo concreto: un puerto está evaluando la instalación de torretas inteligentes con monitorización IoT. En lugar de depender únicamente de demostraciones comerciales, puede consultar a tres o cuatro puertos que ya las implementaron. ¿Qué problemas de conectividad surgieron? ¿Cómo se integró con el software de gestión existente? ¿Cuál fue el retorno de inversión real, no el proyectado? ¿Qué habrían hecho diferente? Esta información práctica, validada por operación real, reduce significativamente riesgos de inversión y tiempos de implementación.

02 Administración y Comercial

Estructura 11 espacios de trabajo sobre software de gestión portuaria, captación de tránsitos internacionales, organización de eventos y transformación digital. La colaboración permite compartir inteligencia de mercado, coordinar presencia en ferias náuticas y desarrollar estrategias de fidelización validadas. La captación de tránsitos internacionales ilustra el valor de la coordinación sectorial. Varios puertos invierten en las mismas ferias náuticas, a veces compitiendo por los mismos perfiles de navegantes. ¿Y si coordinamos presencias, compartimos materiales promocionales efectivos, y documentamos qué ferias realmente generan conversiones? La intelligen-

cia colectiva optimiza inversiones comerciales y aumenta el retorno para todos.

03 Sostenibilidad y Medioambiente

Aborda 10 áreas especializadas en un contexto donde la sostenibilidad ha pasado de opción a imperativo regulatorio. Desde sistemas de gestión ambiental hasta colaboración científica para regeneración marina, los participantes intercambiarán estrategias de cumplimiento normativo que mantengan viabilidad económica. La gestión de aguas negras es un ejemplo paradigmático. Las inversiones son considerables —sistemas de bombeo, tratamiento, infraestructuras— y las opciones múltiples: sistemas fijos, móviles, híbridos. Un puerto que necesita implementar un sistema puede acceder a dimensionamientos reales según amarres y tipología de embarcaciones, comparativas de soluciones con casos de uso documentados, costes de inversión y operación verificados, y estrategias de comunicación a usuarios para garantizar uso adecuado. Información que transforma una decisión compleja en una elección informada.

04 Jurídico y Fiscal

Es probablemente donde la colaboración genera impacto más inmediato. Con 13 temas especializados —desde embarcaciones abandonadas hasta prórrogas concesionales— el intercambio de precedentes y estrategias legales validadas reduce significativamente riesgos jurídicos en un marco regulatorio que combina legislación estatal, normativas autonómicas y ordenanzas municipales. Las embarcaciones abandonadas representan un problema recurrente: un barco acumula

impagos, el propietario desaparece, el amarre queda inutilizado generando gastos. El procedimiento legal es complejo y puede alargarse años. Un puerto que documentó su proceso completo —documentación requerida, plazos reales (no teóricos), costes legales, errores que alargaron el procedimiento, resolución final— proporciona una hoja de ruta invaluable para otros que enfrentan situaciones similares. Ahorra meses de investigación jurídica y miles de euros en costes evitables.

05 Estrategia y Sector

Adopta perspectiva de largo plazo con 11 temas que van desde convenios colectivos hasta benchmarking internacional, donde el sector articula su voz colectiva ante administraciones públicas, transforma datos dispersos en inteligencia sectorial y desarrolla capacidad de influencia en políticas públicas relevantes. Las limitaciones en Zonas de Especial Conservación que impone MITECO ilustran el valor de la coordinación estratégica. Individualmente, cada puerto puede presentar alegaciones con alcance limitado. Coordinadamente, compartiendo argumentos, documentando compatibilidad entre actividad náutica y conservación marina, presentando propuestas sectoriales unificadas, la capacidad de influencia se multiplica exponencialmente. Es donde dejamos de ser instalaciones individuales y nos convertimos en sector con voz potente.





Cómo funciona: tecnología accesible, estructura ligera

La plataforma tecnológica utiliza Microsoft Teams y SharePoint, herramientas que la mayoría de puertos ya emplean en su gestión diaria. Sin curvas de aprendizaje pronunciadas ni software complejo por dominar. La integración es inmediata: un profesional que usa Teams para comunicación interna en su puerto simplemente accede a nuevos equipos de las Comisiones con las mismas credenciales corporativas.

Cada comisión cuenta con un coordinador que facilita la participación. Los 59 temas específicos tienen responsables que moderan discusiones y documentan mejores prácticas. No es una estructura jerárquica sino facilitadora: el conocimiento fluye horizontalmente entre profesionales que comparten desafíos y soluciones.

La metodología de documentación es estructurada pero simple: contexto operativo, solución implementada, resultados obtenidos, factores críticos de éxito, errores a evitar. Esta estandarización permite que las experiencias sean transferibles y aplicables por otros profesionales en contextos diferentes. Un caso bien documentado incluye suficiente información contextual para que otro puerto evalúe si la solución es adaptable a su situación específica.

La participación es flexible y pragmática. No hay compromisos de tiempo mínimo ni obligaciones de contribución. Cada profesional participa según sus necesidades: consultando cuando requiere información, contribuyendo cuando posee experiencia valiosa que compartir. Algunos participarán activamente en varios temas, otros consultarán ocasionalmente cuando enfrenten desafíos específicos. Ambos perfiles son igualmente valiosos: quien consulta genera preguntas que estructuran el conocimiento, quien responde aporta experiencia que beneficia a todos.

La confidencialidad está garantizada mediante protocolos claros. Los casos sensibles pueden documentarse de forma anónima, capturando el aprendizaje sin comprometer a organizaciones específicas. Cuando un puerto comparte sus desafíos o errores, esa información sirve para aprendizaje colectivo, no para competencia desleal. Esta confianza mutua es fundamental para que los intercambios sean honestos y, por tanto, verdaderamente valiosos.

Qué aporta a cada perfil profesional

La propuesta de valor es diferente según responsabilidades:

Directores técnicos reducen tiempos de investigación tecnológica,

acceden a evaluaciones sin sesgos comerciales, previenen errores costosos documentados por otros, y construyen red de contactos especializados para consultas urgentes.

Responsables comerciales obtienen inteligencia de mercado compartida, coordinan estrategias de captación, comparan software de gestión basándose en uso real —no en demostraciones comerciales—, y desarrollan benchmarking de KPIs con referencias sectoriales validadas.

Gestores medioambientales se actualizan sobre normativa compleja en constante evolución, acceden a soluciones técnicas probadas para certificaciones, contactan con proveedores especializados recomendados por profesionales del sector, e identifican fuentes de financiación para proyectos de sostenibilidad.

Los asesores jurídicos consultan precedentes en casos complejos, obtienen interpretaciones prácticas de normativa ambigua basadas en experiencia real, coordinan estrategias legales ante desafíos regulatorios comunes, y acceden a red especializada en derecho marítimo y portuario.

Directores generales participan en la construcción de la agenda sectorial estratégica, influyen en posicionamientos ante administraciones públicas, analizan tendencias y benchmarking competitivo, y establecen

alianzas estratégicas con homólogos del sector.

Cómo participar: un beneficio exclusivo de la asociación

Las Comisiones de Trabajo constituyen un beneficio exclusivo para profesionales que trabajan en puertos deportivos, marinas y clubes náuticos asociados a Marinas de España. Esta exclusividad no es arbitraria: responde al principio de reciprocidad que sustenta cualquier organización profesional. Los puertos deportivos asociados contribuyen al sostenimiento de la federación y, a cambio, acceden a servicios de valor diferencial como esta red de conocimiento estructurado.

El acceso está disponible para todos los profesionales que trabajen en instalaciones asociadas, independientemente de su nivel jerárquico o área funcional. Desde el director general hasta el técnico de mantenimiento, desde el responsable comercial hasta el administrativo, todos los empleados de puertos asociados pueden participar en las comisiones relevantes para su trabajo.

El proceso de incorporación es directo. Los puertos deportivos y marinas asociadas designan a sus profesionales interesados, quienes contactan con Marinas de España para solicitar acceso. Tras verificar la vinculación laboral con una instalación asociada, se proporcionan las credenciales de acceso y orientación sobre las comisiones más relevantes según el perfil profesional.

No se requiere expertise exhaustivo para participar. De hecho, las pre-

guntas de quienes están enfrentando un desafío por primera vez son especialmente valiosas: estructuran el conocimiento y ayudan a identificar lagunas de información que necesitan documentarse mejor. La contribución no se mide en cantidad sino en pertinencia: una experiencia bien documentada puede generar más valor que decenas de comentarios superficiales.

Tampoco se requiere dedicación intensiva. La plataforma está diseñada para consulta asíncrona: se accede cuando se necesita, se contribuye cuando se tiene algo valioso que aportar. Algunos profesionales con-

sultarán semanalmente, otros mensualmente. Algunos participarán activamente en múltiples temas, otros seguirán pasivamente dos o tres de especial relevancia para su trabajo. Todos los patrones de participación son válidos y contribuyen al ecosistema de conocimiento.

Lo que sí se requiere es profesionalidad, respeto mutuo y compromiso con la confidencialidad de información sensible. Las Comisiones funcionan porque los profesionales confían en que sus experiencias —incluyendo errores y desafíos— se utilizarán para aprendizaje colectivo dentro del ámbito de los puertos



MARINAS DE ESPAÑA | Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos

Más información sobre las Comisiones de Trabajo:

✉ info@marinasdeespana.com ☎ 679 380 485 🌐 comisiones.marinasdeespana.com

asociados, no para competencia desleal o juicio. Esta confianza se construye mediante comportamiento profesional consistente de todos los participantes.

Para puertos no asociados, las Comisiones de Trabajo representan un argumento adicional para valorar la asociación a Marinas de España. El acceso a este activo de conocimiento estructurado, junto con los demás servicios que proporciona la federación, puede generar retornos significativamente superiores a la cuota asociativa.

El Congreso: presentación oficial y sesiones fundacionales

El I Congreso de Marinas de España constituirá el marco institucional para la presentación oficial de las Comisiones de Trabajo. Las sesiones técnicas permitirán identificar prioridades temáticas, establecer metodologías de trabajo colaborativo y constituir los equipos coordinadores.

El congreso marca una transición: de un sector que intercambia conocimiento informalmente en encuentros ocasionales a un sector con infraestructura permanente para una colaboración estructurada.

Un sistema que evoluciona

La estructura temática inicial —cinco comisiones, 59 temas— está diseñada para evolucionar. Nuevos temas emergerán cuando los profesionales identifiquen áreas que requieren atención especializada. Algunos se fusionarán si las problemáticas resultan más interconectadas de lo previsto. Grupos de trabajo temporales se formarán para proyectos específicos.

Esta flexibilidad garantiza que las Comisiones respondan a necesidades reales del sector, no a estructuras predefinidas. El desarrollo futuro será determinado por los propios profesionales participantes.

De la fragmentación a la fortaleza colectiva

La gestión de puertos deportivos requiere hoy expertise multidisciplinar en operaciones, tecnología, medioambiente, derecho, finanzas y comercio. Esa profesionalización, desarrollada de manera aislada en cada instalación durante décadas, ahora puede transformarse en fortaleza colectiva.

Las Comisiones de Trabajo no son un proyecto más de Marinas de España. Son la respuesta institucional a una necesidad sectorial identificada durante años de interacción con gestores portuarios. Son la infraestructura colaborativa que nuestros puertos asociados necesitan para enfrentar un entorno cada vez más complejo y exigente. Y constituyen un beneficio diferencial tangible de la membresía a la federación.

El conocimiento acumulado en los 145 puertos deportivos, marinas y clubes náuticos asociados a Marinas de España es un activo de valor considerable. Hasta ahora ha permanecido fragmentado y subutilizado. Las Comisiones construyen los canales para que ese conocimiento fluya exclusivamente entre los asociados, se documente profesionalmente y esté permanentemente disponible para quienes forman parte de esta comunidad profesional.

Cuando eso ocurra, los puertos asociados y sus profesionales aumentarán su resiliencia, competitividad y capacidad de desarrollo. El valor será directamente proporcional a la diversidad y profundidad de las experiencias compartidas. Cada caso documentado, cada consulta resuelta, cada precedente compartido incrementa el valor del activo común al que solo tienen acceso los miembros de la federación.

La pregunta ya no es si el sector necesita esta infraestructura de colaboración —claramente la ne-

cesita— sino cuántos profesionales de puertos asociados se sumarán a construirla. Los primeros participantes no solo se beneficiarán del conocimiento que encuentren, sino que también tendrán el privilegio de dar forma a cómo este sistema de intercambio evoluciona. Sus contribuciones iniciales establecerán los estándares de calidad y los patrones de colaboración que caracterizarán las Comisiones durante años.

Los 145 puertos asociados a Marinas de España, y todos los profesionales que trabajan en ellos, están preparados para este salto cualitativo en colaboración profesional. Las Comisiones proporcionan la infraestructura. El conocimiento lo aportan los profesionales. El resultado será un colectivo más informado, más coordinado, más influyente y mejor preparado para los desafíos futuros.

El I Congreso de Marinas de España marcará el inicio oficial de esta transformación. Pero el verdadero trabajo —el intercambio de experiencias, la documentación de casos, la construcción de conocimiento colectivo— comenzará después, en el trabajo diario de los profesionales de puertos asociados que decidieron que era hora de compartir lo que saben para que todos sepamos más.

COMISIONES
DE
TRABAJO

COMISIONES DE TRABAJO

ÚNETE A LAS COMISIONES
DE TRABAJO



Cinco comisiones, 59 temas iniciales... y los que tú propongás. Un espacio abierto y dinámico donde profesionales de puertos asociados comparten experiencias, documentan buenas prácticas, desarrollan alianzas y lideran los temas donde su expertise aporta valor. Identifiquemos juntos los desafíos que requieren acción coordinada y articulemos la voz del sector ante administraciones públicas.

Escanea el código QR
y solicita tu acceso



OPERACIONES Y MANTENIMIENTO

EL NÚCLEO TÉCNICO DE LA GESTIÓN PORTUARIA | 14 TEMAS ESPECIALIZADOS

Un espacio de intercambio profesional donde directores técnicos, jefes de mantenimiento e ingenieros portuarios comparten soluciones probadas, evalúan proveedores tecnológicos sin sesgos comerciales y documentan factores críticos de éxito en implementaciones operativas. **Temas para profesionales de puertos asociados a Marinas de España:**

- 1. Consumos y torretas:** Sistemas de monitorización inteligente, IoT, gestión de consumos eléctricos y de agua
- 2. Varadero:** Operativa, mantenimiento, sistemas de seguridad, optimización de espacios
- 3. Control vertidos y movimientos barcos:** Protocolos de prevención, sistemas de detección, procedimientos de actuación
- 4. Control tráfico, parking y accesos:** Sistemas de control, tecnologías de identificación, gestión de aforos
- 5. Pantalanes y duques de alba:** Mantenimiento estructural, reparaciones, vida útil, innovaciones materiales
- 6. Travel lift y grúas:** Mantenimiento preventivo, certificaciones, seguridad operativa, renovaciones
- 7. Revisión infraestructuras:** Inspecciones técnicas, planes de mantenimiento, priorización de actuaciones
- 8. Trabajos submarinos:** Protocolos, proveedores especializados, normativa, gestión de riesgos
- 9. Sistemas y planes de mantenimiento:** Mantenimiento predictivo, digitalización, gestión de activos
- 10. Prevención riesgos laborales:** Evaluaciones, protocolos de seguridad, formación, equipos de protección
- 11. Instalaciones contra incendios:** Normativa, sistemas de detección y extinción, mantenimiento, certificaciones
- 12. Combustible:** Gestión de suministro, almacenamiento, normativa, seguridad, control de stock
- 13. Digitalización operativa:** IoT, control remoto, mantenimiento predictivo, gemelos digitales
- 14. Gestión de emergencias y siniestros:** Planes de emergencia, protocolos de actuación, coordinación con servicios

ADMINISTRACIÓN Y COMERCIAL

OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS Y ORIENTACIÓN AL MERCADO | 11 TEMAS ESPECIALIZADOS

Responsables comerciales, directores administrativos y gestores de atención al cliente intercambian estrategias de captación validadas, comparan software de gestión basándose en uso real y desarrollan inteligencia de mercado comparada. **Temas para profesionales de puertos asociados a Marinas de España:**

- 1. Captación tránsito:** Ferias náuticas internacionales, estrategias digitales, materiales promocionales efectivos
- 2. Regatas y eventos:** Organización, promoción, coordinación logística, rentabilidad, posicionamiento
- 3. Relaciones con empresas y titulares:** Gestión de concesionarios, contratos, coordinación operativa
- 4. Comunicación sectorial:** Estrategias de comunicación externa, gestión de reputación, crisis de comunicación
- 5. Software de gestión portuaria:** Comparativas sin sesgos comerciales, integraciones, implementaciones exitosas
- 6. Relaciones con FCSE (Puerto Securo):** Protocolos de colaboración, sistemas de seguridad, coordinación operativa
- 7. Relaciones laborales y RRHH:** Perfiles de puesto, formación, desarrollo profesional, clima laboral
- 8. Protección de datos:** RGPD aplicado al sector, protocolos de cumplimiento, sistemas de gestión
- 9. Apoyo AAPP:** Colaboración con Turismo España, organismos deportivos, subvenciones, programas sectoriales
- 10. Transformación digital:** CRM, automatización, marketing digital, analítica de datos
- 11. Gestión experiencia cliente:** Estrategias de fidelización, sistemas de feedback, mejora continua

SOSTENIBILIDAD Y MEDIOAMBIENTE

DE LA OBLIGACIÓN REGULATORIA A LA VENTAJA COMPETITIVA | 9 TEMAS ESPECIALIZADOS

Gestores medioambientales y responsables de sostenibilidad comparten estrategias de cumplimiento normativo que mantienen viabilidad económica, acceden a fuentes de financiación y documentan casos donde la sostenibilidad genera diferenciación. **Temas para profesionales de puertos asociados a Marinas de España:**

- 1. Gestión de residuos:** Sistemas de recogida selectiva, proveedores especializados, optimización de costes
- 2. Plan interior marítimo y autoprotección:** Elaboración, actualización, simulacros, coordinación con emergencias
- 3. Descarbonización y huella de carbono:** Estrategias de reducción, cálculo de huella, compensación, certificación
- 4. Regeneración vida marina:** Proyectos de biodiversidad, colaboración científica, estructuras ecológicas
- 5. Sistemas de gestión ambiental:** ISO 14001, EMAS, Bandera Azul, otros sellos de calidad ambiental
- 6. Sistemas de carga y generación energética:** Puntos de recarga eléctrica, fotovoltaica, energías renovables, autoconsumo
- 7. Accesibilidad:** Normativa, adaptaciones de instalaciones, atención a personas con movilidad reducida
- 8. Gestión de aguas negras y contaminadas:** Sistemas de bombeo, tratamiento, normativa, inversiones, operación
- 9. Biodiversidad marina y colaboración científica:** Proyectos de investigación, monitorización, especies protegidas

JURÍDICO Y FISCAL

NAVEGANDO LA COMPLEJIDAD REGULATORIA Y CONSTRUYENDO VISIÓN SECTORIAL | 24 TEMAS ESPECIALIZADOS ENTRE AMBAS COMISIONES

Asesores jurídicos, directores financieros y CEOs coordinan estrategias legales, comparten precedentes en casos complejos y construyen posiciones sectoriales consensuadas ante administraciones públicas.

- 1. Seguros:** Coberturas, pólizas especializadas, siniestralidad, negociación con aseguradoras
- 2. Prórrogas concesiones:** Estrategias, documentación, argumentarios, experiencias de negociación
- 3. CNAE y mejoras fiscalidad:** Optimización fiscal, clasificación de actividades, estructura tributaria
- 4. IBI y tasas municipales:** Gestión de tributación local, negociación con ayuntamientos, recursos
- 5. Desindexación tasas en PE:** Seguimiento normativo, coordinación sectorial, alegaciones
- 6. Barcos abandonados y morosos:** Procedimientos legales, plazos reales, costes, resoluciones
- 7. Dragados:** Permisos, procedimientos administrativos, coordinación con autoridades, costes
- 8. Pliego cláusulas de condiciones:** Análisis, negociación, aspectos críticos, actualizaciones
- 9. Policía interior y autoridad:** Competencias, protocolos, reglamentos de régimen interior
- 10. Reglamento navegación deportiva:** Contratos de amarre, derechos y obligaciones, jurisprudencia
- 11. TPA: Temporary Customer Procedure:** Implementación, gestión, aspectos fiscales y operativos
- 12. Contratos inteligentes y blockchain:** Aplicaciones al sector, marco legal, casos de uso
- 13. Normativa europea y directivas:** Seguimiento legislativo, impacto sectorial, transposición nacional

ESTRATEGIA Y SECTOR | 11 TEMAS

Esta comisión aborda planificación estratégica, posicionamiento institucional y construcción de la agenda sectorial ante administraciones públicas. Dada la naturaleza de los temas, la participación está orientada a profesionales con responsabilidades de dirección general y toma de decisiones estratégicas.

MARCONN WAVE

ECO SMART PEDESTALS

Para puertos, zonas de varada y cualquier espacio que requiera el suministro de agua y electricidad.



Torretas de suministros con sistema de control y gestión remota



Fácil mantenimiento con acceso técnico 360°



Contadores individualizados de consumo de agua y electricidad



Avisos de incidencias y alarmas



Punto de conexión Wi-Fi en cada torreta



Marconn planta un árbol por cada torreta



Carcasas 100% sostenibles y recicladas



Plataforma app y web para control y gestión de torretas



Servicio de instalación y postventa



| Ports de Catalunya-ACPET: 40 años al servicio de los puertos deportivos catalanes

LA ASOCIACIÓN REÚNE A 48 PUERTOS DEPORTIVOS DE CATALUÑA, CONFORMANDO UNA AMPLIA RED NÁUTICO-DEPORTIVA QUE SE EXTIENDE A LO LARGO DE 580 KILÓMETROS DE COSTA. EN CONJUNTO, ESTOS PUERTOS OFRECEN MÁS DE 30.000 AMARRES DE DISTINTAS ESLORAS, DOTADOS DE SERVICIOS DE PRIMERA CALIDAD Y EQUIPAMIENTOS DE ALTO NIVEL

Ports de Catalunya-ACPET es una entidad privada sin ánimo de lucro fundada en 1983, formada por los concesionarios de puertos y dársenas deportivas de Catalunya. Desde su origen, la asociación ha trabajado para agrupar a clubes náuticos, sociedades mercantiles y consorcios bajo un mismo paraguas, con la finalidad de defender los intereses comunes del sector y mejorar la calidad de los servicios en todos los puertos deportivos catalanes. Esta representatividad la ha situado como interlocutora clave frente a las diferentes administraciones que intervienen en la gestión y tutela de estas infraestructuras estratégicas.



En la actualidad, Ports de Catalunya-ACPET agrupa a 48 de los 53 puertos deportivos de Catalunya, lo que supone el 90% de las concesiones portuarias otorgadas, incluidas las tuteladas por Puertos del Estado. Gracias a esta amplia red, la entidad se consolida como la principal voz del sector, representando a una infraestructura náutico-deportiva que se extiende a lo largo de 580 kilómetros de costa y que ofrece más de 30.000 amarres de todas las esloras, equipados con servicios de primer nivel.

Catalunya se ha convertido, gracias a su privilegiada ubicación y a sus excelentes comunicaciones con Europa y el resto de España, en uno de los principales destinos turísticos del continente. Sus puertos deportivos, además de estar enmarcados en un entorno natural y cultural único, destacan por la calidad de sus instalaciones, la diversidad de su oferta y su firme compromiso con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

Los navegantes encuentran en ellos no solo amarres seguros, sino también instalaciones modernas, servicios técnicos especializados, opciones para la práctica de todo tipo de deportes náuticos y una amplia oferta de ocio y restauración.

Este 9 de octubre de 2025 Raimon Roca, Director Gerente del Club Nàutic l'Escala, ha sido elegido nuevo presidente de la Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos, Ports de Catalunya-ACPET, sustituyendo a Albert Bertran, presidente ejecutivo del Port de Sitges-Aiguadolç y vicepresidente de Marinas de España, que ostentaba la presidencia desde abril de 2018. Bajo la dirección de ambos, Rai Roca había sido Vicepresidente Primero durante la anterior legislatura, Ports de Catalunya-ACPET ha reforzado su papel como motor de modernización y garante de los estándares de calidad de la red portuaria catalana.

La misión de Ports de Catalunya-ACPET es unificar criterios, coordinar esfuerzos y asegurar que cada puerto ofrezca una experiencia de máxima calidad, situando la red de puertos deportivos de Catalunya entre las más destacadas de Europa. Esta visión de futuro convierte a la asociación en un referente indiscutible, capaz de dar respuesta a las necesidades de los navegantes y de impulsar el desarrollo de un sector clave para la economía y el turismo del país.

| Raimon Roca Roig: Presidente Ports de Catalunya-ACPET

LOS PUERTOS DEPORTIVOS SON UN ACTIVO ECONÓMICO IMPORTANTE, ESPECIALMENTE EN CATALUNYA, REMARCANDO TAMBIÉN NUESTRO PAPEL DEPORTIVO Y TURÍSTICO

1. Ports de Catalunya-ACPET nació en 1983 para agrupar a los concesionarios de puertos deportivos. ¿Cómo ha evolucionado su papel desde entonces hasta convertirse en una voz de referencia en el sector?

La Asociación se fundó hace más de 40 años y durante todo este tiempo ha ido creciendo hasta representar a 48 de los 53 puertos deportivos catalanes. Representamos a los concesionarios de puertos deportivos y turísticos de Catalunya, con independencia de su forma jurídica, ya sean sociedades privadas, públicas o Clubes Náuticos. La relación de colaboración entre los puertos ha sido un elemento clave de desarrollo del sector y de su profesionalización a lo largo de la vida de la Asociación. Muchas personas antes que yo, han contribuido a consolidar la asociación como voz del sector de los puertos en Catalunya. Debo agradecerles a todas ellas, las que han formado parte de las Juntas Directivas desde origen y especialmente a los tres presidentes que ha tenido la entidad, Xavier Mangrané, Tomás Gallart i Albert Bertran, su aportación de incalculable valor a la entidad y al sector.

2. ¿Qué retos principales afronta hoy la asociación para seguir defendiendo los intereses comunes de sus asociados?

Los retos globales son cada vez más importantes, por lo que la nueva junta directiva elegida el pasado 9 de octubre tiene como uno de sus principales objetivos fortalecer la Asociación

con una mayor profesionalización de su equipo y así poder avanzar en tres ámbitos: el de la interlocución con las administraciones que regulan nuestra actividad, la promoción y comunicación de los servicios y actividades de los puertos así como consolidar y mejorar los distintos servicios que prestamos a nuestros asociados.

3. Ports de Catalunya-ACPET reúne a 48 de los 53 puertos deportivos de Catalunya, lo que supone más del 90% del total. ¿Qué significa para usted este nivel de representatividad y qué valor aporta a los puertos asociados?

La principal fuerza de la asociación es que podemos decir que somos la voz de referencia en el sector y seguimos trabajando para poder ser el 100% de los puertos deportivos catalanes. El principal valor es esa fuerza que tenemos para poder dialogar con las distintas Administraciones, así como con otros agentes del sector. Sin duda es la constatación de que se trata de un sector formado y consolidado, con capacidad de gestión de infraestructuras portuarias y de generar valor para el entorno. Además, la realidad colaborativa de la entidad y sus socios permite identificar sinergias para hacer avanzar el sector.

4. ¿Cómo es la interlocución con las administraciones y qué importancia tiene la colaboración público-privada en el ámbito portuario?

La interlocución con las administraciones es fluida y constante. Algunos

de nuestros asociados son puertos deportivos de gestión pública, por lo que avanzamos juntos en muchos aspectos. La colaboración público-privada es crucial para cualquier sector, combinando la estrategia pública con el dinamismo de la gestión privada. En este sentido, y como ejemplo de colaboración, el año pasado en la Boot Düsseldorf firmamos con Ports de la Generalitat un acuerdo para la promoción de los puertos deportivos. Los puertos deportivos son un activo económico importante, especialmente en Catalunya, remarcando también nuestro papel deportivo y turístico.

5. Los puertos deportivos se ubican en entornos naturales especialmente sensibles. ¿Qué iniciativas están impulsando desde Ports de Catalunya-ACPET en materia de sostenibilidad y protección del medio marino?

Los puertos hace tiempo trabajamos en hacer nuestras instalaciones mucho más sostenibles y eficientes. Instalación de placas solares, desaladoras, puntos de recargas eléctricos, vehículos de cero emisiones, instalación de estructuras submarinas para revitalizar los fondos de los puertos, entre muchas otras acciones. Vivimos del mar por lo que somos muy conscientes de la importancia de avanzar en este ámbito. El año pasado publicamos la guía Eco-Nàutic para una navegación responsable, destinada a todos los usuarios de nuestros puertos, así como para el resto de navegantes.

6. La RSC forma parte cada vez más de la gestión empresarial. ¿Cómo trabajan los puertos deportivos catalanes en la integración de criterios sociales, ambientales y de gobernanza?

En general, la ubicación de los puertos los hace especialmente sensibles a su entorno natural y social; por un lado, damos acceso al medio marino, por lo que la prioridad es su conservación y mejora. Por el otro, nos encontramos unidos al tejido urbano de nuestros pueblos y ciudades, por lo que actuamos para ordenar y mejorar los accesos de paseos y zonas peatonales y para promover actividades y servicios que nos conecten con nuestros ciudadanos.

7. Uno de los grandes debates es cómo hacer que la náutica deje de percibirse como un sector elitista. ¿Qué iniciativas existen para acercarla a un público más amplio, especialmente a los jóvenes y a las familias?

Desde Ports de Catalunya-ACPET hace mucho tiempo que trabajamos para revertir esa percepción. Hemos abierto nuestros puertos a las poblaciones en las que se encuentran, eliminando barreras arquitectónicas y organizando actividades deportivas, culturales y de ocio para toda la familia, entre otras acciones. Los puertos deportivos son muchos más que parkings de barcos, tienen una gran oferta de actividades para toda la familia. Un ejemplo es la creación del Marina Day, un día durante el que muchos de nuestros asociados organizan actividades gratuitas para acercar a la gente al mar y a los puertos.

8. ¿Cómo pueden los puertos deportivos convertirse en espacios abiertos e integrados en la vida de las ciudades y pueblos donde se ubican?

Desde nuestra perspectiva, y como en otros sectores, los puertos se encuentran inmersos en una triple tran-

sición: social, ambiental y económica, con retos para mejorar la conexión puerto-ciudad, para contribuir a un desarrollo sostenible de la actividad náutica y para fortalecer el motor económico que son los puertos, creando puestos de trabajo y riqueza en los territorios donde se ubican.

9. Cada vez se habla más de la economía azul como motor de desarrollo. ¿Qué papel cree que tienen los puertos deportivos en este modelo económico sostenible vinculado al mar?

Los puertos deportivos son la puerta de entrada al mar, un espacio privilegiado que relaciona el medio marino con las zonas urbanas de los municipios costeros, y por donde se desarrolla buena parte de la economía azul. Además, en Cataluña, el Plan de puertos horizonte 2030, tiene como eje estratégico el desarrollo ambiental de estas infraestructuras, de modo que las actuaciones para minimizar su impacto en el entorno natural y aquellas que puedan contribuir a mejorar-lo, van a ser protagonistas en los próximos años. El reto es el desarrollo sostenible de la actividad náutica, desde el punto de vista ambiental y social.

10. ¿Qué oportunidades de futuro ofrece la economía azul para Catalunya y qué rol puede desempeñar ACPET en su impulso?

Como hemos dicho, los puertos tienen y deben tener un papel relevante en el desarrollo de la economía vinculada al mar. Su ubicación y características van a ser determinantes para la creación de riqueza y puestos de trabajo en los distintos ámbitos de esta economía puesto que muchas de las entidades y empresas que forman parte de la economía azul, necesitan de los servicios portuarios para su desarrollo. Desde la ACPET, nuestra perspectiva es el desarrollo y modernización de los puertos precisamente para acompañar y aprovechar dichas



oportunidades, y hacerlo de manera ordenada y sostenible.

11. ¿Cómo imagina los puertos deportivos catalanes dentro de diez o quince años?

Manteniéndonos como referentes del sector a nivel nacional y del mediterráneo, con puertos deportivos de calidad tanto a nivel de servicios como instalaciones. Puertos totalmente comprometidos con el Medio Ambiente y su entorno natural. Puertos totalmente integrados en sus poblaciones, como un punto de encuentro consolidado para navegantes y ciudadanos, tanto para los amantes del mar como para los que no lo son. Trabajamos para ser una parte esencial del territorio en el que estamos, con una amplia oferta náutica, cultural, deportiva y gastronómica.

12. ¿Cuál le gustaría que fuera el legado de su presidencia en Ports de Catalunya-ACPET?

Me gustaría que Ports de Catalunya-ACPET fuera una asociación de referencia que impulse el desarrollo y la competitividad de los puertos deportivos y turísticos en Catalunya. Al mismo tiempo, ser reconocidos por nuestra capacidad de influencia en las políticas públicas de ámbito portuario principalmente y por nuestra contribución a la mejora continua de servicio de los puertos asociados. Finalmente, que la asociación sea de utilidad para ayudar a los puertos asociados a aumentar su visibilidad y presencia en el mercado, en beneficio de la navegación y de los y las navegantes.

| Gratitud a Albert Bertran por su Liderazgo en la ACPET

LOS PUERTOS DEPORTIVOS SON UN ACTIVO ECONÓMICO IMPORTANTE, ESPECIALMENTE EN CATALUÑA, REMARCANDO TAMBIÉN NUESTRO PAPEL DEPORTIVO Y TURÍSTICO

Desde Marinas de España queremos expresar nuestro más profundo reconocimiento a Albert Bertran por su extraordinaria labor al frente de la Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos (Ports de Catalunya-ACPET) durante casi ocho años.

Un Legado de Dedicación y Resultados

La gestión de Albert Bertran deja una huella imborrable en el sector náutico-deportivo catalán y español. Durante su mandato, ha trabajado incansablemente por la unión de los puertos catalanes, consiguiendo que la ACPET represente hoy a 48 de los 53 puertos deportivos que operan en Catalunya. Este logro no es casual: es el resultado de un liderazgo basado en el diálogo, el consenso y la defensa firme de los intereses comunes del sector.

Su capacidad para articular posiciones sectoriales sólidas ante administraciones e instituciones ha sido excepcional. Albert ha sabido traducir las preocupaciones operativas de los gestores portuarios en propuestas viables y estrategias coordinadas que han beneficiado al conjunto del sector. Su visión estratégica y su compromiso con la profesionalización de la gestión portuaria han elevado los estándares del sector náutico catalán.

Una Trayectoria de Compromiso Sostenido

El compromiso de Albert Bertran con el sector ha sido ejemplar desde múltiples responsabilidades. Como presidente de la ACPET y simultáneamente como vicepresidente de Marinas de España bajo la presidencia de Gabriel Martínez, ha demostrado una capacidad excepcional para trabajar en diferentes niveles de representación sectorial, coordinando posiciones territoriales con estrategias nacionales.

Ha sido un líder trabajador, cercano y efectivo, que ha entendido que el verdadero liderazgo sectorial se constru-



ye desde la colaboración, la escucha activa y el trabajo constante. Su disposición permanente al diálogo y su firmeza en la defensa de los intereses del sector han sido claves para los logros conseguidos.

Colaboración Ejemplar con Marinas de España

La relación entre la ACPET y Marinas de España durante estos años ha sido ejemplar. Albert ha sido siempre un interlocutor comprometido, generoso con su tiempo y experiencia, dispuesto al diálogo constructivo y a la búsqueda de soluciones que beneficien al sector en su conjunto, más allá de intereses territoriales.

Su participación activa en iniciativas sectoriales, su capacidad para identificar desafíos comunes y su habilidad para construir puentes entre diferentes actores han sido fundamentales para avanzar en temas críticos: desde la coordinación de posiciones regulatorias hasta el desarrollo de estrategias de competitividad internacional.

Gracias, Albert, por todos estos años de dedicación ejemplar. Tu trabajo como presidente de la ACPET y tu colaboración como vicepresidente de Marinas de España han fortalecido el sector náutico catalán y español. Dejas un legado del que puedes sentirte enormemente orgulloso.

Bienvenida a Raimon Roca

Con igual satisfacción, damos la bienvenida a Raimon Roca Roig como nuevo presidente de Ports de Catalunya-ACPET. Su elección por unanimidad y su experiencia de casi 20 años al frente del Club Nàutic l'Escala, junto con su trayectoria como Vicepresidente Primero de la ACPET durante los últimos ocho años, garantizan la continuidad del excelente trabajo realizado. Raimon cuenta con todo nuestro apoyo y compromiso de colaboración para continuar fortaleciendo el sector náutico-deportivo español.



MEGAYACHT MAINTENANCE

NO DETOURS. NO DELAYS

We help you go that extra nautical mile with efficient, high-standard technical services tailored to your superyacht's every need.

From emergency dockside support to haul-outs, hull cleaning, painting or full-service maintenance, we deliver a seamless boatyard experience right at the gateway between the Atlantic and the Mediterranean.



36.122668, -5.435334

THE ONLY BOATYARD IN THE STRAIT OF GIBRALTAR WITH HAUL-OUT CAPACITY UP TO 60 M AND 700 T



www.varaderoislaverde.com

+34 956 600 511 - Puerto de Algeciras

| Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos (ACPET)

ESTOS SON LOS PUERTOS DEPORTIVOS Y MARINAS ASOCIADAS A ACPET QUE REPRESENTAN LA FUERZA Y LA DIVERSIDAD DEL SECTOR NÁUTICO EN CATALUÑA



Club Nàutic Les Cases d'Alcanar

Ofrece 282 amarres para embarcaciones de hasta 20 metros.



Sant Carles Marina

Dispone de 842 amarres con capacidad para barcos de hasta 30 metros.



Port Deltebre - CN Riumar

Cuenta con 147 amarres para esloras de hasta 10 metros.



Port Marina Sant Jordi

Ofrece 140 amarres con una eslora máxima de 16 metros.



Port Calafat

Dispone de 324 amarres para barcos de hasta 30 metros.



Club Nàutic Hospitalet-Vandellòs

Cuenta con 572 amarres para embarcaciones de hasta 18 metros.



Club Nàutic Cambrils

Ofrece 441 amarres, admitiendo esloras de hasta 45 metros.



Marina Cambrils

Dispone de 45 amarres con una eslora máxima de 15 metros.



Club Nàutic de Salou

Cuenta con 225 amarres para barcos de hasta 24 metros.



Port Tàrraco

Ofrece 32 amarres para grandes esloras, desde 30 hasta 160 metros.



Port de Torredembarra

Cuenta con 695 amarres con un máximo de 28 metros.



Club Nàutic Coma-Ruga

Dispone de 265 amarres con un máximo de 18 metros.



Port de Segur - Calafell

Ofrece 525 amarres para barcos de hasta 25 metros.



Pendennis Vilanova

Cuenta con 49 amarres para yates de hasta 130 metros.



Club Nàutic Vilanova

Dispone de 817 amarres para esloras de hasta 30 metros.



Port de Sitges - Aiguadolç

Ofrece 470 amarres con capacidad máxima de 32 metros.



Club Nàutic Garraf

Cuenta con 512 amarres para barcos de hasta 20 metros.



Port Ginesta

Dispone de 1.189 amarres para embarcaciones de hasta 32 metros.



Marina Vela Barcelona

Ofrece 130 amarres para barcos de hasta 90 metros.



Marina Port Vell

Cuenta con 73 amarres destinados a yates de hasta 190 metros.



Reial Club Marítim de Barcelona

Dispone de 204 amarres con un máximo de 40 metros.



Reial Club Nàutic de Barcelona

Ofrece 204 amarres para esloras de hasta 40 metros.



Marina Port Fòrum

Dispone de 350 amarres con capacidad máxima de 80 metros.



Port Olímpic de Barcelona

Cuenta con 708 amarres para barcos de hasta 35 metros.



Marina Badalona

Ofrece 626 amarres con esloras de hasta 30 metros.



Port de Masnou

Dispone de 1.054 amarres para embarcaciones de hasta 24 metros.



Marina Port Premià

Cuenta con 554 amarres para barcos de hasta 30 metros.



Port de Mataró

Ofrece 1.080 amarres con capacidad máxima de 18 metros.



Club Nàutic El Balís

Dispone de 760 amarres para embarcaciones de hasta 30 metros.



Club Nàutic d'Arenys de Mar

Ofrece 374 amarres con una eslora máxima de 30 metros.



Club de Vela Blanes

Cuenta con 309 amarres para barcos de hasta 24 metros.



Club Nàutic Cala Canyelles

Dispone de 134 amarres para embarcaciones de hasta 8 metros.



Club Nàutic Vell

Ofrece 98 amarres con un máximo de 18 metros.



Club Nàutic Sant Feliu de Guíxols

Dispone de 411 amarres para esloras de hasta 80 metros.



Club Nàutic Port d'Aro

Cuenta con 558 amarres con capacidad de hasta 25 metros.



Club Nàutic Costa Brava Palamós

Ofrece 223 amarres para barcos de hasta 25 metros.



Port Marina Palamós

Dispone de 904 amarres con eslora máxima de 30 metros.



Club Nàutic de Llafranc

Ofrece 140 amarres para barcos de hasta 14 metros.



Club Nàutic Aiguablava

Cuenta con 61 amarres con esloras de hasta 6,5 metros.



Club Nàutic Estarrit

Dispone de 643 amarres con un máximo de 45 metros.



Club Nàutic l'Escala

Ofrece 944 amarres para barcos de hasta 22 metros.



Club Nàutic Sant Pere Pescador

Cuenta con 150 amarres para esloras de hasta 7,5 metros.



Marina Empuriabrava

Dispone de 5.000 amarres con capacidad máxima de 25 metros.



Port de Roses

Ofrece 485 amarres para embarcaciones de hasta 45 metros.



Club Nàutic Port de la Selva

Cuenta con 304 amarres para barcos de hasta 15 metros.



Club Nàutic de Llançà

Dispone de 492 amarres con eslora máxima de 18 metros.



Port de Colera

Ofrece 145 amarres para barcos de hasta 12 metros.



Port de Portbou

Cuenta con 297 amarres con un máximo de 20 metros.

Contribuye a mejorar la salud de los océanos y aumenta la competitividad de tu puerto

Transforma tu puerto o marina en un espacio regenerativo, con un modelo económicamente viable que convierte la restauración ambiental en una inversión estratégica a largo plazo.

Impacto ambiental medible y científicamente respaldado

Acceso a financiación verde

Cumplimiento de normativa ambiental, mejora de la puntuación ESG y ahorro en certificaciones

Mejora de la competitividad en procesos de renovación y obtención de nuevas concesiones

Refuerzo de vínculos con la comunidad – *Social Engagement*

Noticias destacadas

1. Marinas de España refuerza su compromiso con la economía azul en el evento "España en Azul"

Marinas de España participó en la jornada "España en Azul", organizada en Tenerife por el Clúster Marítimo de Canarias. El presidente de la federación, Tomás Azcárate, defendió el papel estratégico de las marinas y puertos deportivos en la economía azul, destacando su capacidad para generar empleo de calidad en las zonas costeras.

Azcárate reclamó un marco normativo específico para el turismo del mar dentro de la futura estrategia nacional, así como apoyo público que facilite la descarbonización y modernización del sector. El evento culminó con la firma del Manifiesto Mencey y con la propuesta de crear un lobby de clústeres marítimos y puertos canarios para reforzar la competitividad frente a los retos regulatorios europeos.



2. Marinas de España participa en las XXI Jornadas Técnicas de Ports de Catalunya

La federación participó en las XXI Jornadas Técnicas de Ports de Catalunya, celebradas en el Port de Sitges-Aiguadolç. El encuentro reunió a los principales actores del sector náutico catalán, con especial protagonismo de Tomás Azcárate y otros representantes de asociaciones autonómicas.

En las mesas de debate se abordaron los retos de los puertos deportivos, desde la sostenibilidad y la digitalización hasta la necesidad de mayor colaboración institucional. Azcárate insistió en la importancia de equilibrar los usos turísticos y recreativos en las instalaciones.

El evento se consolidó como un espacio clave de reflexión y buenas prácticas para reforzar la economía azul en el Mediterráneo, con la participación activa de empresas, administraciones y clubes náuticos.



3. Marinas de España impulsa el diálogo entre administraciones y concesionarios en el II Encuentro Profesional de Náutica y Puertos Deportivos

El encuentro celebrado en Málaga sirvió para reforzar la cooperación entre administraciones y concesionarios. Marinas de España consolidó su papel como interlocutor de referencia del sector, abordando temas como legislación, sostenibilidad y transformación digital. Tomás Azcárate destacó el valor de los puertos deportivos como infraestructuras recreativas y turísticas.



4. Marinas de España ratifica su estrategia de crecimiento para 2025 en su Asamblea General Ordinaria

En su Asamblea General Ordinaria, celebrada de forma telemática, Marinas de España aprobó las cuentas de 2024 y ratificó su hoja de ruta para 2025. La federación destacó la solidez financiera y la consolidación de su papel como patronal de referencia en el sector.

Entre los objetivos para 2025 figura la celebración del I Congreso Nacional en Sotogrande, la incorporación de nuevos puertos asociados y la entrada en organizaciones internacionales como ICOMIA y la Asociación Técnica de Puertos y Costas.

La asamblea también dio luz verde a la creación de grupos de trabajo especializados y a modificaciones estatutarias para adaptar la organización a los cambios legislativos, reforzando su proyección nacional e internacional.



5. Marinas de España y Crowe firman un acuerdo para impulsar la profesionalización y el desarrollo jurídico-tributario del sector

Marinas de España firmó un acuerdo estratégico con la consultora Crowe para ofrecer asesoramiento jurídico y tributario a los puertos deportivos españoles. El convenio busca fortalecer el marco legal y fiscal del sector.

La alianza permitirá a los asociados acceder a un acompañamiento especializado en áreas como derecho portuario, fiscalidad, sostenibilidad ambiental y gobernanza. El objetivo es facilitar la adaptación a un entorno normativo cada vez más complejo.

Tanto la federación como Crowe destacaron que este acuerdo refuerza la profesionalización del sector y contribuye a atraer inversiones y generar valor económico en las comunidades costeras.



6. Marinas de España y Turespaña impulsan el papel estratégico de los puertos en el nuevo modelo turístico sostenible

El presidente de Marinas de España, Tomás Azcárate, y el secretario general, Pablo Peiro, mantuvieron un encuentro con Miguel Sanz, director general de Turespaña, para analizar el papel de los puertos deportivos en el modelo turístico sostenible.

La reunión destacó la capacidad de las marinas para desestacionalizar el turismo, atraer visitantes

de calidad y dinamizar zonas con baja presión turística, especialmente en la "España verde".

También se subrayó la necesidad de digitalizar la oferta turística náutica y mejorar la comercialización online, ya que muchos operadores todavía carecen de sistemas de reserva y presencia en plataformas internacionales.



7. La Junta Directiva de Marinas de España mantiene un encuentro institucional con el presidente de Puertos del Estado

La Junta Directiva se reunió con Gustavo Santana, presidente de Puertos del Estado, en un encuentro institucional destinado a reforzar la colaboración público-privada.

Durante la reunión se abordó la gestión concesional de los puertos deportivos situados en puertos de interés general y la necesidad de equilibrar usos industriales con actividades turísticas y recreativas.

La federación invitó al presidente a participar en su congreso nacional y a colaborar de forma más estrecha en la definición de estrategias conjuntas para el sector.

8. Marinas de España celebra la incorporación de Marina del Odiel a su asociación regional andaluza, que alcanza los 19 puertos deportivos asociados

La Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de Andalucía (Marinas de Andalucía) sumó a Marina del Odiel como nuevo miembro, alcanzando un total de 19 asociados.

Ubicada en Huelva, Marina del Odiel cuenta ya con 260 amarres operativos y un proyecto de expansión hasta los 400, con servicios modernos y un enfoque sostenible que refuerza su posicionamiento como marina boutique.

La incorporación fue valorada como un hito estratégico que consolida la red andaluza y refuerza la presencia del sector en la costa atlántica.

9. Marinas de España y Ocean Posse se alían para conectar los puertos deportivos españoles con la comunidad náutica internacional

La federación firmó un acuerdo con Ocean Posse, red internacional de navegantes que conecta más de 130 marinas en 50 países, para incrementar la visibilidad internacional de los puertos deportivos españoles.

La colaboración contempla la organización de un webinar en otoño y el impulso de la presencia de Ocean Posse en España, facilitando reservas directas y promoción global de las instalaciones.

El acuerdo forma parte de la estrategia de internacionalización de Marinas de España, que busca posicionar al país como destino de referencia en turismo náutico de alta gama.



10. Marinas de España e Iberdrola España avanzan en la transición energética en los puertos deportivos españoles

Marinas de España e Iberdrola España avanzan en su acuerdo estratégico para fomentar la electrificación y descarbonización de los puertos deportivos del país. La primera fase se centra en un diagnóstico a través de la plataforma Net Zero Emissions Manager de Balantia, que permite calcular la huella de carbono y diseñar planes de descarbonización alineados con los objetivos climáticos europeos.

El plan contempla medidas como la instalación de puntos de recarga para vehículos y embarcaciones eléctricas, sistemas de autoconsumo fotovoltaico y tarifas de suministro con garantías de origen. Algunos puertos ya han comenzado a implantar estas soluciones, convirtiéndose en referencia en sostenibilidad portuaria.

Según Marinas de España, esta alianza “marca un antes y un después” en el sector, al situar a las marinas españolas en la vanguardia de la transición energética. El acuerdo refuerza la competitividad de las instalaciones y consolida el compromiso del sector con la innovación y la sostenibilidad.



11. Marinas de España organiza un webinar gratuito sobre prórrogas de concesiones portuarias

Marinas de España, junto a OUA Ports y BA Abogados, celebran un webinar gratuito para sus asociados sobre prórrogas de concesiones portuarias, uno de los temas más relevantes para los gestores de marinas.

Participarán Marc Serrat (OUA Ports) y los abogados Lourdes Aran y Eduard Solà (BA Abogados), que abordarán los aspectos normativos, estratégicos y financieros de las prórrogas.

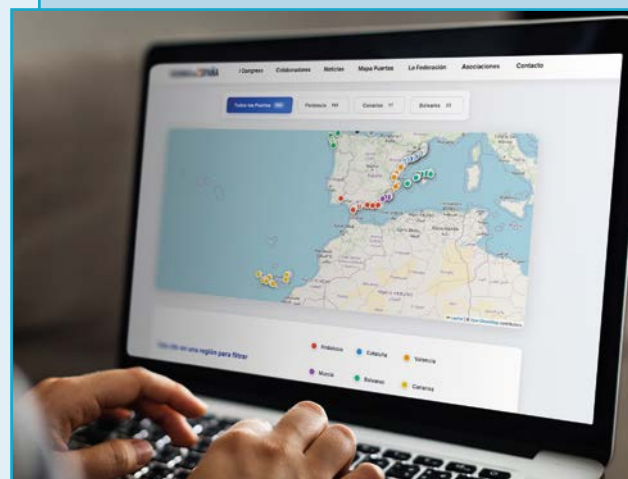
Según el presidente Tomás Azcárate, la iniciativa “permite a los puertos acceder a conocimiento especializado para tomar decisiones informadas sobre su futuro”.

12. Marinas de España presenta su nueva página web como punto de encuentro del sector náutico español

Marinas de España ha estrenado su nueva web oficial, concebida como punto de encuentro para puertos deportivos, marinas y clubes náuticos del país. El portal ofrece acceso directo a los asociados, noticias del sector, un mapa interactivo de las nueve asociaciones regionales y una sección para colaboradores y patrocinadores.

La plataforma integra también el acceso al I Congreso Nacional de Marinas de España, que se celebrará en Sotogrande del 12 al 14 de noviembre de 2025.

El presidente, Tomás Azcárate, destacó que la web “supone un paso adelante en la modernización y accesibilidad del sector”, mientras que el gerente, Jordi Caballé, subrayó su papel para “conectar a todo el ecosistema náutico”.



13. **Marinas de España refuerza su compromiso con la sostenibilidad en el Mallorca International Blue Marine Talks 2025**

Marinas de España participó en el foro internacional Mallorca International Blue Marine Talks 2025, centrado en sostenibilidad marina y economía azul.

El presidente Tomás Azcárate intervino en la mesa "Puertos Deportivos Energéticamente Sostenibles", donde defendió una transición energética "ambiciosa pero realista" para la náutica eléctrica. También recordó la celebración del I Congreso Nacional de Marinas de España en Sotogrande.

Por otro lado, el gerente Jordi Caballé destacó la importancia de fortalecer alianzas e impulsar la innovación en las marinas españolas.

14. **Marinas de España y Grupo EULEN se alían para impulsar la profesionalización y sostenibilidad en los puertos deportivos**

Marinas de España y el Grupo EULEN han firmado un acuerdo de colaboración para promover la profesionalización y sostenibilidad en los puertos deportivos.

La compañía presentó su nueva línea "Marina Services", que ofrece soluciones integrales en marinería, mantenimiento, seguridad, limpieza y formación.

El presidente Tomás Azcárate destacó que el acuerdo "mejora la experiencia de los usuarios y refuerza la gestión portuaria".

EULEN participará en el I Congreso Nacional de Marinas de España, donde presentará oficialmente su servicio.

15. **Marinas de España y Dhamma Blue firman un acuerdo estratégico para impulsar la innovación y la náutica sostenible**

Marinas de España ha firmado un acuerdo de colaboración con Dhamma Blue, empresa pionera en embarcaciones propulsadas por hidrógeno, que se incorpora como Patrocinador Estratégico del Congreso que se celebrará del 12 al 14 de noviembre en Puerto Sotogrande.

La compañía presentará uno de sus barcos de hidrógeno durante el evento, con una demostración de navegación sostenible el día 14.

El presidente Tomás Azcárate destacó que la alianza "refuerza la apuesta por la innovación y la sostenibilidad", mientras que Jordi Caballé subrayó que esta colaboración "simboliza el futuro de la náutica limpia y eficiente".

16. **Marinas de España llevará la voz del turismo náutico al Congreso de los Diputados en las Jornadas Parlamentarias sobre Economía Azul**

El presidente Tomás Azcárate interviene el 13 de octubre en las Jornadas Parlamentarias "Economía Azul: Retos y Oportunidades", organizadas en el Congreso de los Diputados.

Azcárate aborda el papel del turismo náutico deportivo como motor económico y la necesidad de avanzar en descarbonización, modernización y cooperación público-privada.

El encuentro se enmarca en la estrategia de diálogo institucional de Marinas de España, que continua con el I Congreso Nacional de Marinas de España el próximo noviembre.





17. Marinas de España refuerza su compromiso con la sostenibilidad y la colaboración público-privada en el Salón Náutico Internacional de Barcelona

La Federación participó activamente en el Salón Náutico de Barcelona, consolidando su papel como interlocutor clave del sector.

El presidente Tomás Azcárate destacó la necesidad de cooperación entre administraciones y concesionarios para modernizar las marinas, mientras que el gerente Jordi Caballé subrayó los avances hacia la electrificación y la transición energética. La participación se enmarca en la estrategia de diálogo institucional que culminará en el I Congreso Nacional de Marinas de España, del 12 al 14 de noviembre en Sotogrande.

18. Marinas de España refuerza la voz del turismo náutico en el Congreso de los Diputados

Marinas de España intervino en las Jornadas Parlamentarias "Economía Azul: Retos y Oportunidades", celebradas en el Congreso de los Diputados.

El presidente Tomás Azcárate destacó el papel del turismo náutico como motor económico y la importancia de fortalecer la colaboración público-privada para modernizar y hacer más sostenibles los puertos deportivos.

Con su participación, la Federación reafirma su compromiso con el desarrollo del sector dentro de la economía marítima nacional.

19. S. M. el Rey D. Felipe VI asumirá la Presidencia de Honor del I Congreso de Marinas de España

Su Majestad el Rey Don Felipe VI ha aceptado la Presidencia de Honor del I Congreso de Marinas de España, mostrando así su respaldo a una cita que marcará un hito para el sector náutico nacional.

La aceptación de esta distinción pone de relieve el compromiso del Rey de España con el desarrollo de la economía azul y con el impulso de las marinas y puertos deportivos como espacios clave de innovación, sostenibilidad y crecimiento turístico.

El Congreso reunirá a representantes de las principales marinas españolas, administraciones y expertos del ámbito académico y empresarial, consolidándose como un punto de encuentro para el diálogo y la cooperación en torno al futuro del turismo náutico en España.



| Tecnología, diseño y sostenibilidad: El nuevo rumbo de los puertos del futuro

UNA INNOVACIÓN ESPAÑOLA QUE CONVIERTE LA GESTIÓN PORTUARIA EN UN MODELO REAL DE ECONOMÍA CIRCULAR Y SOSTENIBILIDAD APLICADA

En la última década, la sostenibilidad ha pasado de ser un objetivo deseable a convertirse en un requisito indispensable para la gestión portuaria moderna. La transición ecológica, la presión de las normativas europeas y la creciente sensibilidad ambiental de los usuarios han impulsado un cambio profundo en la manera de entender los puertos deportivos. Ya no se trata solo de mantener un entorno limpio o reducir consumos: los puertos están llamados a ser laboratorios de innovación, espacios donde la tecnología, la eficiencia y la responsabilidad social se integren en un mismo modelo de gestión.

La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible han situado al sector náutico ante un desafío ambicioso. Alcanzar la neutralidad climática, reducir la huella de carbono, fomentar la economía circular o garantizar la conservación de los ecosistemas marinos son metas que exigen una estrategia transversal. En este contexto, los puertos deportivos desempeñan un papel esencial, no solo como infraestructuras de servicio, sino también como agentes activos de transformación ambiental y social.

Las soluciones más visibles de esta transformación son conocidas: instalación de placas solares, electri-

ficación de amarres, depuración de aguas, gestión selectiva de residuos o planes de movilidad eléctrica. Sin embargo, la sostenibilidad real va más allá de estas medidas. Implica repensar la propia infraestructura portuaria y dotarla de elementos tangibles que integren la sostenibilidad en la vida cotidiana del puerto, desde la gestión energética hasta la comunicación visual con la comunidad. En definitiva, convertir cada componente del puerto en una herramienta práctica de innovación responsable.

Es en ese punto donde la tecnología y el diseño convergen para ofrecer nuevas respuestas. Entre las propuestas más innovadoras surgidas en los últimos años destaca Marconn by Viltec, una solución concebida para transformar un elemento tan habitual como las torretas de suministro en una pieza activa de la sostenibilidad y la economía circular.

Lejos de limitarse a proporcionar energía o agua a los amarres, Marconn redefine su función: convierte la infraestructura en un símbolo visible de gestión responsable, innovación y respeto ambiental. El equipo de Viltec, empresa española especializada en ingeniería y equipamiento portuario, analizó durante meses las necesidades reales de los puertos —resistencia a la sa-

► Port de Sitges –
Aiguadolç



linidad, durabilidad, mantenimiento reducido, impacto ambiental— hasta llegar a un diseño que une funcionalidad y sostenibilidad.

El material elegido fue el polietileno de alta densidad, utilizado en boyas y cables submarinos por su resistencia y bajo impacto ecológico. Gracias a esta decisión, la torreta reduce su huella de carbono en un 75 % y el consumo energético de fabricación en un 86 % frente a los modelos tradicionales. Además, Viltec ha incorporado versiones fabricadas con materiales reciclados: plásticos urbanos, tapones y redes de pesca recuperadas del mar, en colaboración con iniciativas de economía circular como Gravity Wave.

El resultado es una pieza que no solo cumple una función técnica, sino que también comunica valores. En muchos puertos, las torretas Marconn se han convertido en un recurso pedagógico para mostrar a escolares, turistas o navegantes cómo un residuo puede transformarse en tecnología útil, reforzando la conexión entre el puerto y su entorno social.

El diseño combina estética y eficiencia: líneas inspiradas en una pala de timón, iluminación LED descendente que evita la contaminación lumínica, acceso de mantenimiento de 360 grados, sistemas anticrash y estanqueidad certificada. A ello se suma un software propio de gestión inteligente alojado en la nube mediante Amazon Web Services, que permite a los gestores monitorizar consumos, automatizar mantenimientos y mejorar la eficiencia operativa. Los usuarios, por su parte, pueden consultar sus datos en tiempo real desde una aplicación móvil.

Todo este ecosistema resume la filosofía de Viltec: trabajar junto a los puertos, no solo para ellos. Acompañar la transformación sostenible no como un proyecto ais-



lado, sino como una evolución compartida entre tecnología, conciencia ambiental y mejora del servicio.

Porque la sostenibilidad portuaria no se construye únicamente con grandes infraestructuras o inversiones, sino también con decisiones inteligentes y cotidianas que convierten la eficiencia en cultura y la innovación en compromiso. Y en ese camino, propuestas como Marconn by Viltec demuestran que el futuro de los puertos será tan sostenible como capaces seamos de integrar la tecnología en armonía con el mar.



| Datos digitales que navegan: hacia una gestión más inteligente y conectada de los puertos deportivos

HABLAMOS CON QUIQUE RUIZ, CEO DE PORTS SOFTWARE SOLUTIONS, SOBRE CÓMO LOS DATOS Y LA TECNOLOGÍA ESTÁN REDEFINIENDO LA EXPERIENCIA EN LOS PUERTOS DEPORTIVOS

La gestión portuaria ya no se limita a los amarres y suministros. En los últimos años, el sector ha dado pasos firmes hacia la digitalización, incorporando herramientas que automatizan los procesos, mejoran la trazabilidad y permiten una relación más directa con los usuarios náuticos.

En este sentido, el modelo de Pandora Global - Portview representa una de las propuestas más consolidadas e innovadoras del mercado. Por un lado, Pandora Global, como sistema de gestión integral para puertos deportivos y clubes náuticos, digitaliza los procesos administrativos y operativos diarios. Por otro lado, Portview, la aplicación móvil dirigida a usuarios náuticos, conecta a los navegantes con los servicios del puerto de forma directa, sencilla y móvil: desde el envío de documentación hasta el acceso al puerto por código QR, o el guiado al amarre.

Pero el verdadero valor de este ecosistema digital va más allá de la eficiencia operativa, ya que reside en su capacidad para generar, interpretar y activar datos. Se trata de un modelo cada vez más centrado en la inteligencia empresarial, donde el dato digital se convierte en una herramienta para tomar decisiones, personalizar servicios y anticiparse a las necesidades del usuario.

Para conocer cómo se está construyendo este modelo, hablamos con Quique Ruiz, CEO de Ports Software Solutions, el grupo al que pertenecen Pandora Global System y Portview App. Con una extensa trayectoria en empresas de análisis de datos y tecnología, y como navegante habitual, nos ofrece una visión estratégica de la transformación que está experimentando el sector.

“Buscamos lo mismo que otros sectores ya han conseguido: simplificar la experiencia. Que tanto quien está en la oficina del puerto como quien llega con su barco lo tengan más fácil, sin papeles ni complicaciones.”



1. ¿Cómo se conecta tu experiencia en análisis de datos con el mundo portuario?

Durante más de 20 años he trabajado ayudando a empresas de telecomunicaciones, consumo o banca a entender a sus clientes a través del dato. Cuando conocí el mundo de los puertos, vi una oportunidad enorme: tienen una actividad constante, múltiples interacciones con los usuarios, y sin embargo gran parte de esa información no se explota. Ahí vi claro el potencial de aplicar ese enfoque analítico a la náutica.

2. ¿En qué punto está el ERP Pandora Global en ese camino hacia un modelo basado en datos?

Estamos en un punto clave. Pandora ya gestiona reservas, cobros, accesos, contratos, y toda esa información tiene un valor estratégico. El siguiente paso es cruzar esos datos y traducirlos en conocimiento accionable: qué perfil tiene mi usuario, qué servicios utiliza, qué puedo anticipar. Y todo eso se complementa con la capa de Portview, que nos da visibilidad del comportamiento del usuario final en tiempo real.

3. ¿Qué papel juega Portview en esta transformación?

Es fundamental. Portview es el canal directo con el navegante. Lo que antes era una relación puntual —por teléfono o en ventanilla— ahora se convierte en una conexión digital continua. Cada acción del usuario (una reserva, un acceso, una consulta) nos da información que podemos utilizar para mejorar el servicio. Eso es inteligencia de cliente. Y ese conocimiento es el que nos permite diseñar una experiencia náutica personalizada, eficiente y más conectada.

4. ¿Estamos hablando solo de eficiencia o también de nuevos modelos de gestión?

De las dos cosas. La eficiencia es el punto de partida: menos errores, menos carga administrativa, más agilidad. Pero el modelo basado en datos también permite evolucionar hacia una gestión más estratégica. Puedes identificar patrones, ajustar tarifas según estacionalidad o comportamiento, planificar inversiones según el uso real de tus recursos. Es otra forma de gestionar.

5. ¿Cómo se vive todo esto desde tu doble perspectiva, como proveedor tecnológico y como navegante?

Muy claramente. Como usuario, lo que más valoro es no tener que repetir procesos, no hacer colas y poder planificar mis salidas. Pero también presto atención a los detalles: si el puerto me reconoce como cliente habitual o si me anticipa información útil.

Los puertos están dejando de ser únicamente espacios de amarre para convertirse en puntos de experiencia turística.

QUIQUE RUIZ

Hace unas semanas estuve navegando por el sur de España y Portugal y, sin identificarme como profesional del sector, pude experimentar diferentes modelos de recepción y entrada en puerto. En algunos casos, la gestión aún se basaba en papel, probablemente porque el sistema digital no respondía del todo a las necesidades del personal de recepción. En otros, viví esa sensación tan común entre quienes navegamos: la incertidumbre de no saber donde ir en un puerto que no conocía, a pesar de las indicaciones del personal que siempre ayudan.

Ese es, precisamente, el hueco que queremos cubrir: ofrecer una experiencia fluida, completa y sin fricciones, tanto para el usuario final como para el gestor portuario. Una experiencia 360° que no dependa de la improvisación, sino de herramientas que conecten personas, sistemas e información de forma sencilla y útil. Hace poco leí que los puertos están dejando de ser únicamente espacios de amarre para convertirse en puntos de experiencia turística. No puedo estar más de acuerdo. Esa es, en gran parte, nuestra misión con Pandora y Portview: conectar a puertos y marinas con los usuarios náuticos, y a estos con los servicios que necesitan en cada escala.

6. ¿Qué retos ves en el corto y medio plazo?

El principal reto es cultural: entender que digitalizar no es solo tener un sistema informático, sino cambiar la forma de trabajar. Hay que confiar en el dato, integrarlo en la toma de decisiones y apostar por soluciones que conecten lo operativo con lo estratégico. El sector ya ha avanzado mucho, pero lo mejor está por venir.

En un momento en que los puertos deportivos buscan profesionalizar su gestión y responder a las nuevas exigencias de los usuarios, el dato se consolida como un recurso clave. Modelos como los de Pandora y Portview demuestran que la digitalización no solo es una herramienta de eficiencia, sino también una oportunidad para transformar e innovar y para ofrecer una experiencia náutica a la altura del futuro.

| El compromiso azul: la Responsabilidad Social Corporativa que transforma los puertos deportivos de España

MÁS ALLÁ DEL LUJO Y LA NÁUTICA RECREATIVA, LOS PUERTOS DEPORTIVOS ESPAÑOLES SE ENFRENTAN AL RETO DE CONVERTIRSE EN MOTORES DE SOSTENIBILIDAD, INTEGRACIÓN SOCIAL Y ECONOMÍA CIRCULAR. LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA EMERGE COMO SU TIMÓN HACIA EL FUTURO

Durante décadas, los puertos deportivos fueron considerados espacios reservados a la élite náutica, puntos de encuentro donde el ocio, el turismo y la exclusividad marcaban el ritmo de la vida marítima. Sin embargo, la realidad del siglo XXI ha transformado esa imagen. El mar ya no se entiende solo como un escenario de recreo, sino como un patrimonio natural que requiere protección, gestión responsable y compromiso activo. Y en ese nuevo paradigma, la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) se ha convertido en la brújula que orienta el futuro de los puertos deportivos españoles.

La irrupción de la RSC en este sector no responde a una moda pasajera, sino a una necesidad estructural. Los desafíos medioambientales, la presión urbanística sobre el litoral, la digitalización y la exigencia ciudadana de transparencia han empujado a las entidades gestoras a redefinir su propósito. Los puertos deportivos ya no pueden limitarse a ofrecer amarres y servicios; deben generar valor social, cuidar el entorno y aportar soluciones que refuercen la sostenibilidad de las costas españolas.

El compromiso medioambiental es, sin duda, el eje más visible de esta transformación. En los últimos años, numerosos puertos deportivos han imple-

mentado medidas pioneras para reducir su huella ecológica: instalación de placas solares para el autoconsumo energético, sistemas inteligentes de control de vertidos, puntos de recarga eléctrica para embarcaciones híbridas, e incluso proyectos de regeneración marina que buscan recuperar la biodiversidad en sus dársenas. Iniciativas que, más allá del cumplimiento normativo, reflejan una visión de futuro en la que la convivencia entre actividad humana y medio natural resulta indispensable.

Sin embargo, la sostenibilidad va mucho más allá de la cuestión ambiental. La RSC en los puertos deportivos implica también un compromiso social y económico. Cada marina forma parte de una comunidad costera, y su impacto trasciende lo náutico: genera empleo, dinamiza el comercio local y atrae un tipo de turismo de mayor calidad, más consciente y menos estacional. Por ello, los puertos deportivos que apuestan por políticas inclusivas y colaborativas están consiguiendo integrarse mejor en su entorno. Algunos de ellos impulsan programas educativos sobre conservación marina, organizan eventos deportivos con participación ciudadana o colaboran con asociaciones locales para promover la



accesibilidad universal. Todo ello contribuye a desmontar la antigua imagen elitista del sector, sustituyéndola por una identidad más abierta, participativa y comprometida.

El componente económico de la RSC también resulta decisivo. En un contexto global en el que las certificaciones sostenibles — como la Bandera Azul, ISO 14001 o el sistema EMAS— son cada vez más valoradas, las marinas recreativas que incorporan estrategias responsables no solo protegen el medio ambiente, sino que también se posicionan mejor en el mercado internacional.

El turista náutico de hoy busca puertos deportivos que ofrezcan calidad, ética y respeto por el entorno. Los inversores, por su parte, confían más en instalaciones que gestionan con transparencia y visión a largo plazo. Apostar por la RSC es, por tanto, una manera de asegurar competitividad y reputación en un sector que evoluciona hacia estándares cada vez más exigentes.

A este movimiento se suma una dimensión tecnológica clave. La digitalización de los puertos deportivos —desde la monitorización del consumo energético hasta las plataformas online de gestión y comunicación con usuarios— permite aplicar la RSC con datos y resultados verificables. Los puertos inteligentes no solo optimizan sus recursos, sino que también ofrecen una experiencia más segura, eficiente y sostenible.

España, con su privilegiada red de más de 370 puertos deportivos repartidos entre el Mediterráneo, el Atlántico y los archipiélagos, tiene un papel estratégico en este proceso. Su litoral es un mosaico de ecosistemas frágiles y de comunidades que viven en estrecha relación con el mar. Por ello, los puertos no solo deben gestionar amarres, sino también liderar un cambio de mentalidad que conecte la economía azul con la responsabilidad social.

En ese sentido, algunas marinas españolas ya destacan por su liderazgo en proyectos de economía circular, reutilización de materiales y sensibilización ciudadana sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Pero aún queda camino por recorrer. La RSC no puede quedarse en un discurso ni en un documento de buenas inten-



➤ Marina Benicarló

➤ Port Adriano





ciones. Requiere coherencia, planificación y una implicación real por parte de gestores, instituciones públicas y usuarios. Debe integrarse en la estrategia global de cada puerto, con indicadores medibles, comunicación transparente y voluntad de mejora continua. Solo así se logrará un cambio estructural que trascienda las modas y se consolide como una nueva forma de entender la gestión portuaria.

La apuesta por la Responsabilidad Social Corporativa también tiene una dimensión ética y cultural. Significa reconocer que el mar no es un recurso infinito, sino un bien común que debemos proteger. Que las personas, las comunidades locales y el entorno natural forman un mismo sistema. Que el éxito económico de un puerto deportivo no pue-

de medirse únicamente en ocupación de amarres o beneficios, sino también en bienestar social, reducción de impactos y legado ambiental. Esta visión integral es la que marcará la diferencia entre los puertos que sobreviven y los que realmente lideran el futuro.

En definitiva, la Responsabilidad Social Corporativa se ha convertido en el auténtico motor de transformación de los puertos deportivos en España. Ya no se trata solo de cumplir con normativas o mejorar la imagen ante la opinión pública. Es una forma de navegar con sentido, de alinear la actividad económica con el respeto al mar y con los valores de la sociedad del siglo XXI.

Los puertos que comprendan esta realidad serán los que tracen la nueva ruta de la sostenibilidad costera, convirtiéndose en referentes de una gestión que, más que un destino, es un compromiso permanente con el planeta azul.



Carburantes Repsol para tu embarcación

Elige las ventajas que tienen los combustibles exclusivos desarrollados por **Repsol Technology Lab**:

- ✓ Protegen al carburante del contacto con el agua.
- ✓ Mantienen más limpios los sistemas de inyección directa, ya que reducen la generación de residuos.
- ✓ Inhiben la herrumbre.



| El sector náutico-recreativo en España: la batalla por la visibilidad estadística

LA LUCHA POR EL RECONOCIMIENTO DE UN SECTOR ESTRATÉGICO DEL TURISMO Y EL OCIO QUE NECESITA CONSOLIDAR SU IDENTIDAD COMO VERDADERO GENERADOR DE RIQUEZA Y EMPLEO

➤ Marina Port Vell



En una soleada mañana de verano, los puertos deportivos españoles bullen de actividad. Embarcaciones entran y salen mientras los operadores preparan sus barcos para las excursiones del día. En las escuelas de navegación, monitores imparten cursos de vela; empresas de chárter náutico ultimán los detalles con sus clientes; operadores turísticos organizan rutas de avistamiento de cetáceos; y en los negocios auxiliares —desde varaderos hasta tiendas náuticas— se atiende a una clientela cada vez más diversa e internacional. Esta escena, que se repite en los más de 370 puertos deportivos de nuestro país y en centenares de empresas vinculadas al turismo y el ocio náutico, representa solo una pequeña muestra de un sector heterogéneo que mueve miles de millones de euros al año. Sin embargo, cuando se trata de medir su impacto real en la economía española, nos encontramos con una paradoja desconcertante: el sector náutico-recreativo y el turismo marítimo son, en gran medida, invisibles para las estadísticas oficiales.

La paradoja de la invisibilidad

“El sector náutico-recreativo es uno de los motores económicos más importantes de nuestras costas, pero paradójicamente carece de una identidad estadística propia que permita medir su verdadero impacto”, explica Tomás Azcárate, presidente de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos - Marinas de España. “Esta situación dificulta enormemente tanto la planificación estratégica como la justificación de inversiones y mejoras necesarias para el sector”.

El problema tiene su origen en el sistema de Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE), la herramienta fundamental que utiliza el Estado para categorizar y medir la actividad económica. En este sistema, las actividades náutico-recreativas y el turismo marítimo se encuentran dispersas en una variedad de códigos diferentes, diluyendo su importancia y complicando la medición de su impacto real.

Un laberinto de códigos

La complejidad de la situación se hace evidente cuando analizamos la estructura actual. Un puerto deportivo, que funciona como una unidad económica coherente, ve sus actividades dispersas en múltiples categorías CNAE. La gestión del puerto se clasifica bajo el código 9329 ("Otras actividades recreativas y de entretenimiento"), compartiendo categoría con actividades tan dispares como parques de atracciones o salas de baile.

Pero la fragmentación va mucho más allá de los puertos deportivos. Las empresas de chárter náutico se encuentran clasificadas en códigos diferentes según ofrezcan alquiler con o sin tripulación. Las escuelas de navegación y las actividades de ocio náutico (kayak, paddle surf, motos náuticas) aparecen dispersas entre categorías de educación y entretenimiento. Las empresas que ofrecen excursiones turísticas en barco comparten clasificación con el transporte marítimo de mercancías. Y los servicios auxiliares —desde el mantenimiento de embarcaciones hasta las tiendas náuticas— se diluyen en códigos genéricos de comercio y servicios.

"Esta dispersión no es un mero problema administrativo", señala Manuel Raigón, presidente de la Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de Andalucía - Marinas de Andalucía. "Afecta directamente a nuestra capacidad de desarrollo como sector, a la obtención de financiación y al diseño de políticas públicas adecuadas. Cuando las administraciones no pueden medir correctamente nuestro impacto, es difícil que nos consideren una prioridad en sus estrategias de desarrollo turístico y económico".

El coste de la invisibilidad

La fragmentación estadística tiene consecuencias directas y medibles, aunque paradójicamente sea difícil cuantificar con precisión su alcance. El sector náutico-recreativo y el turismo marítimo tienen un impacto económico significativo en las economías locales costeras, generan empleo tanto directo como indirecto —desde trabajadores de puertos deportivos hasta tripulaciones de embarcaciones de chárter, monitores de escuelas náuticas, guías turísticos especializados, personal de mantenimiento y reparación, y empleados de comercios y servicios auxiliares— pero la ausencia de una clasificación estadística propia hace imposible dimensionar con exactitud su verdadera contribución a la economía española. Esta invisibilidad hace que el sector pierda peso en la toma de decisiones políticas y encuentre dificultades para atraer inversión y apoyo institucional.

"En Cataluña, donde tenemos una concentración importante de puertos deportivos y empresas náuticas, esta invisibilidad estadística nos perjudica especialmente", explica Raimon Roca, presidente de Ports de Catalunya-ACPET. "El turismo náutico aporta un valor diferencial a nuestro destino turístico, atrae visitantes de alto poder adquisitivo y desestacionaliza la temporada. Pero cuando intentamos demostrar este impacto con cifras oficiales, nos encontramos con que no existen. Esto nos sitúa en desventaja frente a otros segmentos turísticos a la hora de competir por recursos y apoyos institucionales".

Una mirada al exterior

La situación española contrasta notablemente con la de otros países europeos que han encontrado formas más efectivas de medir y gestionar el sector. Francia ha desarrollado un sistema de clasificación específico para actividades náuticas que permite un seguimiento detallado de su evolución económica. Italia, por su parte, cuenta con un Observatorio del Turismo Náutico que proporciona datos actualizados y específicos sobre la actividad del sector.

En el Mediterráneo, competimos con destinos como Francia, Italia, Grecia y Croacia. Esta diferencia en la capacidad de medición y seguimiento no es solo una cuestión técnica, si no una desventaja competitiva que afecta a la capacidad de los puertos españoles para atraer inversiones, desarrollar estrategias efectivas y competir en igualdad.



"España, con sus casi 8.000 kilómetros de costa y su posición de liderazgo en el turismo mundial, no puede permitirse mantener en la sombra estadística a un sector tan estratégico", subraya Tomás Azcárate. "La economía azul es una prioridad europea, y el turismo náutico debe ocupar el lugar que le corresponde en las políticas y estadísticas nacionales. Cuando vemos cómo países de nuestro entorno tienen observatorios específicos y sistemas de clasificación adaptados, nos damos cuenta de que no es una cuestión imposible, sino de voluntad política y de trabajo coordinado".

El camino hacia la visibilidad: una propuesta de trabajo colectivo

Ante esta situación, desde Marinas de España se considera fundamental abordar esta problemática de manera coordinada y participativa. El reconocimiento estadístico del sector no puede ser el resultado de una iniciativa aislada, sino el fruto de un trabajo colectivo que involucre a todos los agentes del sector y que después permita una interlocución sólida con las administraciones públicas.

El objetivo es evitar propuestas que no reflejen la realidad del sector en toda su diversidad. Por eso se está apostando por un modelo de trabajo colaborativo donde sean los propios profesionales —gestores portuarios, empresarios del turismo náutico, operadores— quienes definan conjuntamente las necesidades y las soluciones. Solo así se conseguirán propuestas sólidas y legitimadas por el conjunto del sector.



CONVIERTA SU PUERTO EN EL DESTINO IDEAL

Marina Services:

La gestión integral que su puerto necesita.

En el Grupo EULEN te ofrecemos más que una solución; te ofrecemos la tranquilidad de saber que tu puerto funciona de manera óptima y segura, en cada detalle.



Las nuevas comisiones de colaboración: un marco para el cambio

Las comisiones de colaboración entre concesionarios que están en proceso de constitución servirán como marco para abordar los grandes retos del sector. Una de las áreas prioritarias de trabajo será precisamente la visibilidad estadística y el reconocimiento económico de la actividad. Es fundamental que en este proceso participen no solo los gestores portuarios, sino también las empresas de turismo náutico, las escuelas de navegación, los operadores de chárter y todos los agentes que conforman este ecosistema heterogéneo.

Estas comisiones permitirán trabajar de forma participativa en la identificación de problemas comunes y en el desarrollo de propuestas consensuadas. El objetivo es que sean los propios profesionales del sector —desde los concesionarios de puertos hasta las pequeñas empresas de servicios turísticos náuticos— quienes, desde su experiencia y conocimiento directo, definan las necesidades y las soluciones más adecuadas.

Propuestas para el debate

En este contexto de trabajo colaborativo, desde la Federación se proponen varias líneas de acción que deberán ser desarrolladas, debatidas y enriquecidas por todos los miembros del sector:

1. Hacia un nuevo marco de clasificación estadística

Una de las primeras iniciativas que podría impulsarse desde las comisiones de trabajo sería el análisis detallado del sistema CNAE actual y la elaboración de una propuesta fundamentada para su reforma. Esto requeriría:

- / Un estudio exhaustivo del impacto económico real del sector en todas sus vertientes: puertos deportivos, empresas de chárter y alquiler náutico, escuelas de navegación, operadores de turismo náutico, empresas de actividades de ocio marítimo, servicios de mantenimiento y comercio náutico.
- / La recopilación de datos directamente de todo el espectro de empresas del sector, desde grandes concesionarios hasta pequeños operadores turísticos.
- / El análisis comparado de los sistemas de clasificación utilizados en otros países europeos para identificar mejores prácticas en la medición del turismo náutico y el ocio marítimo.
- / La elaboración de una propuesta técnica de nuevos códigos CNAE que reflejen adecuadamente la reali-

dad del sector náutico-recreativo, el turismo marítimo y todas las actividades de ocio vinculadas al mar.

Se trata de un trabajo técnico riguroso que debe hacerse en colaboración con todos los profesionales del sector. Las comisiones de trabajo permitirán que esta propuesta esté sólidamente fundamentada y respaldada por datos reales de la actividad, tanto de los puertos deportivos como de las empresas turísticas y de servicios náuticos que operan en ellos y fuera de ellos.

2. Un Observatorio del Sector Náutico-Recreativo y Turismo del Mar

Otra iniciativa que podría explorarse es la creación de un Observatorio del Sector Náutico-Recreativo y Turismo del Mar, que funcionaría como herramienta complementaria para el seguimiento y análisis de la actividad. Este observatorio podría:



- / Recopilar y sistematizar datos sobre la actividad de los puertos deportivos, el turismo náutico, las empresas de chárter, las escuelas de navegación y el conjunto de actividades de ocio marítimo.
- / Realizar estudios periódicos sobre tendencias, evolución y perspectivas del sector, incluyendo análisis del perfil del turista náutico, la estacionalidad, el gasto medio y el impacto en las economías locales.
- / Medir el impacto del turismo náutico en la desestacionalización de la oferta turística costera.
- / Servir como fuente de información fiable para la toma de decisiones tanto por parte de operadores privados como de administraciones públicas.
- / Proporcionar datos actualizados que demuestren el impacto económico y social del conjunto del sector, más allá de los amarres y las instalaciones portuarias.

Un observatorio de estas características permitiría tener una imagen precisa del sector en toda su heterogeneidad y complejidad. Su verdadero valor estaría en ser una herramienta de trabajo compartida, alimentada por todos los agentes del sector —desde los grandes concesionarios hasta las pequeñas empresas de turismo activo náutico— y al servicio de todos.

3. Coordinación con las administraciones públicas

El trabajo desarrollado en las comisiones de colaboración debe tener como objetivo último facilitar una interlocución constructiva con las administraciones competentes. Esto incluiría:

- / Establecer canales de diálogo con el Instituto Nacional de Estadística para presentar propuestas técnicas de mejora del sistema CNAE que reconozcan la especificidad del turismo náutico y del mar.
- / Colaborar con los ministerios competentes (MITECO, Marina Mercante, Turismo) para desarrollar herramientas de medición específicas que permitan cuantificar el impacto del turismo del mar en toda su dimensión.
- / Trabajar con las comunidades autónomas para armonizar criterios de recopilación de datos sobre actividad náutica, turismo marítimo y empresas de ocio vinculadas al sector.
- / Impulsar el reconocimiento del turismo náutico como segmento diferenciado dentro de las políticas turísticas nacionales y en las estrategias de economía azul a nivel nacional y europeo.
- / Promover la inclusión del sector en los observatorios turísticos autonómicos y nacionales, con indicadores específicos que reflejen sus particularidades.

El objetivo no es trabajar de espaldas a las administraciones, sino precisamente lo contrario: llegar a ellas con propuestas bien fundamentadas, consensuadas por el sector y técnicamente sólidas.

Momento crucial para el sector

El momento actual, marcado por el impulso a la economía azul y el creciente interés por el turismo sostenible y de calidad, representa una oportunidad única para abordar esta problemática. El sector náutico-recreativo y el turismo marítimo tienen el potencial de contribuir significativamente a la diversificación y mejora de la oferta turística española. El turismo náutico atrae visitantes con alto poder adquisitivo, genera actividad económica en múltiples sectores complementarios (restauración, comercio, servicios), contribuye a la desestacionalización de los destinos costeros y permite desarrollar experiencias turísticas diferenciadas y sostenibles.

Las administraciones están desarrollando estrategias de economía azul y apostando por un turismo de mayor calidad. El turismo náutico encaja perfectamente en ambos objetivos, pero esto debe traducirse en reconocimiento estadístico y en políticas concretas. El sector no puede seguir siendo un gigante invisible en las cifras oficiales

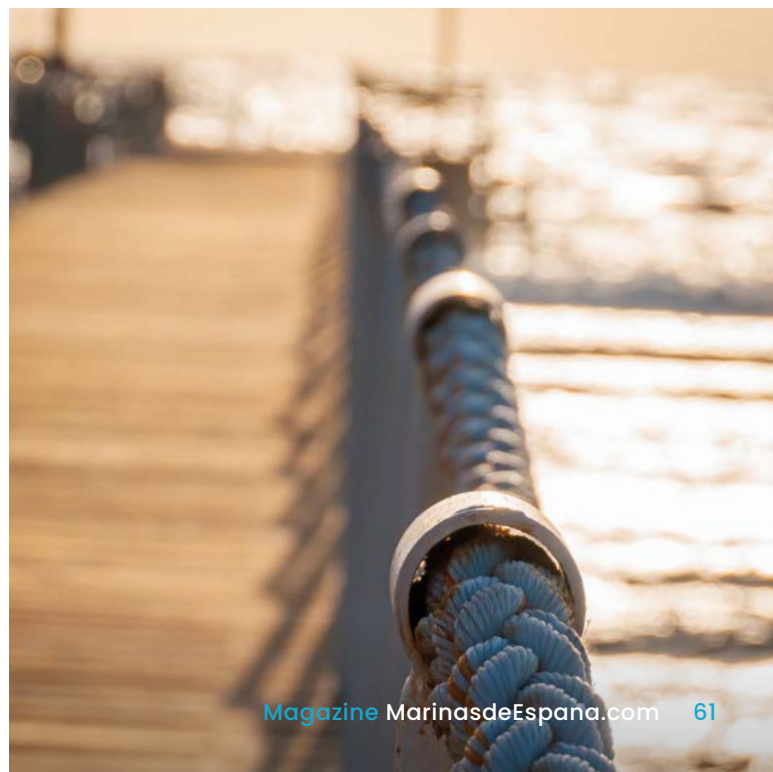
mientras es un motor económico real en cientos de municipios costeros.

La visibilidad no es solo una cuestión de prestigio o reconocimiento. Es una herramienta fundamental para el desarrollo del sector. Una mejor medición permitiría cuantificar la contribución real del turismo náutico al PIB turístico, facilitaría la atracción de inversiones especializadas, ayudaría a diseñar políticas públicas más adecuadas que reconozcan las particularidades del turismo del mar, y permitiría al sector competir en mejores condiciones con otros destinos náuticos europeos que sí cuentan con datos precisos sobre su actividad turística náutica.

El valor del trabajo colaborativo

El planteamiento es claro: no se trata de que la Federación lance iniciativas aisladas, sino de crear espacios de trabajo donde todos los profesionales del sector —gestores portuarios, empresarios del turismo náutico, operadores de chárter, escuelas de navegación y empresas de servicios— puedan aportar su visión y experiencia. Las comisiones que están en proceso de constitución son la herramienta para hacer ese trabajo de forma ordenada y eficaz, reconociendo que el sector es mucho más que puertos deportivos: es un ecosistema complejo de ocio y turismo vinculado al mar.

El sector náutico-recreativo español tiene por delante el reto de salir de la invisibilidad estadística. Pero este no es un desafío que pueda afrontarse de forma precipitada o unilateral. Requiere tiempo, rigor técnico y, sobre todo, la implicación de todos los profesionales que día a día hacen funcionar los puertos deportivos, las empresas de turismo náutico, las escuelas de navegación y los negocios auxiliares de nuestro país.



| Almarin impulsa la mejora de la infraestructura portuaria en puertos españoles

LA SEGURIDAD MARÍTIMA RESIDE EN LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA. FAROS, BALIZAS Y BOYAS NO SOLO GUÍAN A LOS NAVEGANTES, SINO QUE TAMBIÉN ASEGURAN QUE LAS OPERACIONES PORTUARIAS SE DESARROLLEN CON EFICIENCIA Y SEGURIDAD

Almarin es una empresa consolidada en el mantenimiento y modernización de señales marítimas, ofreciendo un servicio integral que abarca desde la instalación y suministro de nuevas señales, hasta la adaptación, rehabilitación y monitorización de las señales existentes. La empresa se rige por los estándares internacionales de la IALA, de la que es miembro desde 2004, y las normativas de Puertos del Estado, garantizando su cumplimiento con la máxima operatividad y seguridad en los puertos.

Mejoras en los puertos de Málaga y Cádiz

Este año, Almarin ha llevado a cabo una intervención significativa en puertos como La Atunara (Cádiz), Fuengirola y Estepona (Málaga), donde se ha renovado un total de catorce señales marítimas para garantizar un sistema de balizamiento seguro y moderno para los navegantes. La actuación ha englobado las siguientes intervenciones:

Puerto de Fuengirola

Se reemplazaron las linternas de dos señales y se instalaron nuevos postes y equipos lumínicos en otras tres, mejorando la visibilidad y eficiencia del sistema de balizamiento.



La señal 21319 fue sustituida para proporcionar una mayor visibilidad.

Puerto de Estepona

Dos señales fueron sustituidas y otras dos rehabilitadas, incorporando escaleras de acceso y una marca de tope, aumentando la accesibilidad y seguridad de las señales.



A la señal 20960 se han incorporado una escalera de acceso y una marca de tope.

Puerto de La Atunara

Tres balizas fueron reemplazadas y dos rehabilitadas. Una señal en el contradique fue repintada y equipada con nueva linterna y marca de tope, mientras que otra, además de ser pintada según la normativa vigente y equipada con un nuevo equipo lumínico, requirió la demolición del muro pantalla y la sustitución de la barandilla superior.



La señal 20800 fue mejorada según la normativa de Puertos del Estado.

Además de su capacidad técnica en mantenimiento y modernización de infraestructuras, Almarin presta apoyo en la gestión administrativa de las ayudas a la navegación, asesorando a los concesionarios y gobiernos autonómicos en la tramitación de nuevas señales, la elaboración de proyectos ejecutivos de balizamiento y el cumplimiento de la Guía GEPAN de 2017; un aspecto cada vez más relevante si se tiene en cuenta que la IALA se ha convertido en un organismo intergubernamental, lo que refuerza el peso normativo de sus directrices y anticipa una mayor exigencia en la aplicación de sus estándares en el futuro.

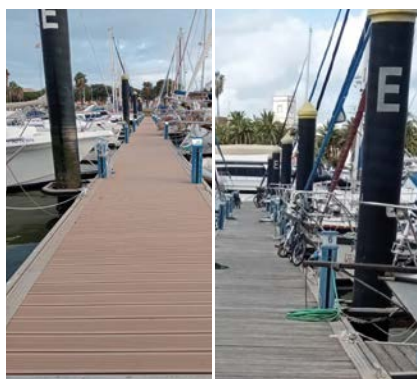
Estos conocimientos, sumados a la experiencia de su equipo, permiten también realizar trabajos en el área de marinas, como el mantenimiento de pilotes, sustitución de maderas, modernización de torretas o la adaptación de



infraestructuras para personas con movilidad reducida, entre otros. Este año Almarin ha realizado varias intervenciones, como estos ejemplos a continuación:

La reparación de 82 pilotes en el Puerto Deportivo de Sada, en Galicia. El equipo técnico se desplazó inicialmente hasta el puerto para comprobar el estado de las estructuras, detectando un alto grado de óxido y la presencia de perforaciones. Almarin se encargó de realizar las tareas de saneado y pintado, con el objetivo de prolongar su vida útil.

La sustitución del suelo de madera composite de los pantalanes en el puerto deportivo de Ayamonte, en Huelva. Tras la visita técnica inicial, Almarin sustituyó un total de 365 metros de longitud, mejorando la seguridad y la estética del puerto.



El mantenimiento de una infraestructura portuaria no debe concebirse como un gasto puntual, sino

como una estrategia de gestión a largo plazo. Un plan de mantenimiento adecuado asegura que los puertos continúen operativos y seguros, preservando la inversión inicial y evitando reparaciones de urgencia que resultan mucho más costosas. La participación de empresas especializadas aporta un valor añadido al integrar conocimientos técnicos y experiencia en todas las etapas: desde el diseño y construcción hasta la instalación, modernización y conservación durante décadas de servicio.

En este contexto, Almarin se posiciona como un socio de confianza, capaz de ejecutar tanto trabajos de rehabilitación en elementos clave —pilotes, torretas, pasarelas o sistemas de señalización marítima— como adaptaciones que permitan responder a nuevas necesidades de accesibilidad, eficiencia o normativa.

De este modo, las infraestructuras portuarias mantienen su funcionalidad y continúan aportando valor a su entorno económico y social en el que se integran.

Almarin, en los principales encuentros nacionales e internacionales del sector

Almarin participa activamente en los principales encuentros del sector marítimo-portuario, como el Congreso de Marinas de España, donde la empresa compartirá su experiencia en infraestructuras flotantes y ayudas a la navegación marítima. Asimismo, la compañía estará presente junto su socio Lindley en METSTRATE 2025, en Amsterdam, el mayor salón internacional dedicado a equipamiento y servicios para marinas, reafirmando su compromiso con la innovación y la colaboración internacional.

¡NUEVO VÍDEO!

Almarin ha lanzado un nuevo vídeo sobre sus boyas modulares EVO, una solución que destaca por su versatilidad y su fácil instalación y mantenimiento.

Descubre cómo destacan en el mercado de ayudas a la navegación marítima y contribuyen a mejorar la operatividad en los puertos. Escanea el [código QR](#) y visualiza el vídeo completo.





CÓMO PUERTOS Y MARINAS PUEDEN CONVERTIRSE EN MOTORES DE BIODIVERSIDAD... Y GANAR CON ELLO

Un papel destacado para las marinas: ser parte activa de la solución

Los puertos, marinas deportivas y clubes náuticos están llamados hoy a liderar una transformación que va más allá de la innovación tecnológica o la mejora del servicio al cliente. El contexto medioambiental, social y normativo actual abre una oportunidad única para que el sector se consolide como un actor clave en la protección del medio marino. Hoy, no se trata solo de minimizar el impacto, sino de dar un paso más hacia la regeneración.

Durante años, las infraestructuras portuarias han cumplido de forma eficaz su función principal: facilitar el tráfico marítimo y el disfrute del ocio náutico. Aunque la sostenibilidad ha ido ganando peso en las agendas del sector, el creciente deterioro de los ecosistemas costeros, unido a nuevas demandas regulatorias y expectativas sociales, está impulsando una evolución hacia modelos más integrados con su entorno natural. En este escenario, los puertos pueden convertirse en verdaderos catalizadores de biodiversidad marina.

Infraestructuras tradicionales y el reto de recuperar la vida marina

Las estructuras portuarias convencionales (pantales, muelles, escolleras), construidas principalmente con materiales artificiales y superficies lisas, han sido diseñadas históricamente con criterios funcionales y

Infraestructuras náuticas frente al reto de la regeneración marina: una inversión para el futuro azul

de durabilidad. Aunque eficaces para su uso operativo, estas infraestructuras ofrecen una capacidad limitada para albergar biodiversidad (paredes casi desiertas), lo que puede contribuir a la fragmentación de los hábitats costeros.

Esta situación no es irreversible. Al contrario, cada vez más marinas están explorando soluciones que permitan reconvertir estas estructuras en hábitats vivos. Apostar por la regeneración marina no solo mejora la biodiversidad, sino que también tiene efectos positivos sobre la calidad del agua, la resiliencia frente a eventos climáticos extremos, y el atractivo general del puerto como espacio sostenible y alineado con los valores actuales de la sociedad.

Frente a modelos más estáticos, aquellas marinas y puertos deportivos que adoptan una visión ecológica integrada están posicionándose como referentes en innovación y compromiso medioambiental.

De pasivos a regenerativos: el nuevo modelo de puertos y marinas

Actualmente se está produciendo un cambio de mentalidad en muchos puertos: se pretende transformarlos en entornos que contribuyan a la preservación y recuperación de los ecosistemas.

En este contexto, está emergiendo con fuerza una nueva generación de infraestructuras regenerativas: soluciones que no solo reducen impactos, sino que activan procesos de restauración ambiental desde el propio diseño, generando valor ecológico, social y económico.

En la Oa Ecostructures trabajamos con este enfoque. Nuestro modelo permite adaptar infraestructuras portuarias existentes (sin necesidad de obra civil) mediante soluciones basadas en la naturaleza (micro arrecifes biomiméticos llamados Life Boosting Units o LBUs) que favorecen el reclutamiento espontáneo de especies marinas. Cada instalación se diseña en función del entorno local y se monitoriza científicamente, permitiendo medir su impacto en términos de biodiversidad, biomasa, captura de carbono y calidad del agua entre otros.

Restaurar como una inversión estratégica

Uno de los principales obstáculos para la adopción de este tipo de soluciones ha sido, históricamente, su consideración como gasto adicional. Sin embargo, esa percepción también está cambiando rápidamente.

Hoy ya es posible demostrar que la restauración ecológica aplicada a puertos y marinas genera retornos económicos. No sólo mejora el valor ambiental del entorno; también tiene impactos positivos en:

/ Cumplimiento normativo y mejora de la puntuación ESG (Environmental, Social & Governance).

/ Ahorro en procesos de certificación ambiental, gracias a evidencias científicas claras y medibles.

/ Acceso a financiación verde, fondos europeos y subvenciones ligadas a la recuperación ambiental.

/ Refuerzo de vínculos con la comunidad local, mediante proyectos educativos, voluntariados o colaboraciones con centros científicos.

/ Incremento de competitividad en procesos de renovación y obtención de nuevas concesiones portuarias.

Asimismo, la solución de Ocean Ecostructures abre también la posibilidad de desarrollar en paralelo proyectos de I+D con diferentes fines científicos, desde estudios sobre determinadas especies hasta nuevas técnicas de bioingeniería marina.

En el ámbito económico, para financiar proyectos destinados al desarrollo de la biodiversidad, existen en la actualidad instrumentos como las ayudas GALP, que gestionan fondos del FEMPA destinados a promover la economía azul sostenible y financiar iniciativas innovadoras en las zonas costeras.

Por último, el análisis detallado de los resultados obtenidos permite determinar con mayor precisión el impacto generado en la naturaleza y su cuantificación económica. Es lo que se conoce como Capital Natural. De este análisis se desprende que la instalación de micro arrecifes biomiméticos en una marina o puerto deportivo pueden generar un retorno de hasta 7 veces la cantidad invertida.

Casos reales: de la teoría a la práctica

Actualmente, los LBUs están presentes en un número cada vez mayor de ubicaciones, y en todos los casos los resultados obtenidos han sido consistentemente positivos, alcanzando un 100% de éxito en la colonización de las estructuras y en la mejora de la biodiversidad local.

Los datos recopilados evidencian aumentos significativos de biodiversidad, con incrementos de hasta el 300% respecto a zonas de control, así como un notable crecimiento en biomasa. Estos resultados van más allá del simple recuento de especies. Se realizan análisis funcionales que permiten entender el papel ecológico de cada especie en el ecosistema regenerado, evaluando su contribución a la creación de hábitats más resilientes y complejos a lo largo del tiempo.

Entre los casos concretos, destacan los resultados en Marina Palamós, donde se ha identificado que aproximadamente el 70% de las especies detectadas son especies comerciales en fase juvenil. Este hallazgo refuerza la hipótesis de que los micro arrecifes están contribuyendo activamente a las fases tempranas del ciclo vital de estas especies, con un impacto positivo potencial en la actividad pesquera de la zona.

Asimismo, Ocean Ecostructures ha contribuido a la creación de Aulas dedicadas a la Sostenibilidad en



puertos como Port Fòrum y Port Masnou. Estas aulas funcionan como espacios de divulgación y educación ambiental, acercando la ciencia marina a la ciudadanía mediante actividades formativas, talleres y visitas guiadas. Esta interacción fortalece el vínculo entre puerto y comunidad, y refuerza el papel de las infraestructuras portuarias como espacios regenerativos y sostenibles.

¿Por qué actuar ahora? Una oportunidad que marca la diferencia

El contexto actual ofrece una ocasión única para que los puertos y marinas se posicionen como referentes en sostenibilidad e innovación. Las nuevas licitaciones públicas incluyen cada vez más criterios ambientales, las concesiones portuarias se renuevan con una mirada más responsable, y hay fondos disponibles para financiar proyectos con impacto positivo y medible.

Además, los propios usuarios —propietarios, socios, turistas y comunidades locales— valoran y apoyan activamente a aquellos puertos que demuestran un compromiso real con la protección del entorno marino.

En este escenario, incorporar soluciones regenerativas no es responsable, sino una ventaja estratégica. Los puertos que ya están dando este paso se consolidan como líderes del cambio, reforzando su reputación, su capacidad de atracción y su acceso a nuevas oportunidades de financiación y colaboración.

Conclusión: El futuro del sector se construye regenerando

El mar ha sido siempre una fuente de vida, riqueza y disfrute. Hoy, los puertos deportivos y marinas están en una posición privilegiada para liderar una nueva etapa: una en la que las infraestructuras no solo respetan el entorno, sino que lo regeneran, lo enriquecen y se convierten en parte activa de su conservación.

Transformar superficies inertes en auténticos ecosistemas marinos es ya una realidad técnica, ambiental y económica. Desde Ocean Ecostructures lo estamos demostrando con proyectos en marcha en puertos deportivos españoles y europeos, con resultados medibles y replicables.

El camino está trazado, la tecnología existe y el impulso del sector es más fuerte que nunca. Ahora es el momento de construir, juntos, un nuevo modelo de marinas: más sostenibles, más vivas y más conectadas con el océano.





DHAMMABLUE

Primer barco de hidrógeno en el mercado



Dhamma Blue, barcos propulsados por hidrógeno, la tecnología y diseño más avanzados para la navegación sostenible y silenciosa.

info@dhamma-blue.com
www.dhamma-blue.com



Somos el **portal** **informativo líder** **de noticias** **especializadas**

en náutica de recreo, puertos deportivos,
marinas recreativas y clubes náuticos
españoles

★ Más de 8.000
Noticias publicadas

★ Más del 60% de
Contenido propio

★ Más de 4.800
Artículos inéditos

Somos el **medio oficial**
de comunicación de
MARINAS DE ESPAÑA

Encontrarás en el
periódico digital las
mejores Entrevistas,
Reportajes y Artículos
de Opinión de la FEADPT

Y las mejores noticias en las
secciones de Economía Azul,
Puerto-Ciudad, Sostenibilidad, RSC,
Deporte, Ocio... de los colaboradores
y asociados a Marinas de España

Síguenos

Instagram @puertosdeportivos
LinkedIn @puertosdeportivos
Twitter @PuertosDeportiv
Facebook @puertosdeportivos



Hazte partícipe con
la Membresía
Club Lector
PuertosDeportivos.info

Y si quieres
participar
Únete a nuestra
comunidad náutica
líder en España.

