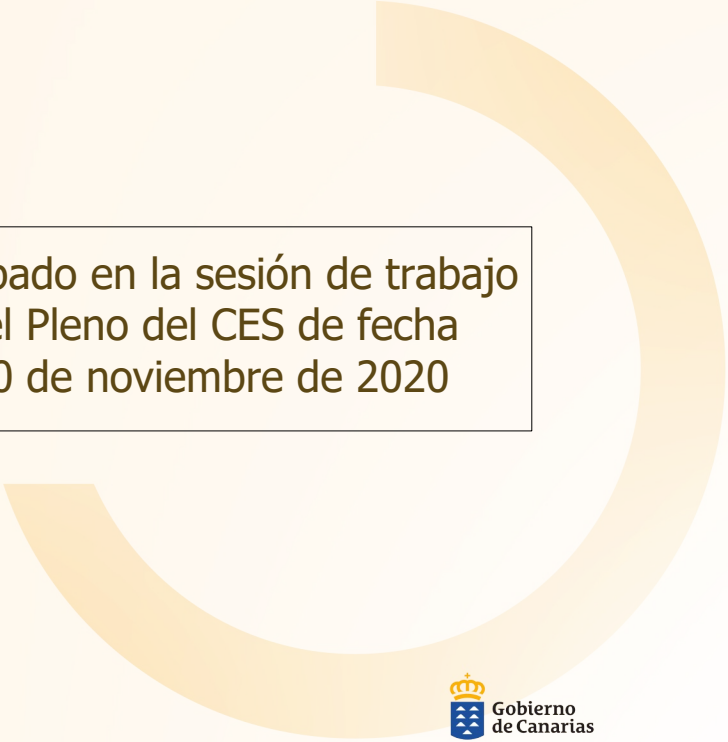


**Dictamen del CES
sobre la
Estrategia Marino-Marítima
de Canarias**



Aprobado en la sesión de trabajo
del Pleno del CES de fecha
30 de noviembre de 2020



Índice

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ANTECEDENTES.....	2
3. OBJETO DEL DICTAMEN.....	4
4. REFERENCIAS BÁSICAS.....	5
5. CANARIAS Y LA ECONOMÍA AZUL.....	9
6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.....	12

1. INTRODUCCIÓN

- 1.01. La participación específica de los agentes económicos y sociales en la vida económica y social de la Comunidad Autónoma de Canarias se articula a través del Consejo Económico y Social de la Comunidad Autónoma de Canarias (CES), regulado actualmente por la *Ley 1/1992, de 27 de abril, del Consejo Económico y Social de Canarias*.
- 1.02. El CES es un organismo de Derecho Público de carácter consultivo en el que está representado un amplio conjunto de organizaciones socio-económicas y profesionales, y tiene por finalidad hacer efectiva la participación de los agentes sociales y económicos en la política económica, social y laboral de Canarias.
- 1.03. El CES ejerce sus funciones mediante la emisión de informes y dictámenes en materia económica, social y laboral, tanto a iniciativa del Gobierno, que las ha de solicitar expresamente, como a iniciativa del propio Consejo.
- 1.04. La emisión de informes o dictámenes por iniciativa propia del Consejo requerirá acuerdo previo del Pleno y no obstaculizará la prioridad debida a las actuaciones de carácter preceptivo.
- 1.05. El presente dictamen tiene por objeto expresar la opinión y juicio del CES en relación a las cuestiones planteadas por su proponente.
- 1.06. De conformidad con lo dispuesto en el *Decreto 312/1993, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento del Consejo Económico y Social de Canarias*, los informes y dictámenes del Consejo podrán incluir propuestas de soluciones y criterios de actuación ante los organismos públicos que tengan responsabilidad en el proceso de toma de decisiones.
- 1.07. A tal efecto, es preciso tener en cuenta que la solicitud presentada se refiere a dos cuestiones:
 - a) *“la elaboración de un dictamen sobre el sector Marino-Marítimo de Canarias”*, contenida al inicio del escrito de solicitud; y
 - b) *“la elaboración de un dictamen sobre la estrategia Marino-Marítima de Canarias”*, contenida al final del escrito de solicitud.

2. ANTECEDENTES

- 2.01. En fecha **25 de octubre de 2018**, el consejero titular del Consejo, D. Vicente Marrero Domínguez, a la sazón Presidente del Cluster Marítimo de Canarias (CMC), formuló propuesta para *“la elaboración de un dictamen sobre la Estrategia Marino Marítima de Canarias”*.

La citada solicitud se contiene en escrito del Cluster Marítimo de Canarias (CMC), en el que se expone argumentos a favor del desarrollo de estos sectores económicos que están insertos en lo que se denomina Economía Azul.

- 2.02. En fecha **26 de octubre de 2018**, el Pleno del CES acuerda, por mayoría, aprobar la propuesta de elaboración de dictamen de iniciativa propia del Consejo.

El dictamen que nos ocupa es de los tipificados en el artículo 5.4 de la *Ley 1/1992, de 27 de abril, del Consejo Económico y Social*:

“Artículo 5.

- 4. La emisión de informes o dictámenes por iniciativa propia del Consejo requerirá previo acuerdo del Pleno y no obstaculizará la prioridad debida a las actuaciones de carácter preceptivo”.*

- 2.03. En fecha **31 de enero de 2020**, la Secretaría General del Consejo publica en su repositorio documental de Proyectos el inicio del proyecto de elaboración de dictamen, con una primera aportación documental de referencia.
- 2.04. En fecha **11 de febrero de 2020**, la Secretaría General del CES publica en su repositorio documental de Proyectos el primer borrador de proyecto de dictamen.
- 2.05. En fecha **19 de febrero de 2020**, la Unión General de Trabajadores (UGT), remite sus observaciones al primer borrador de proyecto de dictamen.
- 2.06. En fecha **27 de febrero de 2020**, se reúne la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica (CPT-DRPE), que aprueba algunas aportaciones de UGT y otras consideraciones de los participantes.
- 2.07. En fecha **2 de marzo de 2020**, se celebra una reunión técnica en la Consejería de Economía, a iniciativa de ésta, con la participación del Presidente y Secretario del CES, la Viceconsejera de Economía e Internacionalización y el Director General de Investigación y Coordinación del Desarrollo Sostenible, para tratar sobre el tema de Economía Azul.
- 2.08. En fecha **15 de septiembre de 2020**, la Secretaría General del CES publica en su repositorio documental de Proyectos el **segundo** borrador de proyecto dictamen, con motivo de la comparecencia a que se refiere el punto siguiente.

-
- 2.09. En fecha **16 de septiembre de 2020**, se celebra comparecencia ante el Pleno del CES, a iniciativa de la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo, de la Consejera y de la Viceconsejera de Economía e Internacionalización, para la presentación de *La Estrategia Canaria de Economía Azul*.
 - 2.10. En fecha **17 de septiembre de 2020**, Comisiones Obreras (CCOO) remite el documento *Aportaciones de CCOO al borrador de Proyecto de Dictamen del CES sobre la Estrategia Marino-Marítima de Canarias*.
 - 2.11. En fecha **5 de octubre de 2020**, se celebra sesión de trabajo de la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica, en la cual se debate y aprueba el borrador del “*Proyecto de Dictamen sobre la Estrategia Marino-Marítima de Canarias*”, con la excepción del epígrafe 6, de Conclusiones y Propuestas, para el que se acuerda dar un plazo adicional para su estudio y presentación de propuestas.
 - 2.12. En fecha **28 de octubre de 2020**, La Confederación Canaria de Empresarios remite escrito de Aportaciones y Propuestas.
 - 2.13. En fecha **29 de octubre de 2020**, Comisiones Obreras remite escrito manifestando su conformidad con los contenidos de epígrafe 6.
 - 2.14. En fecha **29 de octubre de 2020**, La Confederación Provincial de Empresarios de Santa Cruz de Tenerife remite escrito de aportaciones.
 - 2.15. En fecha **30 de noviembre de 2020**, se celebra sesión de trabajo de la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica, en la cual se debate y aprueba el borrador del “*Proyecto de Dictamen sobre la Estrategia Marino-Marítima de Canarias*”, acordándose su elevación al pleno del CES.
 - 2.16. En fecha **9 de diciembre de 2020**, se celebra sesión de trabajo del Pleno del Consejo, en la cual se debate y aprueba por unanimidad el presente Dictamen.

3. OBJETO DEL DICTAMEN

- 3.01. Es preciso señalar la particular situación que se produce en esta solicitud de dictamen:
- a) La existencia de una solicitud de dictamen, ya expuesta en el antecedente 2.01 (página 2).
 - b) La existencia de un Plan Estratégico elaborado por la entidad proponente: el Cluster Marítimo de Canarias (CMC).
 - c) La comparecencia, señalada en el antecedente 2.09 (página 3), en la que la Consejera compareciente solicitó la opinión del CES en relación al proyecto de *Estrategia Canaria de Economía Azul*.
- 3.02. La particular situación expuesta requiere reformular el trabajo realizado hasta el presente, redefiniendo e integrando lo realizado hasta la fecha, en aras al logro efectivo de los fines contenidos en la *Ley 1/1992*, que establece:
- “Artículo 1. Finalidad.*
El Consejo Económico y Social de Canarias tiene por finalidad hacer efectiva la participación de los agentes sociales y económicos en la política económica, social y laboral de Canarias”.
- 3.03. Ha de tenerse presente que el conjunto de las iniciativas anteriormente señaladas ha generado un volumen importante de estudios, información y conocimiento que excede, con mucho, la posibilidad de incorporarlos a este dictamen.
- 3.04. De otra parte, la propia naturaleza del dictamen, diferente de un estudio o un informe, requiere limitar los aspectos de análisis y descripción a lo estrictamente necesario, centrandlo en las cuestiones que son consustanciales a un dictamen: ***“expresar la opinión y juicio del CES en relación a las cuestiones planteadas”.***

4. REFERENCIAS BÁSICAS

- 4.01. Cuestión preliminar es la de clarificar, únicamente a efectos de mantener un lenguaje común, los términos de **Economía Azul** y **Economía Marino-Marítima**, de una parte, y los de **Economía y Estrategia**, de otra.
- 4.02. Referido a los dos primeros conceptos:
- a) La **Economía Azul** centra su atención en la importancia de los océanos, mares y zonas costeras como motores de la economía por su gran potencial para la innovación y el crecimiento, considerándolos como recursos para un desarrollo sostenible y rentable de actividades económicas.
 - b) La **Economía Marino-Marítima**, por su parte, se centra en las actividades económicas vinculadas al mar desde una perspectiva más tradicional, incorporando todas las actividades que se han desarrollado tradicionalmente en o en torno al mar, desde el transporte, la pesca, el turismo y otras variadas actividades vinculadas, a su vez, con actividades realizadas en las zonas costeras y el litoral marítimo-terrestre.
 - c) Ambas perspectivas son perfectamente integrables y compatibles, incorporándose, en la práctica, en los enfoques del desarrollo basados en el uso de los recursos de los océanos y mares.
- 4.03. En lo que respecta a la **Economía** la entendemos como el análisis económico de esa realidad, y la **Estrategia** como la organización básica de los procesos de desarrollo planificado de uno o varios ámbitos concretos de la actividad socioeconómica en periodos temporales preestablecidos.
- 4.04. La cuantificación del conjunto de actividades económicas en términos macroeconómicos basados en los sistemas de Contabilidad Nacional, como el Sistema Europeo de Cuentas (SEC), presenta dificultades técnicas básicas al aplicarse a la Economía Azul, ya que ésta no corresponde conceptualmente con ningún sector de actividad económica, ni encaja con la metodología de los sistemas de cuentas al uso.
- 4.05. La referencia básica sobre la Economía Azul en la Unión Europea la constituye la **Política Marítima Integrada de la Unión Europea**, cuyos aspectos principales son los siguientes:
- a) Es una iniciativa de 2006 de la Comisión Europea que parte de la publicación del Libro Verde titulado *Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares*.
Sobre la base de dicho documento la Comisión Europea publicó en 2007 la comunicación *Una política marítima integrada para la Unión Europea*, conocida como Libro Azul.

- b) La Política Marítima Integrada de la UE tiene como objetivo crear un marco para que surjan sinergias entre todas las políticas de la UE relativas a los océanos y mares, y se eviten medidas ineficaces o incoherentes, gastos innecesarios y conflictos de utilización.
- c) La situación de partida es la de un sector marítimo muy compartimentado, en el que las actividades relacionadas con el mar se vienen organizando desde siempre de forma separada, a pesar de tener todas ellas el mar como nexo común.
- d) Son numerosas las distintas actividades económicas relacionadas con el medio marítimo: el transporte marítimo, la pesca, la construcción naval, la energía eólica off-shore, la vigilancia y policía del mar, el turismo costero, el medio ambiente marino, la investigación marina, la defensa, el aprovechamiento de sus aguas, etc.
- e) Sin embargo, la competencia cada vez mayor por el espacio marino y el impacto acumulado de las actividades humanas en los ecosistemas del mar hacen inadecuado este procedimiento disperso de toma de decisiones y exigen un planeamiento integrado.
- f) La propuesta de la Política Marítima Integrada consiste en promover un enfoque intersectorial para que las políticas relacionadas con el mar se formulen conjuntamente y se obtenga así una explotación sostenible del enorme potencial de los mares.
- g) La justificación de la acción a nivel de la Unión Europea se deriva de la naturaleza intersectorial y transnacional de las actividades previstas y de las sinergias entre políticas sectoriales.

4.06. A lo anterior hay que añadir como referencias adicionales el **Pacto Verde Europeo**, los **Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030** y el **Pacto Mundial de la ONU** :

- a) **El Pacto Verde Europeo** es una respuesta de la UE a los desafíos relacionados con el clima y el medio ambiente. Se trata de una nueva estrategia de crecimiento que tiene como objetivo transformar la UE en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, donde no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y donde el crecimiento económico esté desvinculado del uso de recursos.
- b) **Los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030**, por su parte, constituyen el nuevo marco para el desarrollo sostenible a nivel mundial.
- c) **El Pacto Mundial de la ONU**. Es una iniciativa internacional que promueve implementar Diez Principios universalmente aceptados para promover el desarrollo sostenible en las áreas

de derechos humanos y empresa, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción en las actividades y la estrategia de negocio de las empresas. Gozan de consenso universal y orientan las políticas y estrategias políticas económicas y sociales

4.07. Para subrayar la importancia de estas actividades ha de tenerse presente los siguientes datos:

- La UE tiene una longitud de costa de unos 70.000 kms.
- El territorio continental de la UE está rodeado por dos océanos (Atlántico y Ártico) y por cuatro mares (Báltico, del Norte, Mediterráneo y Negro)
- Un tercio de los ciudadanos de la UE vive en la costa.
- Las actividades económicas relacionadas con el mar y las costas producen un 40% del PIB de la UE.
- Un 40% del comercio de mercancías dentro de la UE y el 95% de la exportación se hace por vía marítima.
- España, el tercer país de la UE a nivel marítimo, tiene un millón de empleos relacionado con el mar.
- Existen multitud de actividades económicas ligadas, directa o indirectamente, al mar, tales como:
 - * Construcción naval.
 - * Transporte marítimo.
 - * Pesca.
 - * Puertos.
 - * Producción energética en el mar.
 - * Turismo costero y marítimo.
 - * Explotación de recursos mineros.
 - * Acuicultura.
 - * Biotecnología marina.
- La vulnerabilidad de los ecosistemas marítimos y la necesidad de velar por un uso sostenible del medio ambiente marino, obliga a dedicar mayor atención a los océanos y mares.
- Más del 70% de la superficie del planeta corresponde a los océanos y mares, y éstos tradicionalmente han sido el gran receptáculo de la práctica totalidad de residuos y contaminación, estando los océanos y mares sometidos a actividad económica de carácter intensivo, sin ser considerados como ecosistema vital.

4.08. La propuesta de la Comisión Europea, partiendo del análisis anterior, es la de generación de una **política marítima integrada** que cubra todos los aspectos relacionados con el mar. Para ello, la Comisión preparó

actuaciones de un programa de trabajo, señalando los siguientes como los más importantes:

1. Espacio europeo de transporte marítimo sin fronteras.
2. Estrategia europea de investigación marina.
3. Políticas marítimas nacionales integradas, que deben formular los Estados miembros.
4. Red europea de vigilancia marítima.
5. Plan de trabajo hacia la ordenación del espacio marítimo, por parte de los Estados miembros.
6. Estrategia dirigida a paliar los efectos del cambio climático en las regiones costeras.
7. Reducción de las emisiones de CO₂ y la contaminación debidas al transporte marítimo.
8. Eliminación de la pesca pirata y de la pesca de arrastre destructiva en alta mar.
9. Red europea de agrupaciones marítimas (Clusters).
10. Examen de las excepciones al Derecho Laboral comunitario, aplicadas a los sectores de la pesca y el transporte marítimo.

4.09. En relación a los territorios insulares, la Comisión Europea considera que:

“las regiones ultraperiféricas y las islas sufren desventajas económicas considerables, pero tienen un alto potencial en lo que respecta a las actividades marítimas y la investigación marina. Sus amplias zonas marítimas prestan servicios ecosistémicos de considerable interés para la Unión”.

4.10. Por último, y en el marco de la comunicación sobre las regiones ultraperiféricas de la UE, la Comisión fomentará tanto la explotación de su potencial marítimo como su cooperación con los vecinos regionales.

5. CANARIAS Y LA ECONOMÍA AZUL

5.01. En el ámbito de los territorios insulares de la UE los vínculos entre sociedad, economía y medio marítimo son aún mas estrechos que en los territorios continentales.

Las actividades económicas, el transporte, el clima, la relaciones exteriores, la naturaleza e, incluso, la idiosincrasia, están condicionados en buena medida por el mar.

Ello ha llevado al surgimiento del concepto de **costes de la insularidad**, ya institucionalizado, que debería ir acompañado por el de **beneficios de la insularidad**, asociado a ventajas competitivas derivadas de ciertas situaciones, de aplicación en el caso que nos ocupa.

5.02. En cuanto a las Regiones Ultraperiféricas (RUP), la Comisión Europea publicó en 2017 el informe *Exploración del potencial de las Regiones Ultraperiféricas para un crecimiento azul sostenible*.

Dicho informe trataba de identificar oportunidades de crecimiento sostenible de la Economía Azul, con objeto de contribuir a la aplicación de la Política Marítima Integrada en las nueve regiones ultraperiféricas de la UE y en sus cuencas marítimas.

5.03. El citado informe concluye, en lo que se refiere a la Macaronesia, lo siguiente:

- Las actividades marítimas constituyen la columna vertebral de las economías locales.
- De dichas actividades tienen un papel destacado las siguientes:
 - * El turismo costero.
 - * El turismo de cruceros.
 - * El transporte marítimo.
 - * Los puertos.
 - * La pesca.
 - * La acuicultura .
- Se encuentran en fases previas de desarrollo, y potencial de futuro:
 - * La energía renovable.
 - * La biotecnología azul.

5.04. El informe *Exploración potencial de las Regiones Ultraperiféricas* es, en general, bastante genérico y parco. En él las actividades económicas que nos ocupan están carentes de cualquier dato, haciendo solo propuestas enunciativas, como las siguientes:

- Carencia de personal cualificado, debido a la falta de cooperación entre la industria y el sistema educativo,

característica que también se da en las otras áreas de actividad.

- Sector alojativo con alto endeudamiento.
- Amarres para grandes yates.
- Satisfacer la demanda de energía, agua potable y eliminación de residuos.

Aconseja que el Clúster Marítimo de la Macaronesia, lidere las iniciativas por su buen posicionamiento.

5.05. Según el citado informe el esquema anterior refleja las principales actividades económicas en la cuenca Macaronesica, y de cada una de ellas hace las siguientes afirmaciones:

Pesca:

Tiene una larga tradición como actividades a pequeña escala, y para Canarias se identificaron las siguientes deficiencias:

- Elevados costes de transporte por lejanía.
- Dependencia del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.
- Alto número de licencias recreativas.
- Actividades de control insuficientes, relativas a capturas no declaradas, capturas ilegales y comercialización.

Acuicultura:

Las aguas de los archipiélagos poseen buenas condiciones, por su temperatura, para la realización de esta actividad.

Las deficiencias reflejadas en el informe de referencia tenían que ver con el *Plan Regional de Ordenación de la Acuicultura (PROAC)*, así como los obstáculos administrativos para el establecimiento.

Turismo costero:

El informe de referencia solo incluye una parte de la actividad que desarrolla el turismo en general.

En Canarias el mayor número de plazas hoteleras y extrahoteleras se encuentran en el litoral marítimo y con orientación al **turismo de sol y playa**.

Turismo de cruceros:

Según el informe, el turismo de cruceros desempeña un papel relevante en las tres RUP, especialmente en la medida en que puede contribuir a compensar los ciclos estacionales del turismo costero, cuestión que no parece ajustada en el caso canario, ya que cuando más disminuye el turismo de cruceros es en época veraniega, que es cuando más disminuye el turismo en general.

Transporte:

La posición de Canarias en el Atlántico así como su carácter archipelágico, hacen que estas actividades económicas sean las más importantes en el conjunto de la Macaronesia.

Canarias cuenta con personal altamente capacitado y con las instalaciones portuarias más importantes de la zona atlántica.

El informe destaca como elementos negativos la falta de instrumentos financieros y la dependencia del FEDER.

Según el informe, una carencia importante en los puertos para el transporte es la de instalaciones para el suministro a los buques de gas natural licuado (GNL), infraestructuras con las que sí cuenta Azores.

Energía marina renovable:

Canarias depende actualmente en su producción energética en un 92% de las fuentes fósiles. El potencial de crecimiento es importante puesto que existe un alta capacidad de mejora en todo ello, si bien hay que tener en cuenta que nos encontramos en un mercado muy regulado, y en el que los inversores son empresas muy importantes, desde el punto de vista económico y de contratación de recursos humanos.

Biotecnología azul:

En este área se incluye la producción de microalgas y la desalación de agua. La primera de las actividades es incipiente, se encuentra en fase de investigación y desarrollo y no existen instalaciones productivas. Respecto a la desalación de agua para su consumo, Canarias cuenta con experiencia, personal capacitado y unos procesos productivos consolidados.

Construcción y reparación de buques:

El informe pone de manifiesto que la construcción de barcos con casco metálico es nula; tan solo existe una pequeña actividad de construcción de barcos en madera (carpinteros de ribera).

Respecto a las reparaciones se observa un crecimiento provocado por el mantenimiento y reparaciones a las plataformas de perforación petrolera que se sitúan en el Golfo de Guinea.

Otras actividades:

En el informe citado casi no hay referencias a actividades como la extracción de gravas y arenas, minería submarina, protección medioambiental y costera.

- 5.06. Las conclusiones del informe pueden resumirse de la siguiente manera:
- a) El Sector Público es el pilar fundamental del desarrollo de la economía azul.
 - b) Existen deficiencias significativas de datos para conocer con detalle los diferentes sectores, haciendo necesario el establecimiento de sistemas de información.
 - c) La disponibilidad limitada de personal capacitado y cualificado y la ausencia de vínculos entre los sistemas educativos y las empresas de la economía azul son deficiencias comunes a los territorios RUP.

6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

6.01. El Consejo Económico y Social de Canarias (CES) tiene por finalidad hacer efectiva la participación de los agentes sociales y económicos en la política económica, social y laboral de Canarias.

Para ello, el CES ejerce sus funciones mediante la emisión de informes y dictámenes, y también de pronunciamientos, en materia económica, social y laboral, tanto a iniciativa del Gobierno como a iniciativa del propio Consejo.

Es preciso resaltar, en particular en las iniciativas propias del Consejo, la importancia de precisar la naturaleza, los contenidos y la finalidad de dichas iniciativas, así como de la aportación de la documentación relevante para el fin perseguido.

6.02. Es pertinente destacar que vivimos un creciente surgimiento de nuevos conceptos, ideas y términos de carácter socioeconómico, que, en ocasiones, expresan nuevas realidades o enfoques alternativos, y también, con frecuencia, resultan únicamente formas nuevas de denominar a realidades preexistentes, cuando no términos vacíos de contenido.

En este contexto, resulta pertinente clarificar previamente la solidez y contenidos de los mismos.

6.03. En el caso de la denominada Economía Azul y/o la Economía Marino Marítima, existe actualmente una gran variedad de términos, definiciones y contenidos.

Entendemos que bajo dichas denominaciones se agrupa todo el conjunto de actividades socioeconómicas relacionadas, directa o indirectamente, con los océanos y mares así como con las zonas costeras y marítimo-terrestres.

6.04. En este amplio conjunto de actividades destacan:

- a) Las relacionadas con el aprovechamiento y extracción de materias primas, ya sea el agua, los minerales, los vegetales y los animales.
- b) Las vinculadas con el aprovechamiento del mar para la producción de energías renovables y el transporte.
- c) Las relacionadas con cultivos marinos y acuicultura.
- d) Las actividades portuarias e industriales y de servicios vinculados a las anteriores: construcción, reparaciones, mantenimiento, estructuras, depósitos, logística, ...
- e) El ocio y el turismo costeros.
- f) La conservación y protección de los océanos, mares y costas.
- g) Las relacionadas con la investigación, la biotecnología y las nuevas tecnologías.

-
- 6.05. La **Política Marítima Integrada (PMI)** de la UE y sus instrumentos de aplicación, como la **Estrategia Atlántica** y el **Plan para el Atlántico (PAA) 2013-2020**, junto a los restantes instrumentos que se articulen en cada momento, han de ser la referencia central para el desarrollo de las actividades marino-marítimas en Canarias.
- 6.06. La **Política Marítima Integrada (PMI)** de la UE trata de cubrir todos los aspectos relacionados con el mar, e incluye a los siguientes:
1. Espacio europeo de transporte marítimo sin fronteras.
 2. Estrategia europea de investigación marina.
 3. Políticas marítimas nacionales integradas, que deben formular los Estados miembros.
 4. Red europea de vigilancia marítima.
 5. Plan de trabajo hacia la ordenación del espacio marítimo, por parte de los Estados miembros.
 6. Estrategia dirigida a paliar los efectos del cambio climático en las regiones costeras.
 7. Reducción de las emisiones de CO₂ y la contaminación debidas al transporte marítimo.
 8. Eliminación de la pesca pirata y de la pesca de arrastre destructiva en alta mar.
 9. Red europea de agrupaciones marítimas (Clusters).
 10. Examen de las excepciones al Derecho Laboral comunitario, aplicadas a los sectores de la pesca y el transporte marítimo.
- 6.07. Por su parte, el **Plan para el Atlántico (PAA) 2013-2020** reagrupa los desafíos y oportunidades identificados en la región del Atlántico en las siguientes áreas temáticas:
- a) Implementación del enfoque por ecosistemas.
 - b) Reducción de la huella de carbono de Europa.
 - c) Exploración sostenible de los recursos naturales en el fondo marino.
 - d) Respuesta a amenazas y emergencias.
 - e) Promoción del crecimiento socialmente inclusivo.
 - f) Promoción del emprendimiento y la innovación.
 - g) Protección, aseguramiento y mejora del medio ambiente marino y costero.
 - h) Mejora de la accesibilidad y conectividad.
- 6.08. El mencionado **PAA** es revisado periódicamente para actualizar, concretar e impulsar acciones en la Cuenca Atlántica, en este sentido en la reciente Comunicación "COM (2020) 329 FINAL", plantea una visión común para lograr una economía azul sostenible, resiliente y competitiva en la región atlántica de la UE basada en cuatro pilares:
1. Puertos como entradas y polos para la economía azul.

2. Competencias profesionales azules del futuro conocimiento sobre los océanos.
 3. Energías renovables de origen marino.
 4. Salud de los océanos y costas resilientes.
- 6.09. Mención especial requiere la conservación del medio marino, desde la costa a las profundidades, ya que resulta esencial, pues constituye la última frontera y fuente de recursos del planeta, además de ocupar la mayor parte del mismo y condicionar el clima y la vida en el planeta.
- Ello conlleva que la protección tiene que ser real y efectiva, y no una mera declaración vacía de contenido y eficacia.
- 6.10. La cuantificación estadística de las actividades incluidas en la Economía Azul requiere de un trabajo específico de producción estadística de carácter público y oficial. Es, por tanto, una tarea que corresponde al Instituto Canario de Estadística (ISTAC), incorporando las operaciones estadísticas específicas para ello en los instrumentos de planificación estadística existentes, de conformidad con lo previsto en la *Ley de Estadística de la Comunidad Autónoma de Canarias*.
- 6.11. En lo que respecta a la actividad regulatoria sobre las actividades marítimo-marinas, no consta fehacientemente la existencia de marcos regulatorios indebidamente retardadores de las iniciativas empresariales. De haberlos, deberían ser puestos en conocimiento de las autoridades pertinentes para estudiar su revisión.
- 6.12. La estructura departamental de carácter sectorial en las que están organizadas las Administraciones Públicas y la división de las Administraciones en niveles territoriales, resultan incompatibles con la idea de integrar todas las funciones vinculadas con las empresas y entidades vinculadas con la Economía Azul en un único departamento de la Administración Pública. La alternativa es una necesaria coordinación de todos los departamentos competentes mediante distintas figuras, desde un coordinador hasta un órgano colegiado.
- 6.13. En relación a la ***Estrategia Canaria de Economía Azul***, actualmente en proceso de tramitación y en base al conocimiento que de la misma tiene el CES, **manifestamos:**
- a) En fecha 26 y 27 de marzo de 2014 el Parlamento de Canarias, aprobó la Resolución siguiente:
"25.- Estrategia Marino-Marítima de Canarias.
El Parlamento de Canarias insta al Gobierno de Canarias a que, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Inteligente de Canarias 2020, elabore una "Estrategia Marino-Marítima de Canarias" para ese periodo que ordene todas las potencialidades que este sector ofrece, defina prioridades, regule aspectos jurídicos y administrativos específicos o diseñe planes de ordenación espacial y potencie nuestra condición de RUP en este ámbito, contemplando mecanismos de seguimiento y control de indicadores y dándole

continuidad con ello al Foro Marino-Marítimo de Canarias como órgano coordinador de este proceso".

- b) En fecha 1 de septiembre de 2020, la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo, abrió la fase de participación pública de la *Estrategia Canaria de Economía Azul*, dando con ello cumplimiento a la Resolución antes indicada.
- c) Dicha Estrategia constituye un paso fundamental para impulsar el desarrollo de las actividades que conforman la Economía Azul en Canarias.
- d) El proceso de participación en su elaboración facilita la incorporación de las cuestiones que los agentes económicos y sociales consideran relevantes.
- e) Resulta fundamental mantener esta cooperación más allá del horizonte de elaboración y prolongarlo en el de desarrollo y seguimiento de la misma.
- f) La vinculación de esta Estrategia con los correspondientes programas europeos que aseguren la financiación de la misma resulta fundamental, así como, una vez obtenidos los fondos, la gestión de los mismos de forma eficaz y eficiente.
- g) La participación de las organizaciones sindicales resulta fundamental para dar garantías del cumplimiento de las normativas laborales comunitarias e internacionales en las actividades vinculadas con el exterior, contribuyendo con ello a dar seguridad de calidad y legalidad a las actividades relacionadas con la Economía Azul.

A estos efectos, se estima de interés hacer mención a la presencia en las Islas de una delegación de la International Transport Workers Federation (ITF), cuya labor es fundamental en la vigilancia de las condiciones laborales en los buques bajo bandera de conveniencia, tratando de garantizar los derechos reconocidos por tratados internacionales y de evitar el dumping social en el sector.

- h) En el ámbito laboral es importante establecer, con carácter inmediato y urgente, una estrecha colaboración entre las organizaciones sindicales, empresariales y las Administraciones con competencias educativas y formativas, con objeto de atender las demandas de trabajadores formados en todas las materias vinculadas con la Economía Azul.
- i) En cuanto a las instituciones públicas canarias, les corresponde promocionar y apoyar las iniciativas innovadoras que fomenten activamente la cultura del mar en la sociedad canaria, en el marco de la economía azul y desde una perspectiva de progreso y sostenibilidad.
- j) En lo que respecta a las organizaciones empresariales, les corresponde promover activamente las iniciativas

empresariales para hacer realidad las oportunidades que las políticas públicas ofrecen en materia de Economía Azul, contribuyendo con ello a diversificar el tejido productivo de Canarias, generar nuevos empleos de calidad, y contribuir, mediante todo ello, al desarrollo y bienestar de la sociedad canaria.

- k) En los territorios insulares, como Canarias, en los que las actividades económicas se desarrollan en el litoral costero, como consecuencia del denominado turismo de sol y playa, deben incorporarse al concepto de Economía Azul todo aquello que tiene que ver directamente con los efectos sobre los ecosistemas, como tratamiento de residuos y aguas depuradas.
- l) Respecto a la necesidad de evaluación previa de los proyectos de inversión, se estima necesario la evaluación de las infraestructuras, como los puertos de Arinaga y Granadilla, y sobre la necesidad de rentabilizar las inversiones realizadas, incrementar la utilización del suelo industrial ligado a la zona portuaria y justificar social y económicamente el esfuerzo presupuestario pasado.
- m) Se hace preciso repasar y determinar la contribución de los instrumentos REF en el desarrollo de la Economía Azul, con especial significación de las zonas francas, la Zona Especial Canaria (ZEC) y el Registro Especial de Buques.
- n) Es necesario integrar las actividades nacientes con el resto de del tejido económico de Canarias, como forma de generar una mayor diversificación de actividades, evitando que se produzcan economías de enclave.
- ñ) La protección de fronteras, el comercio marítimo ilegal o alegal, el fácil acceso irregular de personas y mercancías y la protección de derechos humanos, son elementos que han de tenerse presentes.
- o) Es preciso establecer definitivamente la delimitación de la zona de influencia marítima de Canarias, así como resolver el conflicto latente sobre la soberanía de las aguas de Canarias, a la par que se desarrollan las nuevas competencias estatutarias sobre las aguas interiores.

6.14. El CES considera que corresponde a los poderes públicos, y en particular al Gobierno de Canarias:

- a) Impulsar la Estrategia Canaria de Economía Azul, en su doble vertiente: como documento y como proceso. A tales efectos debe impulsar su tramitación como documento de referencia, e iniciar el proceso de su implantación y desarrollo en los términos a los que se refiere el punto siguiente (6.15)
- b) Colaborar activamente con el Gobierno de España en la revisión y actualización que realice el Comité de Estrategia Atlántica de la UE

-
- 6.15. El CES considera que la forma mas adecuada, a la par que eficaz y eficiente, de diseñar y llevar a cabo las iniciativas concretas que se enmarcan bajo el concepto de economía azul es la de las **Asociaciones Público-Privadas**. Ello conlleva la previa definición de materias concretas objeto de esta colaboración así como de las funciones y responsabilidades de las partes.

Debe tener como base la participación directa de los agentes sociales y económicos concernidos en cada caso, que incluyen a organizaciones empresariales y cámaras de comercio, organizaciones sindicales, así como representantes de los ciudadanos en sus múltiples dimensiones.

EL SECRETARIO GENERAL
DEL CONSEJO

Fdo.: Enrique Wood Guerra

Vº.Bº.
EL PRESIDENTE DEL CONSEJO
EN FUNCIONES

Fdo.: José Cristóbal García García

**Dictamen del CES
sobre la Estrategia
Marino Marítima de
Canarias**



**C/ Secretario Artiles, 47
35007 Las Palmas de Gran Canaria
Tlf: 928 117 114 - 928 117 121**

**cescanarias.ces@gobiernodecanarias.org
www.cescanarias.org**