

# “La transición energética en el corazón de la nueva Estrategia Portuaria de la UE: una visión integrada con asuntos pendientes”

Eva Pérez García

Transición energética

Coyuntura marítima, estrategia portuaria, descarbonización

*Las nuevas Estrategia Portuaria de la Unión Europea y Estrategia Industrial Marítima marcan un hito relevante al reconocer el papel estratégico del sistema marítimo-portuario como pilar de la competitividad, la sostenibilidad y la resiliencia de la economía europea. Ambas estrategias parten de una visión común: puertos, transporte marítimo e industria naval forman un ecosistema interdependiente, cuya transición energética debe abordarse de manera integrada.*

*La transición energética ocupa un lugar central en ambos documentos. En la Estrategia Portuaria de la UE se articula en torno a cinco pilares: competitividad e innovación, seguridad y resiliencia, sostenibilidad, acceso a financiación y cohesión social, mientras que la Estrategia Industrial Marítima se estructura en torno a tres objetivos macro: reforzar la competitividad y la soberanía industrial marítima europea, impulsar la transición verde y digital del transporte y la industria marítima, y garantizar la seguridad económica y geopolítica del sistema marítimo europeo. En este marco, los puertos son identificados como hubs energéticos e industriales clave, llamados a liderar la electrificación, el despliegue de OPS, la producción y el suministro de combustibles alternativos, así como la integración de soluciones energéticas limpias para el transporte marítimo y los ecosistemas industriales asociados.*

*El análisis pone de relieve, sin embargo, una brecha estructural entre la ambición estratégica declarada y la capacidad efectiva de ejecución. El éxito de la transición energética dependerá, en última instancia, de la capacidad de convertir la estrategia en acción, mediante decisiones políticas coherentes y un compromiso presupuestario alineado con la relevancia estratégica del sector.*

En una coyuntura marcada por un contexto geopolítico crecientemente incierto, atroces conflictos bélicos, cambios en los patrones comerciales, la reconfiguración de las cadenas globales de suministro, la emergencia climática y la intensificación de la competencia internacional, la relevancia del sector marítimo y portuario en la Unión Europea (UE) ha quedado patente con la publicación el 4 marzo de la **Estrategia de Puertos de la UE y la Estrategia Industrial Marítima en la UE**. Estos documentos están estrechamente vinculados y han sido concebidos como **marcos estratégicos** complementarios para reforzar la **competitividad, sostenibilidad, seguridad y resiliencia** del sector marítimo-portuario europeo.

La transición energética está en el corazón de ambas estrategias, que reconocen explícitamente que **puertos, transporte marítimo e industria naval** forman parte de un **ecosistema único**, y que la transición energética del sector no puede abordarse mediante instrumentos aislados ni exclusivamente regulatorios. Sin embargo, el grado en que estas estrategias logran traducir esa visión sistémica en medidas operativas y habilitadoras sigue siendo objeto de debate y constituye el foco del presente análisis.

El artículo analiza cómo se integra la transición energética en estas estrategias y se estructura en torno a los **cinco pilares definidos en la Estrategia Portuaria de la UE**: reforzar la competitividad, innovación y digitalización; proteger y garantizar la seguridad en los puertos; avanzar en transición energética, sostenibilidad e industrias limpias; acceso a financiación e inversión; y cohesión social, formación y empleo de calidad.

Ilustración 1|

Los cinco pilares de la Estrategia Portuaria de la Unión Europea

### Estrategia Portuaria de UE: cinco pilares



Fuente: Comisión Europea 2026b

## 1. Reforzar la competitividad, innovación y digitalización

La **Estrategia Industrial Marítima de la Unión Europea** (Comisión Europea 2026a) sitúa la competitividad en el centro de su planteamiento, partiendo del reconocimiento de que el liderazgo europeo en construcción naval, equipamiento, transporte marítimo y tecnologías asociadas se ve crecientemente tensionado por **costes estructurales elevados**, **fragmentación regulatoria** y una **competencia internacional** fuertemente apoyada por políticas industriales activas. La Comisión apuesta por reforzar las capacidades industriales europeas mediante la **innovación**, la **descarbonización** y la **digitalización**, pero subraya que estos objetivos solo serán viables si se crean condiciones marco predecibles, se facilita el acceso a financiación adecuada y se reduce la carga administrativa que penaliza la inversión a largo plazo. En este contexto, la competitividad no se concibe como un **objetivo aislado**, sino como el resultado de alinear **ambición climática**, **política industrial** y **seguridad económica**, evitando que la transición energética se traduzca en una pérdida de actividad, empleo o autonomía estratégica para el ecosistema marítimo europeo.

Por su parte, la **Estrategia Europea de Puertos** (Comisión Europea 2026b) parte del reconocimiento del papel central de los puertos en la economía de la Unión. Más allá de su función tradicional como nodos logísticos, el documento asume que los puertos están evolucionando hacia **hubs multifuncionales**, combinando actividades logísticas, industriales, energéticas y de innovación y necesitan ser competitivos en todos estos campos. En el pilar relativo a competitividad, innovación y digitalización, esta estrategia advierte que la competitividad de los puertos europeos está condicionada tanto por **factores de coste** como la **energía** y el **trabajo**, como por **factores no económicos**, en particular la **diversidad de normas** y **marcos regulatorios aplicables**. La existencia de regímenes jurídicos desiguales y de intensas estrategias de inversión por parte de terceros países plantea riesgos para unas condiciones de competencia equitativas, incluido el desvío de tráfico hacia puertos no comunitarios. Para abordar estos retos, la Comisión prevé actualizar el **ETS marítimo** y revisar el **Reglamento FuelEU Maritime**, incorporando su impacto sobre la competitividad portuaria.

Este asunto se ha convertido en un *hot topic*, especialmente en **España**, uno de los países más expuestos a las desviaciones de buques tras la incorporación del transporte marítimo al EU ETS, como ha puesto de relieve el Observatorio del EU-ETS de Puertos del Estado (Puertos del Estado 2025). Flaco favor se está haciendo a la mitigación climática si una regulación cuya diana es la reducción de emisiones termina aumentándolas al incrementar las millas navegadas y las manipulaciones adicionales para transportar la misma mercancía.

La Estrategia (Comisión Europea 2026b) establece que continuará apoyando al sector en inversiones que contribuyan a **“reforzar sostenibilidad, competitividad, conectividad y resiliencia”** y define principios claros para priorizar inversiones en puertos de terceros países, promover un acceso justo y no discriminatorio a los mercados, reforzar la coherencia en las negociaciones internacionales y garantizar la reciprocidad en concesiones y contratación pública. La Estrategia (Comisión Europea 2026b) cita como un ejemplo a Global Gateway que promueve la **inversión europea** en proyectos de interés mutuo en terceros países en combustibles alternativos, entre otros. A este respecto, un asunto pendiente en la Estrategia sería abordar las notables **diferencias en los marcos jurídicos nacionales** aplicables a las autoridades portuarias europeas: mientras algunas en el Norte de Europa, como el puerto de Rotterdam, pueden invertir directamente en terceros países, como demuestra su participación del 30 % en el puerto de Pecém (Brasil), este tipo de operaciones resulta inviable para las autoridades portuarias españolas y de otros países del Sur de Europa. Un mayor alineamiento legal a escala europea ampliaría las capacidades de actuación y contribuiría a un *level playing field* efectivo.

Este primer pilar también subraya la importancia de llevar la **innovación** a los puertos de la UE. La Comisión Europea promoverá el liderazgo tecnológico de la UE en el uso de combustibles alternativos, electrificación, diseño, adaptación de equipamiento, eficiencia energética y digitalización, y citan específicamente la necesidad de continuar el programa **Horizonte Europa** en el período presupuestario 2028-2034 y de construir sobre los logros del **Zero Emission Waterborne Transport Partnership (ZEWT)** con la visión de reforzar y expandir la innovación y conseguir la escalabilidad en descarbonización, digitalización, automatización y circularidad en el sistema marítimo-portuario.

La Estrategia (Comisión Europea 2026b) resume en tres acciones principales (*flagship actions*) las necesidades detectadas en este primer pilar:

- Aplicar **principios orientadores** para **la financiación e inversión** de la **UE** en **puertos de terceros países**.
- Elaborar **orientaciones para los Estados miembros** con criterios para evaluar las inversiones extranjeras en puertos, en línea con los compromisos internacionales de la UE.
- **Apoyar la transformación digital y verde de los puertos europeos** mediante la innovación, promoviendo la escalabilidad, la replicación y la adopción de equipamientos y tecnologías portuarias innovadoras.

Desde una perspectiva analítica, el alineamiento regulatorio y de gobernanza portuaria a nivel europeo, junto con medidas de empoderamiento efectivo de las

autoridades portuarias, resultan clave para que los puertos puedan liderar la **des-carbonización, integrar soluciones energéticas limpias** y actuar como auténticos **hubs energéticos** al servicio del transporte marítimo y de los ecosistemas industriales asociados, incluida la colaboración con terceros países. Un decidido apoyo presupuestario con programas de innovación, como Horizonte Europa y la extensión de la **Zero Emission Waterborne Transport Partnership (ZEWT)** en el período presupuestario 2028-2034, adquieren una relevancia significativa.

## 2. Proteger y garantizar la seguridad en los puertos

La **Estrategia Europea de Puertos** (Comisión Europea 2026b) dedica uno de sus cinco pilares a la **protección y seguridad de los puertos**, abordando de forma específica la seguridad interna, la autonomía digital para la seguridad económica y la ciberseguridad, así como la necesidad de reforzar la resiliencia climática del sistema portuario.

En cuanto a este último factor, el **cambio climático** y la **degradación ambiental** incrementan de forma significativa los riesgos para los puertos y las redes logísticas, afectando a la **navegabilidad**, la **integridad de las infraestructuras** y la **seguridad y fiabilidad** de las operaciones. Ante este contexto, la Comisión Europea impulsará en 2026 **un Marco Europeo Integrado de Resiliencia Climática**, mientras que los Estados miembros deberán desarrollar e implementar estrategias nacionales de adaptación. Dada su vulnerabilidad y relevancia estratégica, se subraya la necesidad de que los puertos elaboren planes específicos de resiliencia climática, integrando criterios de “resiliencia por diseño” tanto en nuevas infraestructuras como en la modernización de las existentes.

Junto a los riesgos climáticos, la Estrategia destaca la creciente **exposición de los puertos a amenazas accidentales y deliberadas**, lo que exige reforzar la resiliencia del sistema de transporte europeo en su conjunto. Para ello, se subraya la importancia de la redundancia y las conexiones alternativas en la **red TEN-T**, la inclusión de los puertos en la aplicación de la Directiva sobre resiliencia de entidades críticas y la mejora de la interoperabilidad ferroviaria y fluvial. Asimismo, se abordan **riesgos emergentes** como las **interferencias en los sistemas de navegación por satélite**, la **protección de infraestructuras críticas** y la **gestión de bienes esenciales** vinculados a la movilidad militar y la seguridad de suministro, destacando el papel clave de los puertos, especialmente los pequeños y medianos, en la preparación, coordinación y respuesta ante perturbaciones de corto y medio plazo.

Aunque la resiliencia climática no figura entre las 5 acciones principales (*flagship*) definidas para este pilar, el anexo dedicado a este pilar vuelve a recordar el

compromiso de la **Comisión Europea** con la publicación del **Marco Europeo Integrado de Resiliencia Climática** en 2026, y establece que la Coordinadora del Espacio Marítimo Europeo (EMS), proyecto integrado en la red Trans-Europea de Transporte (TEN-T), se encargará de facilitar la planificación de la resiliencia de la conectividad marítima y del hinterland, en coordinación con los demás Coordinadores de los Corredores Europeos de Transporte. Así mismo, se invita a los Estados miembros y a las empresas públicas y privadas que conforman nuestro sector a:

- Desarrollar **planes de resiliencia climática y compartir buenas prácticas**
- **Proteger y reforzar las infraestructuras, superestructuras y equipamientos vulnerables**
- **Garantizar** suficiente **redundancia y capacidad** para absorber perturbaciones a corto y medio plazo en las cadenas logísticas y en el suministro de bienes críticos, permitiendo que los nodos de movilidad militar más vulnerables alcancen niveles operativos adecuados.

### 3. Avanzar en transición energética, sostenibilidad e industrias limpias

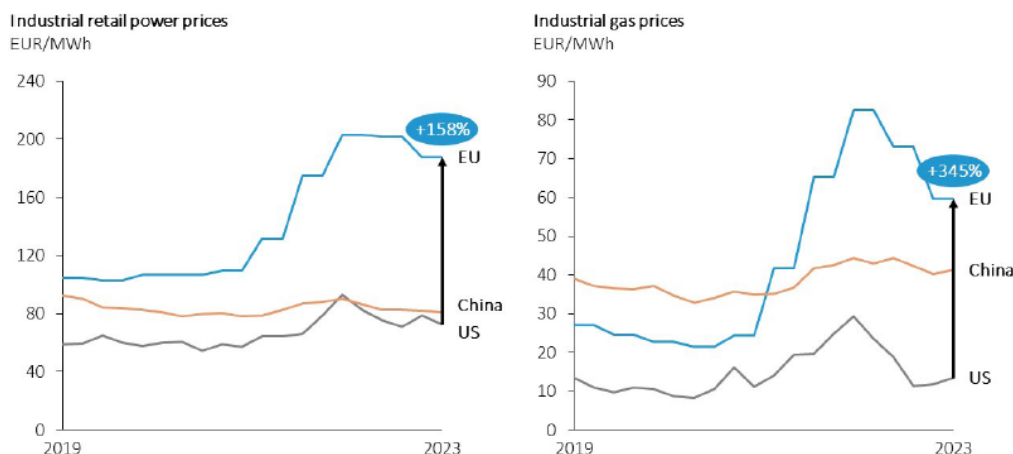
En este punto, conviene recordar que las **Estrategias Portuaria y Marítima Industrial** (Comisión Europea 2026a, 2026b) han contado con dos informes de alto nivel como revulsivos conceptuales y políticos: el **Informe Draghi** y el **Informe Letta**, por los nombres de sus respectivos reconocidos autores, que han contribuido de forma decisiva a situar la competitividad europea y la transición energética en el centro del debate estratégico.

El primero de ellos, el **Informe Draghi** (*The Future of European Competitiveness: A Competitiveness Strategy for Europe*) de 2024 (Draghi 2024a) puso de manifiesto que los **precios de la energía** y la **electrificación** son **factores fundamentales** para la **competitividad de la Unión Europea**, especialmente frente a rivales como Estados Unidos y China. Draghi demostró que los precios de la electricidad y del gas en la UE son significativamente más altos que en EE. UU. y China, llegando a ser entre 2 y 3 veces superiores en la UE, lo que encarece la producción industrial europea y reduce la competitividad de sus empresas en mercados globales.

## Ilustración 2|

Diferencias de precio del gas y de la electricidad para la industria en la UE, China y Estados Unidos

### Gas and retail price gap for industry



Source: European Commission, 2024. Based on Eurostat (EU), EIA (US) and CEIC (China), 2024.

Fuente: Draghi 2024b, p. 05.

Para corregir esta desventaja, Draghi (2024a) **propuso reformas profundas del mercado energético europeo**, que incluyan mecanismos como contratos a largo plazo (Power Purchase Agreements (PPAs) y contratos por diferencias) para estabilizar y reducir el coste de la energía renovable. También destaca que la fragmentación de la demanda impide aprovechar el tamaño del mercado europeo para negociar mejores condiciones.

Draghi subraya la **necesidad de aprovechar la transición hacia fuentes limpias con costes marginales bajos (renovables y nuclear)** para reducir los precios de la energía a largo plazo y mejorar la competitividad. También sostiene que la electrificación de sectores clave será tanto una herramienta de descarbonización como un medio para **abaratar la energía y fortalecer la posición industrial de Europa**.

En síntesis, resulta necesario modificar la estructura del mercado energético europeo para conseguir que la electrificación y la adopción de energías limpias vayan de la mano de precios más bajos y estabilidad para las industrias europeas, lo que a su vez reforzaría la **competitividad global de la UE**.

El segundo acicate de ambas estrategias es el **informe de Enrico Letta** “Much More Than a Market – Speed, Security, Solidarity” (Letta 2024) que expone que la **energía es un factor clave para la competitividad europea**, y vuelve a recalcar la necesidad de avanzar en integración del mercado y reducción de fragmentación. El **Informe Letta** sitúa la integración del mercado energético europeo como condición para una **competitividad sólida y sostenible**. Según este reconocido

economista, un mercado de la energía más integrado favorece una mayor eficiencia, mejores condiciones de inversión, precios más estables y una mayor capacidad de respuesta ante crisis, todos elementos que refuerzan la posición competitiva de la UE en el contexto global.

La **Estrategia Portuaria de la UE** (Comisión Europea 2026b) reconoce que los puertos se están consolidando como **facilitadores clave de la transición energética**, al concentrar una parte significativa del comercio de productos energéticos y evolucionar hacia **hubs energéticos e industriales**. La electrificación portuaria, en particular el **suministro eléctrico a buques atracados (OPS)** por su sigla en inglés), se identifica como un **pilar central de la descarbonización**, si bien su despliegue sigue siendo desigual y limitado por restricciones de capacidad de red. Para abordarlo, la Comisión prevé nuevas medidas en el próximo **Electrification Action Plan**, junto con una mayor transparencia en precios y una mejor previsión de la demanda. El refuerzo de la capacidad y planificación de las redes eléctricas, la aceleración de los procedimientos de autorización y la presunción de interés público superior para determinadas infraestructuras energéticas resultan determinantes.

Paralelamente, la Estrategia subraya el papel de los puertos como **plataformas de producción y suministro multifuel**, promoviendo el despliegue de combustibles renovables y bajos en carbono mediante marcos regulatorios armonizados, inversiones coordinadas y sistemas europeos de certificación y trazabilidad.

La Estrategia (Comisión Europea 2026b) resume en **tres** acciones principales (flagship actions) las necesidades detectadas en este segundo pilar:

- **Acelerar los procedimientos de concesión de permisos y establecer evaluaciones** más rápidas **para proyectos portuarios estratégicos** en materia de energía, reciclaje y descarbonización, a través del European Grids Package y el Environmental Omnibus.
- **Acelerar la electrificación de los puertos**, garantizando un acceso oportuno y no discriminatorio a las redes eléctricas.
- **Promover asociaciones para la cooperación energética** en y alrededor de las **áreas portuarias**, con el fin de impulsar un uso sostenible de la energía, incluido el hidrógeno.

Un asunto pendiente es la necesidad de trasladar estas urgentes acciones principales a regulación nacional. En la práctica, la electrificación portuaria, el despliegue de OPS, la producción de combustibles marinos limpios y el desarrollo de infraestructuras asociadas continúan enfrentándose en España y otros países de la UE a procesos largos, fragmentados y poco coordinados, especialmente cuando intervienen distintos niveles de gobierno. La **Alianza Net-Zero MAR**, asociación

cuyo objetivo es **acelerar la descarbonización del sector marítimo-portuario español**, propone el reconocimiento de los puertos como **zonas prioritarias de acceso a capacidad de red**, la inclusión explícita de infraestructuras de electrificación, combustibles alternativos y captura y almacenamiento de CO<sub>2</sub> dentro de los mecanismos de aceleración de permisos y el tratamiento de *microgrids* y *energy hubs* portuarios como infraestructuras estratégicas, al mismo nivel que otras versiones básicas del sistema portuario.

#### 4. Acceso a financiación e inversión

La **Estrategia Europea de Puertos** subraya que la financiación de los proyectos portuarios vinculados a la transición energética requiere una **combinación de recursos europeos, nacionales y privados**, apoyados por marcos regulatorios predecibles y mecanismos de reducción de riesgos. Entre los principales **cuellos de botella** se identifican el acceso a financiación segura, el aumento de costes y los procedimientos de autorización largos y complejos, que afectan de manera directa a proyectos de electrificación, OPS y combustibles alternativos. Desde 2014, la UE ha apoyado proyectos portuarios en ámbitos como energía, sostenibilidad e innovación, movilizandando cerca de 10.000 millones de euros para despliegue y más de 200 millones de euros en I+D.

De cara al próximo Marco Financiero Plurianual 2028-2034, instrumentos como el **Connecting Europe Facility (CEF3)**, el futuro **European Competitiveness Fund** y **Horizonte Europa** seguirán respaldando inversiones en infraestructuras energéticas portuarias, electrificación, tecnologías limpias y soluciones innovadoras. Además, el **Innovation Fund**, financiado con ingresos del EU ETS, abrirá en 2027 una convocatoria específica para el sector marítimo que podrá beneficiar a proyectos en puertos. El Grupo del **Banco Europeo de Inversiones (BEI)** continuará apoyando **iniciativas de descarbonización, energías renovables offshore, combustibles alternativos y resiliencia climática**, con especial atención a los puertos pequeños y medianos, que están llamados a desempeñar un papel clave en la transición energética y la digitalización del sistema portuario europeo.

Llama la atención que este pilar no cuenta con **acciones insignia (flagship)** dentro del cuerpo central de la Estrategia, aunque sí se detallan una serie de acciones y guías dentro del anexo 3. En concreto, la Comisión se compromete a aplicar los **principios de financiación** detallados en el anexo 1 de la Estrategia (Comisión Europea 2026b) en todos los instrumentos financieros, incluidas las acciones pertinentes para apoyar la innovación en los puertos en el marco de Horizonte Europa 2028-2034. Además, va a **priorizar el apoyo al desarrollo del suministro eléctrico**

a **buques atracados (OPS)** en los puertos, mediante una convocatoria conocida como Reflow del Mecanismo CEF en 2026.

También establece que optimizará el uso de los fondos disponibles en el actual **Marco Financiero Plurianual** para respaldar las prioridades de la Estrategia, solicitará al **BEI Advisory**, a través de JASPERS, que preste apoyo en materia de refuerzo de capacidades, específicamente para los puertos TEN-T de pequeño y mediano tamaño, y colaborará con los bancos e instituciones nacionales de promoción y con agentes financieros privados para identificar soluciones adicionales de financiación para puertos marítimos y fluviales y sus operadores. La Comisión invita al BEI a seguir ofreciendo **financiación y apoyo técnico al sector** y mantener un **diálogo activo** con la Comisión, los Estados miembros, cofinanciadores y la industria, a los Estados miembros y a las regiones a promover el desarrollo de sus puertos, en función de las necesidades y circunstancias locales, y finalmente a los agentes del sector a **adoptar estrategias innovadoras** y con visión de futuro, integrando tecnologías de vanguardia y prácticas sostenibles innovadoras.

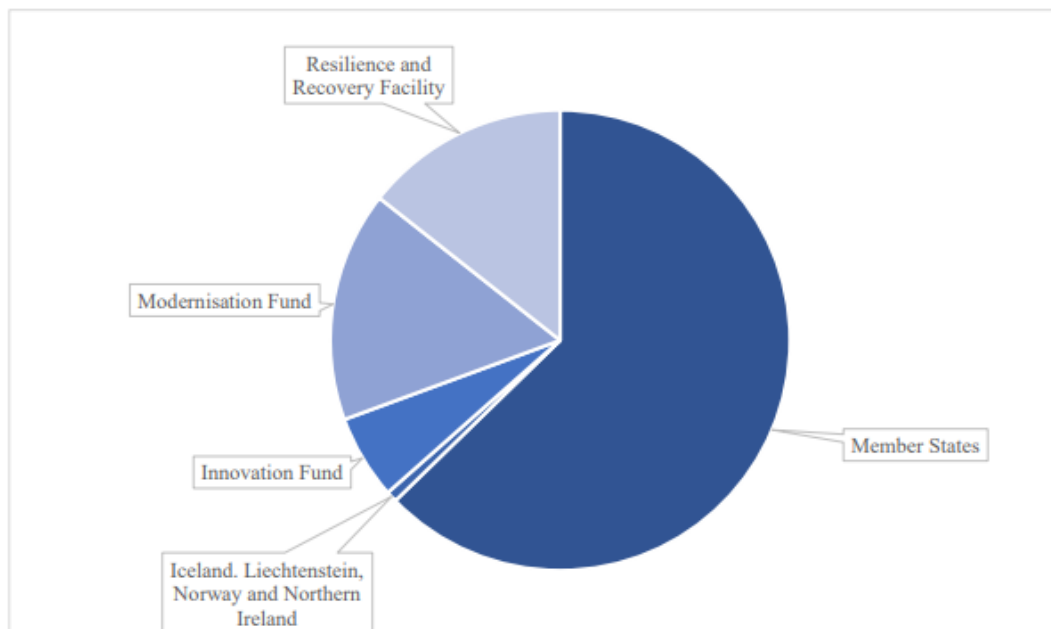
Tanto en el ámbito portuario como en el industrial marítimo, la **financiación** emerge como uno de los factores más determinantes para el éxito de las estrategias. Aunque la Comisión hace referencia a instrumentos como **CEF, Horizonte Europa o InvestEU**, las estrategias no concretan la creación de mecanismos dedicados y específicamente adaptados al sector marítimo-portuario.

Un asunto pendiente es por tanto la clara definición de un **instrumento de ayuda directa** para despliegue de **proyectos de descarbonización** en el **sector de transporte marítimo**, que debería incluirse dentro del presupuesto de la UE para el período 2028-2034. Como viene reclamando el sector en todos los congresos, talleres y foros en los que participa desde 2024, el más reciente, el I Congreso Nacional del Sector Portuario organizado por Puertos del Estado en Valencia del 3 al 5 marzo 2026, los ingresos del EU ETS Maritime deberían retornar al sector, financiando proyectos de descarbonización del transporte marítimo y de los puertos.

Cabe recordar que el sector de transporte marítimo pagará más de **38 mil millones de euros** (valorando a 70 euros el derecho de emisión de una tonelada de CO<sub>2</sub>e o European Union Allowance, EUA) entre 2024 y 2029 (ambos incluidos), cifra que podría subir a 43,6 mil millones de euros si el precio de la EUA se situase en media en 80 euros. La mayor parte de estos pagos los gestionan los Estados Miembros, como muestra el siguiente gráfico.

Gráfico 1|

Distribución de los pagos al ETS en 2024 entre presupuestos nacionales, Fondo de Innovación, Fondo de Modernización y Mecanismo de Recuperación y Resiliencia



Fuente: Comisión Europea 2025, p. 23.

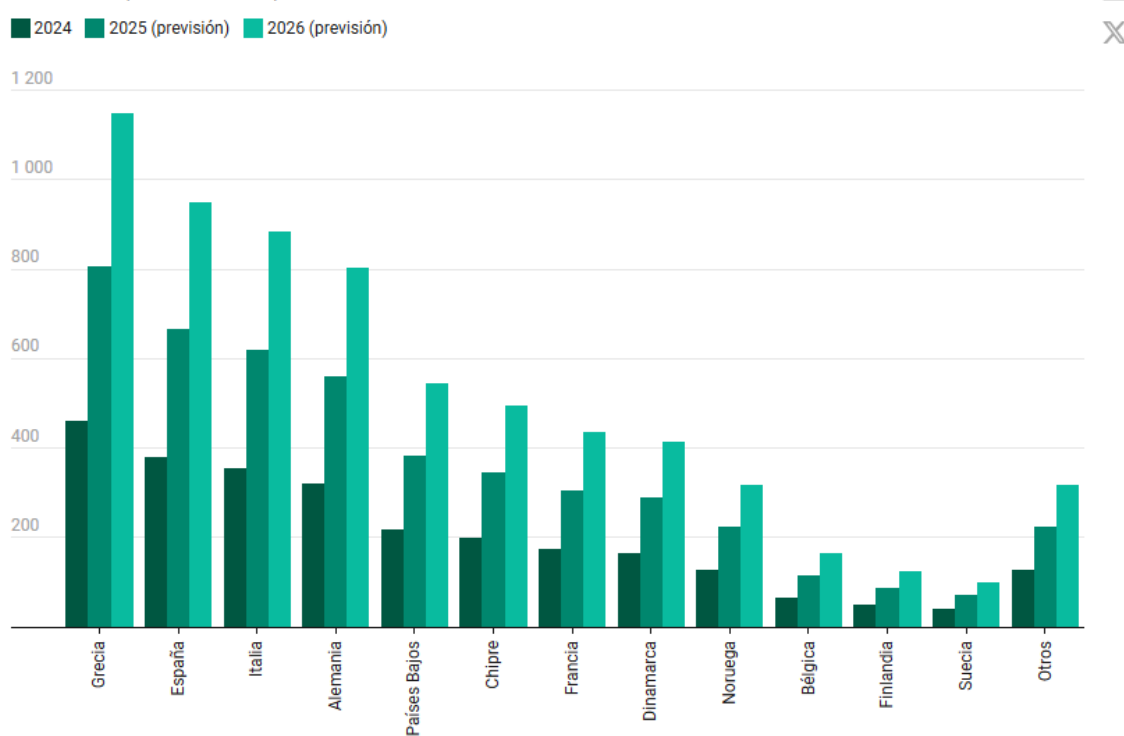
La Comisión Europea ha reservado **20 millones de derechos de emisión** del Fondo de Innovación para apoyar la descarbonización del transporte marítimo. A 70 euros por EUA, esta dotación equivale aproximadamente a **1,4 mil millones de euros hasta 2030**, lo que supone aproximadamente un 3,7% de la recaudación total vinculada a este sector. Este Fondo puede **apoyar proyectos altamente innovadores en el ámbito marítimo**, incluyendo: combustibles renovables y bajos en carbono, eficiencia energética y nuevas tecnologías de propulsión, electrificación y soluciones cero emisiones, e infraestructuras portuarias asociadas.

En España, el 18 de noviembre de 2025, el Consejo de Ministros aprobó el **Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo** (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 2025), que prevé 250 millones de euros en ayudas para 2026-2030, financiadas con los ingresos del EU ETS Maritime. El plan apoyará la **renovación y construcción de buques de bajas emisiones** y el **desarrollo de proyectos piloto con combustibles renovables** como el **amoníaco** o el **metanol**, en coherencia con la Estrategia Marítima Nacional 2025-2050 y la normativa europea, incluido el paquete Fit for 55 y el Reglamento FuelEU Maritime. ANAVE (2025) pone de relieve que las cantidades previstas apenas suponen un 5% de la

recaudación que el ETS marítimo, que se estima que generará en **España** hasta 2030, más de **5.000 millones de euros**.

Gráfico 2|

Recaudación por derechos de emisión del transporte marítimo en los países del EEE (millones de euros) (2024-2026)



Fuente: ANAVE 2025.

Si bien la incorporación del sector marítimo al Fondo de Innovación y la puesta en marcha del Plan de Descarbonización constituyen avances muy positivos, la transición energética del sector exige **instrumentos de ayuda directa** más **robustos, estables** y **simplificados**. Estos instrumentos deben ser capaces de respaldar proyectos integrados que articulen de forma coherente la producción de energía limpia, las infraestructuras portuarias y la adaptación de los buques, y que estén orientados a garantizar el despliegue efectivo y a escala de soluciones de descarbonización.

## 5. Cohesión social, formación y empleo de calidad

El quinto y último pilar de la Estrategia (Comisión Europea 2026b) reconoce el **papel de los puertos como facilitadores clave de la transición energética y la sostenibilidad**, especialmente en islas, regiones remotas y ultraperiféricas, donde resultan esenciales para la cohesión territorial y el desarrollo económico. La Comisión Europea prevé seguir apoyando estas regiones a través de **Fondos de Cohesión y del Connecting Europe Facility for Transport (CEF-T)**, e invita a los Estados Miembros a respaldar inversiones en energía limpia, combustibles limpios, seguridad y mejoras de sostenibilidad, con especial atención a puertos pequeños y medianos.

En el marco de las futuras **Estrategias de Comunidades Costeras e Islas**, la Comisión incorporará medidas destinadas a **reforzar la contribución económica, ambiental y social de los puertos**, subrayando la necesidad de equilibrar desarrollo portuario, impacto ambiental y calidad de vida urbana, especialmente en áreas densamente pobladas.

En relación con la **transición energética**, en este pilar destaca la importancia de garantizar **condiciones de seguridad y capacitación** adecuadas para la **introducción de combustibles alternativos, renovables y bajos o nulos en carbono** en los puertos. La Comisión apoyará, a través de Horizonte Europa, la investigación y el desarrollo de directrices para la manipulación segura de estos combustibles en áreas portuarias, y elaborará materiales específicos de orientación y formación para su despliegue operativo.

Asimismo, se reconoce que la transición hacia puertos más sostenibles requiere una **mano de obra cualificada** y en **continua formación**, capaz de acompañar las transformaciones energéticas, tecnológicas y ambientales del sector portuario y de la economía azul asociada.

Entre las 5 acciones principales (*flagship*), se incluye explícitamente la preparación de guías sobre la manipulación segura de combustibles alternativos en los puertos, así como el apoyo específico a puertos pequeños y medianos, que desempeñan un papel relevante en el despliegue territorial de soluciones de descarbonización.

### Conclusiones: de la visión estratégica a la ejecución

Constituye un gran avance que la nueva **Estrategia Portuaria de la UE y la Estrategia Industrial Marítima** (Comisión Europea 2026a, 2026b) reconozcan al **sistema marítimo-portuario como un pilar esencial de la economía y la sociedad europeas**, y pongan de relieve la estrecha interdependencia entre puertos, transporte

marítimo e industria naval. Ambas estrategias comparten objetivos de carácter macro y convergen al situar la transición energética en el centro de sus planteamientos, avanzando hacia un **enfoque más integrado** en el que competitividad, descarbonización y seguridad económica se abordan de forma conjunta. No obstante, persiste una **brecha significativa** entre la ambición estratégica expresada y la capacidad real de ejecución sobre el terreno.

Uno de los principales retos identificados es la **traslación de las prioridades europeas a marcos regulatorios y administrativos nacionales**, especialmente en ámbitos críticos como la electrificación portuaria, el desarrollo de comunidades energéticas en puertos, el despliegue de OPS, las infraestructuras para combustibles alternativos, la generación a partir de fuentes renovables o el refuerzo de la capacidad de red. Sin procedimientos de autorización más ágiles, marcos jurídicos armonizados y un reconocimiento efectivo del interés público superior de estas infraestructuras, el ritmo de la transición seguirá siendo insuficiente para cumplir los objetivos climáticos y de competitividad.

En materia de **financiación**, las estrategias reconocen correctamente el **papel clave de instrumentos como CEF, Horizonte Europa, el Fondo de Innovación** o el soporte del **BEI**, pero se echa en falta un mecanismo dedicado y estructural de ayuda directa al despliegue. La magnitud de la inversión necesaria exige **instrumentos más robustos, estables y accesibles**, capaces de apoyar proyectos integrados que conecten producción de energía limpia, infraestructuras portuarias y adaptación de la flota, y que permitan escalar soluciones de descarbonización más allá de proyectos piloto o primeras implantaciones.

En definitiva, el **éxito de la transición energética del sistema marítimo-portuario europeo** dependerá de la **capacidad de pasar de la estrategia a la ejecución**, reforzando el empoderamiento de las autoridades portuarias, alineando los marcos regulatorios, implantando procedimientos de autorización ágiles y asegurando una financiación suficiente y bien orientada. Los **puertos europeos** están llamados a desempeñar un papel central como **hubs energéticos, industriales y logísticos**; convertir esta visión en realidad requerirá decisiones políticas valientes, coherencia normativa y un compromiso presupuestario acorde con la relevancia estratégica del sector para el futuro de la Unión Europea.

## Referencias bibliográficas

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES (ANAVE). 2025. *El Plan de Descarbonización del Transporte Marítimo destinará 250 M€ del ETS a la transición energética hasta 2030.*

Disponible en: <https://anave.es/el-plan-de-descarbonizacion-del-transporte-maritimo-destinara-250-me-del-ets-a-la-transicion-energetica-hasta-2030/> [Consultado 05-03-2026]

Comisión Europea. 2024. *The Future of European Competitiveness: In-depth analysis and recommendations.* Report by Mario Draghi. Brussels, 9 September 2024.

Disponible en: [https://commission.europa.eu/document/download/ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92\\_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness\\_%20In-depth%20analysis%20and%20recommendations\\_0.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness_%20In-depth%20analysis%20and%20recommendations_0.pdf)

Comisión Europea, 2025. *Report on the functioning of the European carbon market in 2024.* COM(2025) 735 final. Bruselas.

Disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/document/download/ddc1b1de-652b-49ed-8f15-d9fa8badd39f\\_en?filename=com\\_2025\\_735\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/document/download/ddc1b1de-652b-49ed-8f15-d9fa8badd39f_en?filename=com_2025_735_en.pdf) [Consultado 05-03-2026]

Comisión Europea. 2026a. *Communication on the EU Industrial Maritime Strategy.* Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. COM(2026) 111 final, Brussels, 4 March 2026.

Disponible en: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/2cda36ec-b5fc-4cc9-9091-a8014ba8177e\\_en?filename=communication\\_on\\_EU\\_industrial\\_maritime\\_strategy\\_3.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/2cda36ec-b5fc-4cc9-9091-a8014ba8177e_en?filename=communication_on_EU_industrial_maritime_strategy_3.pdf) [Consultado 05-03-2026]

Comisión Europea. 2026b. *Communication on the EU Ports Strategy.* Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. COM(2026) 112 final, Brussels, 4 March 2026.

Disponible en: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/8a1a9516-8efd-44ca-b308-4b3cafc59f38\\_en?filename=communication\\_on\\_EU\\_ports\\_strategy.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/8a1a9516-8efd-44ca-b308-4b3cafc59f38_en?filename=communication_on_EU_ports_strategy.pdf)

DRAGHI, M., 2024a. *The future of European competitiveness. Part A: A competitiveness strategy for Europe.* Brussels: European Commission. Disponible en: <https://doi.org/10.2872/9356120> [Consultado 05-03-2026].

DRAGHI, M. 2024b. *The future of European competitiveness. Part B: In-depth analysis and recommendations*. Brussels: European Commission. Disponible en: [https://commission.europa.eu/document/download/ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92\\_en](https://commission.europa.eu/document/download/ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92_en) [Consultado: 9 marzo 2026].

Letta, E. 2024. *Much more than a market: Speed, security, solidarity – Empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU citizens*. Brussels: Council of the European Union. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf> [Consultado 05 marzo 2026]

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE. 2025. *Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo*. Madrid: Gobierno de España. Disponible en: <https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/maritimo/plan-de-accion-nacional-para-la-descarbonizacion-del-transporte-maritimo-vdef.pdf> [Consultado 05-03-2026].

**Pharos** 39.0

Valenciaport Knowledge Hub

| [www.pharos390.com](http://www.pharos390.com)

| [info@pharos390.com](mailto:info@pharos390.com)