

AZUL SUR



hamburg | **SMM**

El CMMA conecta la Economía Azul del Norte de Europa con Andalucía

AS
AZUL SUR

driving the maritime transition

Comité
Ejecutivo
del CMMA
en el Puerto
de Algeciras

Los directivos
del Clúster se
reunieron con el
presidente del
Puerto, Gerardo
Landaluce

Nace la
Consejería
de Economía
Azul en
Andalucía

La región ya
mira al mar
desde el
Gobierno
andaluz con
este paso

Con la proa
hacia el
turismo
azul:
Seatrade

El CMMA acude
al Seatrade
Cruise Med 2022
y cierra
importantes
alianzas

C O N T E N I D O

ENCUENTRO

EL CMMA Y EL PUERTO DE ALGECIRAS SE REÚNEN PARA EXPLORAR PROYECTOS FUTUROS

El Clúster celebró su Comité Ejecutivo de julio en la sede de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras.

ENTREVISTA

JOSÉ LUIS ALMAZÁN GÁRATE

El Senior Advisor de OCP analiza las claves de la Economía Azul española

CRÓNICA

TOMA DE POSESIÓN

El CMMA acude a la toma de posesión de los altos cargos de la nueva consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul



“Campaña oceanográfica con la Agencia de Gestión Agraria y Pesquera de Andalucía para el estudio de zonas de protección donde se genere plancton, realizando lances de pesca con artes de fondo y superficie”

***Adrián Westendorp Gancedo
Vicepresidente primero del CMMA y
responsable de Alquileres Náuticos
del Sur SL (Alnasur)***

EL CMMA REIVINDICA LA CONEXIÓN FERROVIARIA DEL PUERTO DE ALGECIRAS

Algeciras, 22 de julio de 2022.- El Clúster Marítimo-Marino de Andalucía (CMMA) celebró el pasado 22 de julio en el Puerto de Algeciras su Comité Ejecutivo, encabezado por su presidente, Javier Noriega. También se mantuvo una reunión con el presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA), Gerardo Landaluce, para explorar futuras sinergias y proyectos conjuntos. Así, el CMMA, tras conocer de primera mano la realidad del recinto portuario, reivindicó el ecosistema innovador del Puerto de Algeciras como una de las locomotoras de la Economía Azul, la innovación y el empleo en Andalucía y España.

En este sentido, Noriega recalcó que el CMMA aglutina a empresas innovadoras, sostenibles y tecnológicas de gran valor añadido, por lo que muchas de ellas tienen las características apropiadas para sumarse "al espacio de innovación azul que es el Puerto de Algeciras", una iniciativa que proponemos para Andalucía, con el fin de ser una referencia en la materia en el entorno de la Europa del Sur y el Norte de África.

De hecho, la razón de la misión comercial a Hamburgo y Rotterdam del 5 al 10 de septiembre, lanzada por la Cámara de Comercio de Málaga con la colaboración del CMMA, no fue otra que "unir empresas y atraer inversión, conociendo experiencias similares en países con una Economía Azul puntera. Queremos ver cuáles son las tendencias europeas en ese sentido", señaló. "Estamos interesados en conocer y transferir el modelo de desarrollo del ecosistema de emprendimiento más puntero del mundo", destacó Noriega.

Asimismo, el presidente del CMMA recordó que en julio mantuvo una reunión con la Asociación de Empresas de Servicios de la Bahía de Algeciras (AESBA), que aglutina a compañías que ofertan importantes prestaciones tanto al Puerto como a los buques que por el mismo transitan.

El CMMA celebró su Comité Ejecutivo de julio en el Puerto de Algeciras



"Ambos colectivos hemos forjado una alianza con el fin de poner en valor la calidad y la excelencia que estas empresas prestan a los servicios de buques, así como impulsar la promoción nacional e internacional del Puerto de Algeciras", precisó Noriega.

Javier Noriega, también presidente de la Comisión de Economía Azul y de Puertos de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA), destacó, además, que este es uno de los foros que van a ayudar a dinamizar el crecimiento azul, con especial atención al tejido empresarial existente en torno al Puerto de Algeciras, locomotora económica de Andalucía, y uno de los ecosistemas portuarios más vivos e interesantes de Europa.

Noriega consideró que las demandas que el Puerto de Algeciras ha realizado en torno al transporte ferroviario habrían de ser consideradas como política de Estado, dado el posicionamiento del Puerto, junto al Norte de África y puerta del Atlántico y el Mediterráneo, y la prosperidad que genera para Andalucía.

Como ya recogía el CMMA en su documento 'Volver la mirada al mar', hecho público el pasado mes de junio: "Hemos de identificar las infraestructuras necesarias para que el sector marítimo-marino andaluz sea más competitivo: necesitamos una apuesta por el intermodal del ferrocarril para dar alas a nuestros importantes puertos y, sobre todo, como piden expertos en la materia, habrían de estar conectados nuestros recintos portuarios con la red ferroviaria: ello sería clave, por ejemplo, en el caso de Algeciras, el cuarto puerto de Europa, cuya conexión con los corredores Atlántico y del Mediterrá-

neo, a través del Ramal Central, se antoja clave para todo el territorio autonómico". "Este es un proyecto de Estado. No en vano, Algeciras ha duplicado su tráfico ferroportuario en el primer semestre del año, saliendo 574 trenes entre enero y junio, un 35% más que en el mismo periodo del ejercicio anterior", indicó Noriega.

Como explicó el presidente de la APBA, el Puerto de Algeciras mantiene el objetivo de superar los 50.000 teus ferroviarios en 2022. Para ello, Gerardo Landaluce volvió a reivindicar la aceleración de los trámites y proyectos que requiere la mejora del enlace ferroviario de Algeciras con el interior de la Península, infraestructura que además es clave en los objetivos de reducción de emisiones de la UE. Además, como recordó, el deficiente estado de la vía también está afectando al tráfico de pasajeros que se dirigen al Puerto de Algeciras para embarcar con destino a la Ciudad Autónoma de Ceuta y a Marruecos, así como a los miles de turistas que recibe una comarca con enclaves referentes para el país como Tarifa, Sotogrande (San Roque) o Alcaidesa (La Línea de la Concepción), entre otros destinos. Todos ellos tienen la carretera casi como exclusiva opción de transporte.

Algeciras quiere superar los 50.000 teus ferroviarios en 2022, dice Landaluce





Diferentes imágenes de la reunión del Comité Ejecutivo del Clúster Marítimo-Marino de Andalucía con el presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, Gerardo Landaluce, y su equipo, encuentro que tuvo lugar el pasado 22 de julio. Los directivos del Clúster también pudieron visitar las instalaciones portuarias.

CÉFIRO, LA REVISTA DE PRENSA DEL CMMA QUE HABLA DE LA #ECONOMIAAZUL Y SUS GENTES

EL DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN DEL CLÚSTER MARÍTIMO-MARINO DE ANDALUCÍA LANZA UNA REVISTA DE PRENSA DIARIA, 'CÉFIRO', PARA MANTENER INFORMADOS A SUS SOCIOS Y AL SECTOR MARÍTIMO-MARINO EN ANDALUCÍA

La revista de prensa se centra en mostrar las noticias más relevantes del mundo marítimo-marino y de los diversos subsectores azules

**ESPECIAL
ATENCIÓN SE
PRESTA A LA
SOSTENIBILIDAD,
LA INNOVACIÓN,
LA ACTIVIDAD
PORTUARIA, EL
PATRIMONIO Y EL
RESPECTO A LA
BIODIVERSIDAD**

La revista de prensa 'Céfiro' y el boletín mensual 'Azul Sur' son elaborados por el responsable de Comunicación del Clúster Marítimo-Marino de Andalucía, José Antonio Sau. Para cualquier consulta o petición, pueden ponerse en contacto con el departamento en el correo electrónico comunicacion@cmma.eu

SE PERMITE EL USO DE PERSONAL ARMADO EN BUQUES ESPAÑOLES

Por Markus Gómez Dabic

Abogado-Asociado Senior de CUATRECASAS

El 2 de agosto de 2022 se publicó en el BOE y entró en vigor el Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural (en adelante, el "RDL 14/22").

Entre otras numerosas medidas que afectan al sector de la pesca, de las energías y de los transportes, el RDL 14/22 introduce una nueva disposición adicional (trigésima sexta) al Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, la "Ley de Puertos"), para permitir a las empresas navieras españolas contratar servicios de seguridad privada a bordo de sus buques y prevenir o mitigar los riesgos de la piratería internacional.

Justificación

El Gobierno justifica la medida en la necesidad de atender una demanda del sector marítimo español, especialmente ante los cada vez más frecuentes ataques piratas registrados en el Golfo de Guinea, Somalia, Mar Rojo, Cuerno de África, y en el Yemen, a los que hay que sumar la amenaza para la seguridad mundial producida por la invasión de Ucrania en el Mar de Azov.

De esta manera, se introduce como novedad que las empresas navieras y los armadores españoles cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales que hayan sido declaradas por organismos internacionales como de alto riesgo de piratería podrán contratar el servicio de seguridad privada de embarque de vigilantes de seguridad con empresas dedicadas a esta actividad autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo. Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicarán con una antelación mínima de tres días a su celebración al Ministerio de Defensa, al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de protección marítima de que se trate.

Lo cierto es que las empresas navieras españolas, incluyendo la flota de pesca de altura (especialmente la atunera), llevaban exigiendo desde hace años que las distintas administraciones involucradas facilitasen el uso de personal especializado para repeler ataques piratas sufridos desde la década de los años 90.



"SE DEBE LAMENTAR QUE, COMO ES COSTUMBRE, LA MEDIDA LLEGA TARDE"

Sin embargo, se debe lamentar que, como es costumbre, la medida llega tarde, precisamente en un momento en el que, sujetos a las estadísticas de 2021 de la Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en el año 2021 se ha registrado el número más bajo de ataques piratas desde 1994.

Por otro lado, la escueta referencia normativa exigirá de un mayor desarrollo reglamentario para su aplicación, teniendo en cuenta que la Ley 5/2014, de Seguridad Privada, sigue estableciendo una serie de requisitos, tales como la inscripción obligatoria previa de la empresa de seguridad en el Registro Nacional de Seguridad Privada del Ministerio del Interior, trámite que en la práctica se puede demorar varios meses. Tampoco ayudaba que en tal trámite interviniesen varias administraciones públicas: el Ministerio de Interior en materia de almacenamiento y uso de armas a bordo, el Ministerio de Defensa en materia de personal de seguridad a contratar, y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de certificados de seguridad para trabajar a bordo de los buques españoles.

La medida debe ser bienvenida por un sector naviero ya bastante castigado en 2022 por el incremento de precios del combustible y los problemas de disrupción de la cadena logística mundial. En todo caso, será necesario analizar cómo se implementa la medida en la práctica.



"España necesitaría concentrar competencias en el ámbito litoral y marítimo"

Hablamos con José Luis Almazán Zárate, Senior Advisor de Ocean Capital Partners

José Luis Almazán Zárate es una leyenda de la náutica y la historia marítima española. Profesor de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid, allí creó y dirigió el Grupo de Investigación en Ingeniería Marítima y Portuaria. Asimismo, es Senior Advisor de Ocean Capital Partners (OCP), empresa líder en consultoría, gestión e inversión en materia portuaria.

¿Hacia qué modelos deben ir los puertos españoles?

Los modelos de colaboración público privada en el desarrollo de infraestructuras portuarias y en la gestión de las mismas están evolucionando hacia modelos donde la participación privada es cada vez más potente, reservándose la función reguladora a la participación pública. En España, y gracias a los fondos europeos, el sector portuario de interés general del Estado se ha dotado, en general, de una infraestructura suficiente. Sin embargo, la sobrecapacidad y la obligación de generar unos retornos mínimos preestablecidos genera en algún caso sobrecostes de explotación. El sistema portuario público no debe generar gasto al erario público pero tampoco importantes beneficios, como es el caso actualmente, existiendo margen suficiente para la reducción de tasas portuarias. Portugal e Italia, son modelos a considerar como países próximos geográfica y culturalmente a España, y ambos están procediendo a una concentración de autoridades portuarias. Este modelo supondría en España una reducción del número de presidentes de puerto, manteniendo el de directores. La reducción de tasas portuarias y la reducción de la sobrecapacidad o, al menos, de la remuneración legal de esa sobrecapacidad, mejorarían las condiciones de competitividad del sector. Un mayor control de los operarios portuarios por las empresas privadas que gestionan las terminales portuarias redundaría en una mejora de las condiciones de explotación de las terminales y de la competitividad del sector en general.



Ustedes han impulsado, junto a sus socios, la Marina de megayates de Málaga. ¿Cuáles son los objetivos a largo plazo?

Junto a nuestros socios IGY (Island Global Yachting) pretendemos hacer que el puerto de Málaga sea una referencia en el sector de los megayates y superyates, tanto por su ubicación geográfica, en el ámbito del Estrecho de Gibraltar, puerta de comunicación marítima entre Europa y América, como por sus excepcionales condiciones para servir a las necesidades de estas embarcaciones. El puerto de Málaga ofrece una conectividad internacional asegurada, con un aeropuerto de primer nivel, unas conexiones terrestres excelentes, con autopistas y ferrocarril de alta velocidad, una oferta de servicios técnicos especializados para el sector náutico, con enorme tradición marinera, así como condiciones muy adecuadas para cubrir las necesidades de las tripulaciones y sus familias durante todo el año. Todo ello, sin olvidar el clima y la oferta cultural y gastronómica de primer nivel. Trabajamos para que Málaga se convierta en puerto base de un buen número de este tipo de embarcaciones, generando empleo y riqueza en la zona. No hay que olvidar que estas embarcaciones, de media, consumen cada año recursos en el puerto base del orden del diez por ciento de su coste.



Málaga reúne condiciones excepcionales no solo para dar servicio a los megayates y superyates, sino también para atender las necesidades de las tripulaciones y sus familias durante todo el año. Igualmente, puede satisfacer las diferentes necesidades de los usuarios del sector de la náutica de recreo, gracias a su infraestructura hotelera, oferta cultural, etc. Junto a un clima excepcional reconocido internacionalmente.

¿Cuál es la salud de la industria de megayates en Andalucía? ¿Y qué puede aportar?

Andalucía en su conjunto reúne excepcionales condiciones para atender las necesidades de la náutica deportiva, en general, y la de megayates y superyates, en particular, pero es un sector que no ha sido tomado suficientemente en consideración. Basta citar la falta de autorizaciones por parte de la administración de costas de nuevos atraques deportivos lo que, unido a la decadencia del sector pesquero, ha colocado en una situación de precariedad preocupante al personal prestador de servicios náuticos (mecánicos, técnicos de radio y radar, tapiceros, carpinteros de ribera, trabajadores de la fibra...). El gasto en tareas de mantenimiento de un megayate es notablemente superior al de las embarcaciones de recreo convencionales y la generación de empleo también, pero ni las unas ni las otras han merecido hasta fechas recientes el imprescindible estímulo por parte de las Administraciones del Estado en particular.

Se deben mencionar también las dificultades impuestas por la administración de costas para autorizar actuaciones en el litoral. La náutica deportiva en general y la especializada en el rango superior (es decir, megayates y superyates) genera riqueza en forma de empleo directo e indirecto, consumiendo productos especializados tanto del sector náutico pesquero como del turístico recreativo. En definitiva, constituyen una indudable fuente de riqueza. Andalucía reúne condiciones sobradas para competir con éxito en el sector con países como Italia, Francia, Portugal o Marruecos. Afortunadamente, tanto la Junta de Andalucía como el Excmo. Ayuntamiento de Málaga, así como las Autoridades portuarias del sistema portuario andaluz de interés general del Estado, conscientes de esta realidad, están actuando con eficiencia y eficacia, apoyando el desarrollo de este sector.

¿Cuáles son los retos de OCP de cara a los próximos años y cómo van a navegar en tiempo de crisis energética y económica?

OCP (Ocean Capital Partners) pretende ser una referencia en el sector marítimo portuario, en general, y en el de la náutica deportiva, en particular. Una adecuada selección de socios en el ámbito local, donde se desarrollan las actividades, así como en el internacional, para las diferentes actividades acometidas, constituye una de las prioridades del grupo OCP. La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, el desarrollo de actuaciones que aumenten la absorción de CO₂, las facilidades para la utilización de nuevos combustibles (GNL), los sistemas de recogida y tratamiento de residuos y las instalaciones para el suministro de energía eléctrica en muelles son actuaciones prioritarias en las instalaciones portuarias gestionadas por empresas participadas por OCP. Igualmente, generar empleo de calidad, maximizar la utilización de recursos, minimizar las emisiones contaminantes, aprovechar las capacidades locales así como las globales, son los retos que OCP aborda con determinación.

La Economía Azul es un sector emergente en Europa y el mundo. ¿Cómo podemos impulsarla, por ejemplo, en Andalucía?

Actualmente el hidrógeno verde, así denominado por producirse con energías limpias, está siendo objeto de enorme atención. La técnica actual hace que producir hidrógeno consuma mucha energía y, siendo la molécula de hidrógeno la más elemental, los peligros de fuga son máximos, pues el hidrógeno es altamente explosivo. Además, actualmente, el esfuerzo inversor en investigación sobre el hidrógeno verde está al alza. Andalucía es una de las zonas más soleadas de Europa y, por tanto, reúne condiciones excepcionalmente buenas para



almacenar energía solar produciendo hidrógeno líquido. En Andalucía se ubican las plantas regasificadoras de Cartagena y Huelva, con enorme tradición en el almacenamiento, manejo y transporte de Gas Natural Licuado (GNL). Además, por Andalucía entran los dos gasoductos que debieran traer gas (en estado gaseoso) de Argelia. Así, Andalucía ocupa una posición relevante en el almacenamiento y distribución de GNL y en las instalaciones de energía solar. Igualmente, podría también ocupar una posición de privilegio en la generación de energía marina eólica, aprovechando las fuertes corrientes que se dan en el Estrecho de Gibraltar. Sin embargo, las medidas de protección ambiental de ese territorio impiden el desarrollo de estas tecnologías.

¿Necesita el país un Ministerio del Mar? ¿Y qué más necesita la Economía Azul española?

¿Hacia qué lugar hemos de ir? Sí, España, país marítimo por excelencia, necesitaría concentrar competencias en el ámbito marítimo y litoral,

creando un Ministerio del Mar o una Secretaría de Estado. Portugal, de hecho, tiene un Ministerio del Mar, integrador de competencias diversas anteriormente. Francia, por su parte, tiene una Secretaria de Estado del Mar, en línea con Italia... España tiene pendiente la agrupación de competencias en la gestión del mar y el litoral, que actualmente están muy repartidas. Tenemos como ejemplos la vigilancia marítima y costera, con barcos grises de la Armada (y blancos de la flota hidrográfica de la Armada), azules de Aduanas, del Ministerio de Hacienda, naranjas de Salvamento Marítimo de la DGMM, verdes de la Guardia Civil, los del IEO (Instituto Español de Oceanografía), los de vigilancia pesquera de las Comunidades Autónomas y los de vigilancia ambiental. También se incluyen aquí los de limpieza de aguas de los municipios litorales y el equipamiento municipal de limpieza de playas (la administración estatal de costas no depura ni limpia aguas ni playas), policía municipal que

vigila playas, policía portuaria, guardia civil y policía armada, helicópteros de Salvamento Marítimo. Comunidades Autónomas litorales, Guardia Civil y Policía Nacional además de La Armada, el Ejército de Tierra y, naturalmente, el Ejército del Aire. Los puertos y la marina mercante del antiguamente denominado Ministerio de Fomento, Pesca de Agricultura, Costas de Medio Ambiente, Armada y Guardia Civil del Mar de Defensa, Aduanas de Hacienda, Sanidad de Sanidad, la calidad del agua marina de nadie, el borde litoral sustraído al ámbito municipal. ¿Se puede gestionar un municipio litoral sin el litoral? Aquí tenemos a Marbella, Benidorm, Barcelona, Málaga, Coruña, Bilbao, por citar algunos ejemplos.

"El hidrógeno verde está siendo objeto de enorme atención"



INTERNACIONALIZACIÓN DEL CMMA EN LA SMM DE HAMBURGO

JAVIER NORIEGA DESTACA QUE "EL OBJETIVO HA SIDO TRATAR DE UNIR LA ECONOMÍA AZUL DEL NORTE Y EL SUR DE EUROPA"

TOMÁS PÉREZ BENZ, VOCAL DE INTERNACIONAL Y FORMACIÓN DEL CLÚSTER, CIERRA UNA AGENDA DE REUNIONES DE ALTÍSIMO NIVEL PARA ESTA MISIÓN COMERCIAL

Málaga, 10 de septiembre de 2022.- El Clúster Marítimo-Marino de Andalucía (CMMA) acudió del 6 al 9 de septiembre a la feria marítima y naval más importante del mundo, la SMM de Hamburgo (Alemania). El Clúster andaluz estuvo representado por su presidente, Javier Noriega, y su vocal de Internacional y Formación, Tomás Pérez Benz, quien elaboró y ejecutó una potente agenda de reuniones al más alto nivel con clústeres internacionales y entidades e instituciones punteras en la Economía Azul. El fin último de la presencia del CMMA en Hamburgo es, sin duda, impulsar la internacionalización de las empresas marítimo-marinas o azules andaluzas en otros mercados, contribuyendo así a la expansión de este sector en auge en la comunidad autónoma. En total, se mantuvieron 21 encuentros con los diferentes actores nacionales e internacionales.

Así, el CMMA se centró en desarrollar una importante agenda internacional conformada por hasta 21 reuniones cerradas por Tomás Pérez Benz. Los representantes del Clúster Marítimo-Marino de Andalucía se reunieron con el Clúster Marítimo del Norte de Alemania, con cuya cúpula se analizaron proyectos conjuntos en sectores como la energía, los puertos, la logística y la digitalización. Este contacto al más alto nivel ayudará, sin duda, a la internacionalización de las empresas andaluzas y su penetración en Alemania y a la transferencia de tecnología, un campo en el que ambos clústeres están muy interesados. Noriega y Pérez Benz estuvieron reunidos con la gerente del Clúster del Norte de Alemania en Hamburgo, Lina Harms, así como el doctor Jens Tathoff, miembro de su comité ejecutivo. Además, hubo encuentros con los clústeres de Bulgaria y Ucrania, respectivamente, con los que se abordaron diferentes líneas de colaboración.

Se habló de economía circular y sostenibilidad con el Clúster búlgaro y en relación al ucraniano, se trató de las oportunidades para el desarrollo del sector marítimo-marino condicionadas por la coyuntura actual. Incluso, se hicieron contactos con empresas tecnológicas de la Economía Azul en Alemania e Italia. Noriega y Pérez Benz se reunieron, además, con el Súper Clúster Marítimo de Canadá y el Clúster Marítimo de Canadá, con cuyos representantes se habló de potenciar las relaciones en campos como la pesquería e innovación. La delegación visitó el Centro de Competencias Marítimas (MA-CO) de Hamburgo, un centro de formación de primer nivel orientado a desarrollar todo tipo de capacidades relacionadas con las operaciones marítimas, con el fin de conocer su forma de trabajar y establecer líneas de colaboración en sus áreas de especialidad.

Por otro lado, tanto Noriega como Pérez Benz mantuvieron reuniones con sus homólogos en clústeres nacionales tales como el Clúster Marítimo de Canarias, el Clúster Marítimo de Cantabria, el Foro Marítimo Vasco y el Clúster Naval de Cádiz. Con esta última organización, se mantuvo un encuentro para estudiar e informar de los proyectos que cada una desarrolla en su ámbito de actuación y se habló de la necesidad de impulsar una estrategia común en relación a la Economía Azul en Andalucía. "Estamos felices por haber tenido esta reunión que, sin duda, fortalece a la comunidad", dijo Noriega, quien indicó, además, que el CMMA se reunió con el Puerto de Algeciras y Comport, es decir, las empresas que componen la Comunidad Portuaria de la Bahía de Algeciras, con cuyos representantes se trató acerca de la internacionalización de las empresas de la zona. También mantuvieron contactos con la Royal Institution Of Naval Architects.





EL CMMA FORJA IMPORTANTES ALIANZAS EN LA SEATRADE CRUISE MED 2022

El Clúster Marítimo-Marino de Andalucía (CMMA) desembarcó el miércoles 14 y el jueves 15 de septiembre en el Seatrade Cruise Med 2022, la feria de turismo de cruceros más importante del mundo, un evento en cuya primera jornada se contabilizaron en torno a 2.000 visitas. Se ha celebrado en el Palacio de Ferias y Congresos de Málaga capital. En total, son más de 160 los expositores que forman parte de este evento: puertos, navieras, empresas auxiliares y un largo etcétera conforman la columna vertebral de una cita imprescindible en el ámbito internacional. Allí ha estado, claro, el Clúster andaluz, uno de cuyos principales ejes estratégicos es el impulso del turismo azul, en el que se encuadraría el de cruceros.

Este turismo se desarrolla hoy bajo los parámetros de la innovación, la sostenibilidad y la penetración tecnológica. Así, por parte del CMMA acudieron a la cita su presidente, Javier Noriega, el vicepresidente primero, Adrián Westendorp, su gerente, Mar Recuna, y el responsable de Atención al Socio y Consultoría, Miguel Ángel Serón. Todo el cuadro directivo y técnico impulsó una importante agenda de reuniones con el fin de seguir trabando alianzas estratégicas con los principales actores de la Economía Azul andaluza. La cúpula del Clúster andaluz mantuvo así importantes reuniones y encuentros con los responsables del Puerto de Algeciras, con su presidente a la cabeza, Gerardo Landaluce, ahondando en la colaboración iniciada por la organización empresarial y uno de los puertos más importantes de Europa, proa de la Economía Azul, un camino que se concretará a corto plazo con la celebración de importantes eventos conjuntos. Otra reunión destacada fue la mantenida con el presidente de la Autoridad Portuaria de Motril, José García Fuentes, y su equipo, para analizar posibles vías de colaboración futura que se concretarán en diferentes campos relacionados con la logística y la industria naval; y también hubo contactos con el presidente de la Autoridad Portuaria de Melilla, Víctor Gamero, para la organización de la primera misión comercial del Clúster



Marítimo-Marino andaluz a Melilla, así como también se acordó avanzar en materia náutica. Hubo contactos con otros puertos del Estado, en los que nuestros socios tienen proyectos en desarrollo o en vías de estudio.

Con Esther Molina Crespo, gerente de Suncruise Andalucía, entidad que es socia estratégica de esta organización, el presidente estuvo comentando varios aspectos relacionados con el Observatorio Internacional de Cruceros y Náutica (Obsertur). El CMMA da la enhorabuena en este sentido a Suncruise Andalucía por el lanzamiento de esta iniciativa tan vital para el turismo marítimo en la región. También se dio un fructífero encuentro con la Asociación de Empresas Turísticas de Cádiz (AETC), con cuyo equipo directivo se están analizando posibles proyectos en el ámbito del turismo azul para esa provincia andaluza, relacionados, claro está, con la franja costera y marítima. Hubo tiempo asimismo para reunirse con socios del Clúster, presentes en la cita con el fin de desarrollar y potenciar sus proyectos propios.



Así, se mantuvieron reuniones con Francisco Jiménez, director de Aeronavalía, Óscar Herrero, de Ocean Ecoestructuras y Gojko Kremenic, de Andalu Sea Robótica Submarina. Por último, Noriega y los suyos mantuvieron contactos con el Puerto de Tokio para tratar temas de exportaciones en materia agroalimentaria, y las entidades que impulsan el turismo de cruceros en Gales o Puerto Rico con el fin de incrementar nuestras alianzas internacionales.



From Grey to Blue



"Ocean Ecostructures aporta soluciones para puertos deportivos, comerciales y plataformas offshore para mitigar los impactos medioambientales generados y ayudar a la transición hacia un entorno nature-positive"

"Nuestra Solución Basada en la Naturaleza regenera biodiversidad marina, secuestra CO2 y recupera la capacidad del océano para luchar contra el cambio climático"

Ocean Ecostructures es socia del CMMA



El CMMA acude a la toma de posesión de la nueva Consejería de Economía Azul andaluza

El presidente del Clúster Marítimo-Marino de Andalucía (CMMA), Javier Noriega, y la gerente de la organización, Mar Recuna, estuvieron presentes el pasado martes, 20 de septiembre, en la toma de posesión de los altos cargos de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, un acto que tuvo lugar en la sede de la consejería, en Sevilla, a las siete de la tarde. Así, el equipo directivo de este departamento juró su cargo en presencia del titular de esta cartera, Ramón Fernández-Pacheco, quien además efectuó un emotivo discurso de bienvenida y recordó a sus colaboradores que los andaluces han depositado en ellos la confianza para liderar numerosos cambios con el fin de mejorar en la vida de los ciudadanos. Noriega y Recuna quisieron felicitar así a los nuevos altos cargos de la Consejería de Economía Azul, desearles suerte en su gestión y tender la mano al equipo de Fernández-Pacheco para avanzar juntos en esta línea estratégica capital, dado que esta materia es, en palabras del presidente del CMMA, "un horizonte de desarrollo y sostenibilidad para Andalucía, en donde de forma innovadora, el Gobierno de nuestra región pone la proa hacia uno de los mejores futuros para nuestra tierra y sus personas. Siempre que hemos mirado al mar hemos vivido buena parte de nuestros momentos más brillantes en Andalucía, nos

ha ido bien y es una mirada a recuperar. Y en esa travesía tienen al CMMA completamente a su lado. Es una aventura la de la mar que nos permite soñar alto y ser una referencia en Europa en materia de biodiversidad, desarrollo y proyectos de Economía azul punteros a nivel mundial. Los andaluces se lo merecen". En lo que respecta a Economía Azul, el consejero señaló que la comunidad autónoma es una "tierra maravillosa, con mil kilómetros de costa y dos fachadas, la atlántica y la mediterránea", de forma que la Economía Azul aporta más del 10% del PIB andaluz, "el escenario es sencillamente apasionante". También señaló que su intención es "situar a Andalucía como referente de la Economía Azul", de tal manera que ya se está trabajando en una estrategia al respecto, la ya bautizada como EA2. "Andalucía necesita su propia agenda estratégica en Economía Azul: lo tenemos todo, tenemos los recursos y contamos con el talento de empresas y empresarios de Andalucía", destacó. Entre los que tomaron posesión de sus nuevas funciones, se encuentra la secretaria general de esta consejería, María del Mar Plaza, así como el viceconsejero, Sergio Arjona, y los ocho delegados territoriales, entre ellos el malagueño José Antonio Víquez.



cluster
marítimo-marino de andalucía

#PASIONPORLAECONOMIAZUL

TEXTO DEL CMMA

El Clúster Marítimo-Marino de Andalucía (CMMA) aboga por que la autonomía y todos y cada uno de sus municipios costeros vuelvan, de nuevo, su mirada al mar, porque las mejores páginas de la historia de la región se han escrito, precisamente, cuando nuestras almas abrazaron el Atlántico y el Mediterráneo. En el CMMA, #vivimoselmar