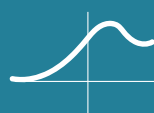




SOSTENIBILIDAD DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LUJO DE ESPAÑA



**OBSERVATORIO
SOSTENIBILIDAD**

ÍNDICE

I INTRODUCCIÓN.....	2
II METODOLOGÍA Y ÁMBITO DE ESTUDIO.....	5
III MARCO GEOGRÁFICO, CONDICIONANTES Y VALORES AMBIENTALES DE LAS MARINAS.....	12
III.I PUERTO SOTOGRANDE.....	13
III.II PUERTO DEPORTIVO DE ESTEPONA – PUERTO JOSÉ BANÚS.....	17
III.IV CARTAGENA YACHT PORT.....	20
III.V MARINA DE VALENCIA.....	24
III.VI MARINA PORT IBIZA – MARINA IBIZA.....	26
III.VII PORT ADRIANO – PUERTO PORTALS – REAL CLUB NÁUTICO DE PALMA.....	30
III.VIII MARINA PORT VELL.....	34
IV RESULTADOS IV.I ODS - PLANETA.....	36
IV.I.I ODS6 – Agua limpia y saneamiento.....	38
IV.I.II ODS 7 – Energía asequible y no contaminante	40
IV.I.III ODS 12 – Producción y consumo responsables.....	42
IV.I.IV ODS 13 – Acción por el clima.....	44
IV.I.V ODS 14 – Vida submarina.....	46
IV.I.VI ODS 15 – Vida de ecosistemas terrestres.....	51
IV.II ODS – PERSONAS.....	52
IV.III. ODS – PROSPERIDAD.....	55
IV.IV ODS – PAZ, ASOCIACIONES.....	57
V RECOMENDACIONES.....	59

I INTRODUCCIÓN

La Agenda 2030 es el plan de acción aprobado el 25 de septiembre de 2015 por la asamblea General de la ONU a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Se articula mediante 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que sustituyen a los Objetivos de desarrollo del Milenio introduciendo en primer plano la variable de sostenibilidad. Es decir, valoran la actuación de todos los agentes sociales y económicos bajo el principio de la sostenibilidad (cumplir con las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las de las generaciones futuras).

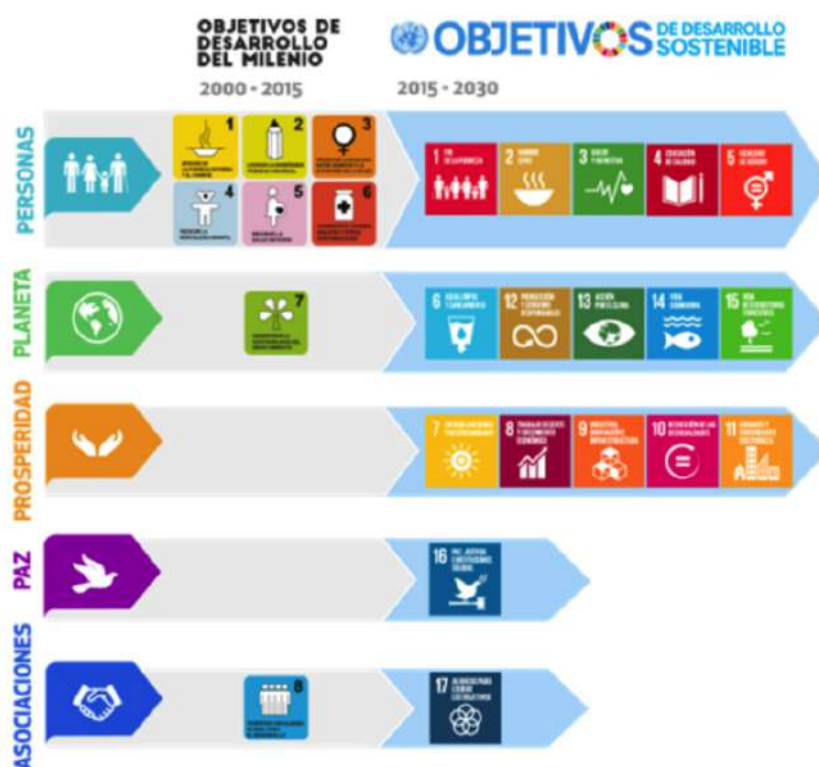


Figura 1. Clasificación habitual de los ODS y relación con los ODM.

Habitualmente los 17 ODS y los 8 ADM a los que sustituyen se suelen clasificar en 5 grandes grupos tal como muestra la siguiente imagen: Personas, los más directamente relacionados con el bienestar de la persona; planeta; que recoge los objetivos más directamente relacionados con medio ambiente; prosperidad, relacionados con el desarrollo económico y generación de riqueza para las sociedades, paz, el ODS 16 de nueva relación, y muy relacionado con la justicia, y Alianzas, el ODS 17, que sustituye directamente el ODM 8. Para la evaluación del desempeño de los puertos deportivos y clubes náuticos, se ha optado por mantener esta clasificación, salvo por la inclusión del ODS 7, referido a energía, en el grupo de planeta atendiendo a su fuerte vinculación con el ODS 13 (acción por el clima). Esto es importante pues se trata del grupo más importante para el sector.

Los ODS pueden parecer objetivos alejados de la capacidad de actuación de pequeñas y medianas empresas, como son los clubes y puertos deportivos, pero nada más lejos. Se trata de objetivos de alcance global que exigen actuaciones por parte todos los agentes sociales, independientemente de su tamaño, si bien la capacidad de actuación de pequeñas empresas es pequeña, sin su contribución agregada, alcanzar las metas los objetivos será imposible. Además, las acciones a implementar en cada caso, serán siempre de índole transversal, afectando a muchas áreas de actuación de la empresa. El turismo es probablemente el sector económico más importante de la economía española.

De acuerdo con datos de Exceltur, principal asociación empresarial española del sector, el turismo supuso en el año 2022, en España un volumen de actividad de 159.490 millones €, lo que supone el 12,2% del PIB de dicho año. Estas dos cifras indican por sí solas lo importante que es la adaptación de este sector económico a las estrategias de sostenibilidad para poder alcanzar las metas de los ODS. Resulta evidente, que dentro de este volumen de negocio, los puertos deportivos, no supone una participación dominante, en comparación con hotelería, restauración, o el transporte de viajeros, pero, no se debe infravalorar. Según los datos de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (Marinas de España), en España hay más de 350 puertos deportivos y más de 150.000 amarres. Un sector que en las tres últimas décadas ha experimentado un fuerte crecimiento, calculándose un incremento de los amarres en este periodo del 250%. Se publican estimaciones de su volumen de negocio en 200 millones de €, en el año 2022. Tal volumen de negocio debe hacer su contribución a la consecución de los objetivos de la agenda 2030.

-
1. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2023/01/17/companias/1673960751_828579.html
 2. <https://marinasdeespana.es/>
 3. <https://www.europapress.es/turismo/transportes/noticia-negocio-gestion-amarres-puertos-deportivos-espanoles-rozo-2022-200-millones-euros-20230517112929.html>
-

II METODOLOGÍA Y ÁMBITO DE ESTUDIO

No siendo factible en este momento evaluar el desempeño de los más de 350 clubes náuticos y puerto deportivos que se localizan a lo largo de los más de 8.000 km de costa española, el Observatorio de la Sostenibilidad ha optado por realizar una evaluación de un reducido número, que el objetivo del presente informe es ilustrar la situación actual del sector a partir del desempeño de una pequeña selección de los puertos que, por su nivel de exclusividad, excelencia y reconocimiento internacional, están llamados a ser los que lideren la revolución sostenible del sector. Puertos que deberían la referencia para el resto del sector en la implantación de políticas de sostenibilidad efectivas para el cumplimiento de las metas de los ODS.

Ser una empresa líder además de una evidente ventaja competitiva de marca, supone una responsabilidad respecto a la imagen del conjunto del sector. Se han seleccionado 11 puertos en total, con más de 7.000 amarres, (cerca del 5% del total de España) todos ellos situados en el Mediterráneo, la costa con la demanda más fuerte y nivel económico de los usuarios. La tabla y el mapa siguientes muestran algunos detalles de los once puertos deportivo y clubes náuticos seleccionados, y los localizan geográficamente.

Nombre	Abreviatura ⁴	Logo	CCAA	Localización	Municipio	nº de amarres
				Provincia		
Puerto Sotogrande	STG		Andalucía	Cádiz	San Roque	1.382
Puerto Deportivo de Estepona	PDE		Andalucía	Málaga	Estepona	447
Puerto José Banús	PJB		Andalucía	Málaga	Marbella	+900
Yacht Port Cartagena	YPC		Murcia	Murcia	Cartagena	310
Marina de Valencia	MVA		Com. Valenciana	Valencia	Valencia	+800
Marina Port Ibiza	MPI		Baleares	Baleares (Ibiza)	Ibiza	89
Marina Ibiza	MIB		Baleares	Baleares (Ibiza)	Ibiza	425
Port Adriano	PAD		Baleares	Baleares (Mallorca)	Calviá	574
Puerto Portals	PPO		Baleares	Baleares (Mallorca)	Calviá	650
Real Club Náutico de Palma	RCNP		Baleares	Baleares (Mallorca)	Palma de Mallorca	1.019
Marina Port Vell	PVB		Cataluña	Barcelona	Barcelona	410

4. Usada a efectos prácticos en el presente proyecto

Es importante aclarar cuál es la realidad que pretende evaluar el estudio, que se refiere específicamente a la introducción de la sostenibilidad durante la gestión de las instalaciones durante la fase de explotación de los clubes náuticos. Para ello partiendo de la clasificación indicada de los ODS en el epígrafe I, se han definido una serie de áreas de actuación en cada ODS sobre las que se revisaran las acciones y la eficacia que cada club realiza en su ámbito de actividad. Siendo este estudio un proyecto enfocado a empresas, pero realizado de forma independiente a las mismas, la información útil para dicha evaluación procede forzosamente de lo publicado libremente por cada empresa, que se encuentra fundamentalmente en sus webs corporativas, y la publicación y difusión que hayan hecho de los elementos de sus sistemas de gestión, como las políticas ambientales, y sobre todo, los informes ambientales periódicos. Es necesario asumir que probablemente haya acciones relacionadas con sostenibilidad que permanezcan ocultas por razones de estrategia de comunicación de cada empresa. Para evitar desmerecer o no valorar adecuadamente algún aspecto de cualquier puerto se ha solicitado expresamente por correo información específica a cada uno, que consideren adecuada para suplir cualquier falta de información. En la fecha de publicación de la primera versión del informe ninguna ha dado respuesta a dicha solicitud. No la idea es mantener el informe abierto hasta la publicación de una segunda versión en la que cada club pueda facilitar la información que considere oportuna.

En cualquier caso, la filosofía del informe no es la negatividad. No busca señalar cuales son los puertos que peor lo hacen, sino tratar de destacar cuales son las mejores prácticas y cuáles son los puertos más avanzados en positivo, con el objetivo de convertirlos en referencia de buena actuación para todos los demás, no tanto el puerto en si, como las prácticas y acciones concretas que realizan para progresar hacia la sostenibilidad. Este concepto, progresar, es importante. Se entiende que las metas de los ODS son objetivos en cuya consecución han de intervenir todos los actores de la sociedad, estrado, ciudadanía y empresas. Es por ello que la evaluación de cada área de actuación de cada ODS se califica en función de la valoración de sus actuaciones al respecto en una escala de cuatro escalones:

- **Muy positiva.** Las actuaciones del puerto en esta materia contribuyen de forma muy destacada en la consecución de las metas, en relación con la actuación de los demás puertos.
- **Positiva.** Sus actuaciones van claramente encaminadas hacia las metas, pero no destacan demasiado de los demás puertos.
- **Moderada.** El puerto realiza actuaciones en sentido correcto, pero o son muy escasas, o falta concreción informativa sobre su alcance o resultados. Puede ser el caso de que un puerto calcule su huella de carbono, pero de sus resultados no se puedan sacar conclusiones o no informen de una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Un caso muy habitual de esta valoración se da cuando un puerto ostenta bandera azul, lo cual presupone el cumplimiento imperativo de ciertos criterios, pero no se facilita información de detalle complementaria al respecto.

- **Sin progreso.** No hay acciones al respecto de la sostenibilidad, o no se informa.

A la hora de valorar el desempeño de cada puerto, es muy importante no olvidar, que tan importante es hacerlo bien, como hacerlo saber; sobre todo en el caso de esta reducida selección de 11 puertos que se consideran los líderes del mercado, especialmente en el sector más lujoso y visible, y con cuyo comportamiento contribuyen de forma protagónica a la imagen del sector. Las buenas prácticas en materia de sostenibilidad son siempre positivas per se, pero publicitándolas adecuadamente contribuyen a su puesta en práctica en otras empresas, por lo que su alcance y eficacia se pueden multiplicar en breve periodo de tiempo.

En el desempeño de las empresas de este sector, es importante comprender que no todos los grupos de ODS son igualmente importantes para el mismo, siendo mucho más destacable la importancia de los seis que constituyen el llamado grupo de planeta. Son los ODS más referidos a los aspectos materiales de lo que convencionalmente se llama medio ambiente. Son los más importante en este caso por cuanto una de las bases principales del sector turística, del que forman parte las marinas recreativas o deportivas, es la alta calidad ambiental de emplazamiento en que se sitúa el puerto. Para realizar su actividad de forma competitiva, es preciso un escenario de calidad paisajística, biodiversidad, baja contaminación; que podemos denominar activos ambientales. Al mismo tiempo la actividad turística y recreativa genera externalidades negativas, como toda actividad económica, que deben ser correctamente corregidas para evitar que afecten negativamente a los citados activos ambientales del emplazamiento. Por ello la sostenibilidad en este sector es pues un vector fundamental para la competitividad a medio y largo plazo, de las marinas, y por ello es lógico que atraigan los mayores esfuerzos directos.

Ello no significa que los demás grupos de ODS no tengan su valor, las marinas, como toda empresa, realizan su actividad dentro de un contexto socioeconómico, en el que el objetivo final es el bienestar de las personas, lo cual es el objetivo general de la Agenda 2030. Pero lo más efectivo es comenzar el camino hacia la sostenibilidad centrándose en los aspectos más directamente relacionados con la actividad propia de cada empresa. Una marina puede y debe realizar acciones concretas muy efectivas relacionadas con la conservación de las praderas de posidonia, o evitar los accidentes con cetáceos en su entorno cercano. Su contribución por ejemplo a la justicia en las relaciones laborales esta, más diluida en su entorno económico, pero poco más puede hacer que actuar correctamente con su plantilla.

Por lo anterior la valoración del grupo de ODS de Planeta es más detallado. Una vez valoradas las áreas de actuación de cada ODS de este grupo se realiza una valoración de todo el ODS, y posteriormente una del grupo de planeta. Respecto a esto, es importante comprender que no todo aspecto a valorar tiene el mismo peso. Muchas áreas de actuación se corresponden a la medición de resultados efectivos sobre alguna variable de sostenibilidad, como por ejemplo el consumo de materiales, o las emisiones de gases de efecto invernadero, y otras se refieren a la adopción de medidas concretas para conseguir dichos resultados. Evidentemente las primeras tienen más peso, que las segundas, que valoran los esfuerzos realizados independientemente de que sus resultados sean efectivos. Pero los segundo no se deben minusvalorar. En muchas ocasiones lleva tiempo concluir si por ejemplo las acciones para reducir el consumo eléctrico son útiles, o está claro que son objetivos más globales difíciles de evaluar a nivel de un puerto, como por ejemplo impulsar la navegación sin motores de combustión, pero todo esfuerzo tiene un valor.

Se resumen las áreas de actuación de actuación de cada ODS de planeta a continuación:

ODS	Áreas temáticas de valoración	Principales aspectos a valorar
	Consumo agua	Registro de consumo y si se identifica una tendencia creciente. Aplicación de soluciones técnicas para ahorro de agua
	Ahorro de agua en jardinería	Solo si hay áreas ajardinadas importantes. Superficies de césped, aplicación de tecnologías de ahorro de agua o xerojardinería
	Reutilización de aguas	Uso de agua reciclada
	Códigos de conducta ambiental	Se incluyen <u>aspecto</u> de ahorro de agua en los diferentes códigos de conducta de usuarios, personal, visitantes....
	Educación ambiental sobre aguas continentales	Actividades de educación y sensibilización sobre aguas
	Consumo electricidad	Registro de consumo y si se identifica una tendencia creciente. Aplicación de soluciones técnicas para ahorro de electricidad
	Consumo fósiles	Registro de consumo y si se identifica una tendencia creciente. Aplicación de soluciones técnicas para ahorro de combustibles
	Producción renovables	Producción in situ de energía renovable. Consumo de energía con garantía renovable
	Códigos de conducta	Se incluyen <u>aspecto</u> de ahorro de energía en los diferentes códigos de conducta de usuarios, personal, visitantes....
	Consumos de materiales	Registro de consumo y si se identifica una tendencia creciente. Aplicación de medidas de ahorro de consumo. Compromisos de consumo de materiales sostenibles. Medidas para <u>reducir consumo</u> de plásticos de un solo uso.
	Residuos asimilables urbanos	Registro de generación y si se identifica una tendencia creciente. Recogida <u>separativa</u> . Aplicación de medidas de reducción
	Residuos peligrosos	Registro de generación y si se identifica una tendencia creciente. Recogida <u>separativa</u> . Aplicación de medidas de reducción
	Dispositivos de limpieza de barcos	Medidas para recogidas de aguas residuales y/o de sentinas. Gestión correcta
	Varadero	Medidas para evitar contaminación desde el varadero a las aguas o los suelos colindantes
	Limpieza de aguas del puerto	Dispositivos y medidas para mantener limpias las aguas del puerto y evitar propagar contaminación
	Códigos de conducta	Se incluyen aspectos de prevención, reducción y separación de residuos en los diferentes códigos de conducta de usuarios, personal, visitantes....
	Medidas de sensibilización y formación	Actividades de formación y sensibilización sobre residuos y consumos de materiales
	Emisiones GEI y compensaciones	Registro de generación GEI y compensaciones. Inscripción de huella de carbono en MITECO. Identificación de tendencia creciente. Medidas correctoras
	Movilidad no emisora interna	Medios de transporte internos no emisores. Vehículos eléctricos y/o bicicletas.
	Movilidad no emisora externa	Puntos de carga de vehículos eléctricos, de alta y baja potencia. Medidas para la movilidad marina no emisora
	Formación, investigación y sensibilización	Actividades de investigación, formación y sensibilización sobre cambio climático
	Acciones sobre el medio marino <i>in situ</i>	Ejecución o colaboración en proyectos para proteger o recuperar los ecosistemas marinos y sus especies, en el puerto o el entorno cercano de sus aguas (el área más frecuente de navegación de sus usuarios)
	Acciones sobre el medio marino <i>ex situ</i>	Ejecución o colaboración en proyectos para proteger o recuperar los ecosistemas marinos y sus especies, en el puerto en aguas alejadas del puerto.
	Acciones de sensibilización, información e investigación	Actividades de investigación, formación y sensibilización sobre el ecosistema marino
	Código de conducta para personal y usuarios	Se incluyen aspectos de conservación del ecosistema marino en los códigos de conducta de usuarios, personal, visitantes....
	Acciones sobre el medio natural terrestre <i>in situ</i>	Ejecución o colaboración en proyectos para proteger o recuperar los ecosistemas terrestres y sus especies, en áreas cercanas al puerto
	Acciones sobre el medio natural terrestre <i>ex situ</i>	Ejecución o colaboración en proyectos para proteger o recuperar los ecosistemas terrestres y sus especies, en áreas alejadas del puerto
	Acciones de sensibilización, información e investigación	Actividades de investigación, formación y sensibilización sobre el ecosistema marino
	Código de conducta para personal y usuarios	Se incluyen aspectos de conservación del ecosistema marino en los códigos de conducta de usuarios, personal, visitantes....

En los otros grupos de ODS la valoración no es tan detallada y se evalúa de forma más directa cada ODS, se definir previamente áreas de interés en cada ODS.

III MARCO GEOGRÁFICO, CONDICIONANTES Y VALORES AMBIENTALES DE LAS MARINAS

III.I PUERTO SOTOGRADE

Sotogrande se sitúa en la comarca de Campo de Gibraltar, en el término municipal de San Roque, el sector más oriental de la costa de Cádiz, a orillas del Mediterráneo. Se trata de dos urbanizaciones alejadas más de 10 km del núcleo principal de San Roque, la más oriental de las cuales aloja una manga marina que penetra dentro de la misma ofreciendo la posibilidad de amarrar en la dársena del club náutico o incluso al pie de las viviendas de la urbanización. La marina fue inaugurada en 1987 y actualmente ofrece casi 1.400 amarres, por lo que es la más grande de las evaluadas en el presente informe.

Es el único puerto deportivo del municipio y de la costa mediterránea gaditana. Avanzando en sentido oeste por la costa, no hay más puertos deportivos, hasta entrar en el estrecho de Gibraltar, donde se encuentra Queens Quay Marina, en el sector de Poniente de Gibraltar, o el Puerto Alcaidesa Marina, en La Línea de la Concepción, también dentro de la Bahía de Algeciras. Por el este el más cercano es el Puerto Deportivo La Duquesa, en Manilva, ya en la provincia de Málaga.

En fase terrestre el Puerto se encuentra adyacente por el oeste al Estuario del Río Guadiaro, incluido en el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía en 1989, como paraje Natural. Se extiende sobre una extensión de 35 has que separa el Puerto de la urbanización adyacente en la desembocadura del río. Un humedal ocupado en su mayor parte por vegetación del hábitat de interés de la Directiva 92/43 de código 92D0, Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (Nerio-Tamaricetea y Securinegion tinctoriae)

A unos 700 m más al sur del estuario, al otro lado del campo de golf, se extiende un espacio protegido mucho más extenso, el Parque Natural de los Alcornocales, de más de 170.000 has, que se extiende desde la costa de San Roque hacia el interior donde cubre gran parte del sector oriental de la provincia de Cádiz. Ambos espacios están incluidos en la Red Natura 2000 como Zona de Importancia Comunitaria (ZIC), pero además en esta red y con la misma clasificación se extienden el espacio Ríos Hozgarganta y Guadiaro (aguas arriba del estuario).

A unos 700 m más al sur del estuario, al otro lado del campo de golf, se extiende un espacio protegido mucho más extenso, el Parque Natural de los Alcornocales, de más de 170.000 has, que se extiende desde la costa de San Roque hacia el interior donde cubre gran parte del sector oriental de la provincia de Cádiz. Ambos espacios están incluidos en la Red Natura 2000 como Zona de Importancia Comunitaria (ZIC), pero además en esta red y con la misma clasificación se extienden el espacio Ríos Hozgarganta y Guadiaro (aguas arriba del estuario).



Figura 2. Situación de Sotogrande (línea roja), en relación con los espacios protegidos y la Red Natura 2000 terrestre (rayado azul).

En la fase marina tras la desembocadura del río se encuentra un espacio de la Red Natura 2000 estrictamente marino. Fondos Marinos del estuario del Río Guadiaro, en zona de tránsito inevitable para cualquier embarcación al sur del puerto.



Figura 3. Situación del ZIC Fondos Marinos Estuario del Río Guadiaro (rayado amarillo), en relación con el Puerto de Sotogrande (Línea roja)

Este espacio integra un sistema fluvio-mareal. Siendo muy importante para la conservación de ictiofauna que frecuentan el estuario del río bien como refugio para cría de alevines o bien durante la reproducción, destacando entre todas ellas la lamprea, (*Petromyzon marinus*). También es un espacio relevante para el Hábitat de Interés Comunitario 1110: Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda.

Al norte del puerto, en la adyacente playa de Torreguadiaro el Inventario Español de Patrimonio Natural y Biodiversidad (IEPNB), identifica la presencia del hábitat de interés de la Directiva 92/43, de código 1210, vegetación anual sobre desechos marinos acumulados, que se describe como herbazales halonitrófilos costeros mediterráneos de barrillas y ribanos marinos.

El IEPNB identifica en las aguas marinas adyacentes al puerto la presencia constatada de 21 especies marinas incluidas en su inventario, de las que se debe destacar por su clasificación como amenazadas de 12 especies. Tres especies en peligro crítico, la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) en todo el mundo, la lapa ferrugínea (*Patella ferruginea*), en Andalucía. La tortuga verde (*Chelonia mydas*), se considera en peligro a nivel mundial, aunque solo vulnerable a nivel de España.

En peligro se constata la presencia de un cetáceo, el rorcual azul (*Balaenoptera musculus*), y la tortuga laúd (*Dermochelys coriácea*). Se añaden 7 especies de cetáceos en situación vulnerable; el cachalote (*Physeter macrocephalus*), rorcual común (*Balaenoptera physalus*), rorcual boreal (*Balaenoptera borealis*) rorcual aliblanco (*Balaenoptera acutorostrata*), la marsopa (*Phocoena phocoena*) y dos delfines clasificados como vulnerables en sus poblaciones mediterráneas; delfín común y delfín mular (*Delphinus delphis* y *Tursiops truncatus*).

El Informe Nacional de Calidad de Aguas de Baño 2022, del Ministerio de Sanidad, toma datos de tres puntos cercanos al puerto, dos al norte, en la playa de Torreguadiario y uno al sur en la playa de Sotogrande, resultando la calidad de las aguas en los tres puntos “excelente”.

III.II PUERTO DEPORTIVO DE ESTEPONA – PUERTO JOSÉ BANÚS



Estepona se localiza en el sector más occidental de la cota del sol, a mitad de camino entre Sotogrande, a 18 km por el oeste; y Puerto Banús a unos 20 km por el este. Entre Estepona y Puerto Banús no hay ninguna otra marina en posición intermedia, mientras que hacia occidente se encuentra el puerto deportivo de la Duquesa, en Manilva, antes de llegar a Sotogrande.

El Puerto Deportivo de Estepona, se sitúa en la fachada marítima de la ciudad, al igual que PJB, en el distrito marbellí de nueva Andalucía. Este último, inaugurado en 1970 es con sus más de 900 amarres el tercero más grande de los evaluados en el presente estudio.

El espacio protegido más importante de su área son los Fondos Marinos de la bahía de Estepona, 552 has de fondos marinos situados justo frente a la ciudad y su puerto. Otro espacio marino protegido se encuentra a unos 9 km hacia el este, la ZEC de El Saladillo-Punta de Baños, 3.247 km² de superficie de aguas marinas, incluidas además dentro de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España (RAMPE).

Puerto Banús se sitúa en el municipio de Marbella, en la comarca de la Costa del Sol Occidental, de la que representa su principal núcleo urbano. Es una comarca en la que el principal sector económico es el turismo. No es el único puerto deportivo del municipio. Más al este se localizan también los puertos deportivos de Marbella, Marina la Bajadilla, y Cabopino, Hacia el oeste no hay más puertos en el municipio, y no se encuentra otro hasta el de Estepona, a 20 km.

En la fase terrestre en sus inmediaciones se localizan dos espacios incluidos en la Red Natura 2000, en la fase terrestre, las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) de Río Verde al este, y la de Río Guadaiza al oeste, y que corresponden a la protección de los hábitats cauces y riberas de ambos cursos de aguas continentales.

No hay espacios protegidos ni espacios de Red Natura 2000 en las aguas marinas del puerto ni en las inmediaciones cercanas. El espacio protegido marino más cercado es la ZEC de El Saladillo-Punta de Baños, 3.247 km² de superficie de aguas marinas, situada a 5,5 km al oeste de Puerto Banús. Es una zona incluida dentro de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España (RAMPE).

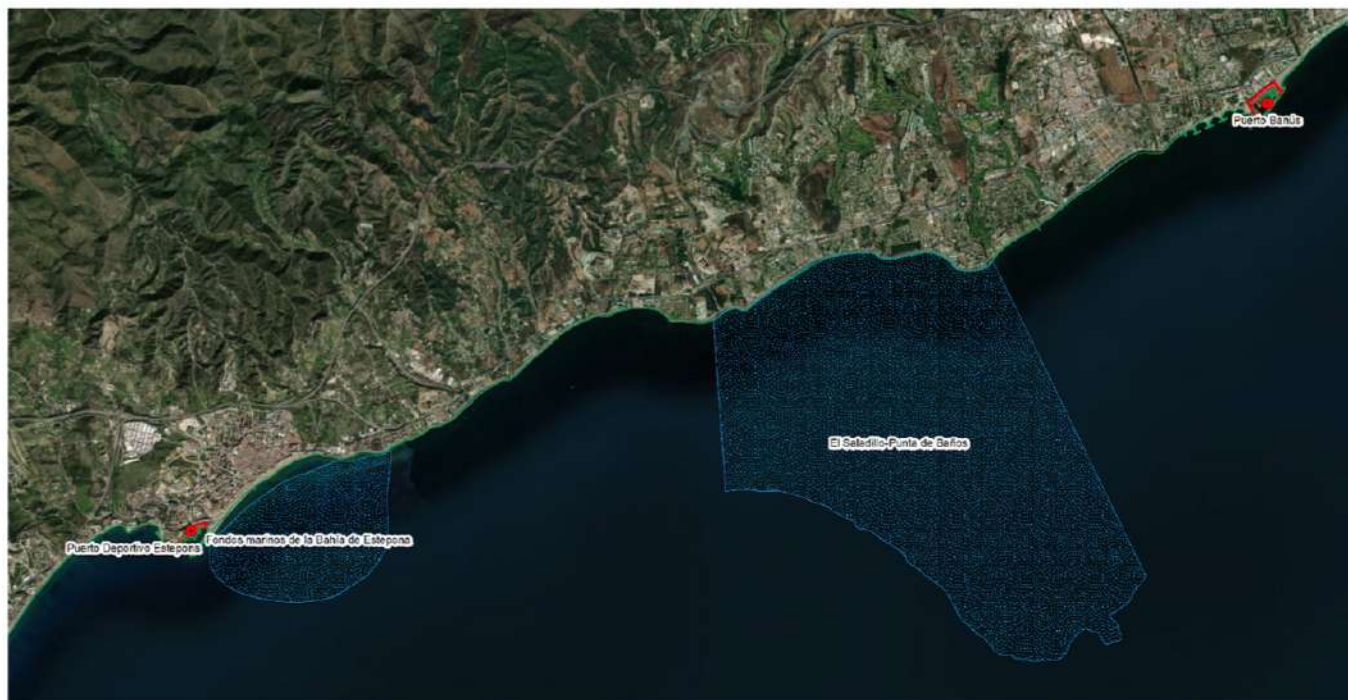


Figura 4. Situación de PDE y PJB, en relación con las áreas marinas protegidas (punteado celeste)

El IEPNB identifica en las aguas marinas adyacentes a estos dos puertos la presencia constatada de 16 especies marinas incluidas en su inventario, de las que se debe destacar por su clasificación como amenazadas de 10 especies. Dos especies en peligro crítico, la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) en todo el mundo, y la lapa ferrugínea (*Patella ferruginea*), en Andalucía. La tortuga verde (*Chelonia mydas*), se considera en peligro a nivel mundial, aunque solo vulnerable a nivel de España.

Se clasifican en peligro, la tortuga boba (*Caretta caretta*), y la tortuga laúd (*Dermochelys coriácea*) a nivel mundial ambas, aunque la laúd en España se considera tan solo vulnerable. También se clasifica como en peligro a nivel mundial el rorcual común, el rorcual común (*Balaenoptera physalus*), aunque como vulnerable en Andalucía.

Clasificadas como vulnerables, se constata la presencia de cachalote (*Physeter macrocephalus*), vulnerable en todo el mundo, el delfín común (*Delphinus delphis*) vulnerable en el Mediterráneo, y delfín mular (*Tursiops truncatus*), en todas las aguas españolas; al igual que la marsopa común (*Phocoena phocoena*).

Además de estas especies el IEPBN identifica la presencia de cuatro tipos de hábitats marinos de dicho inventario, presentes en las aguas marinas del entorno de Puerto Banús: 30402, arenas y arenas fangosas infralitorales y circalitorales; 30405, fondos detríticos biógenos infralitorales y circalitorales; 30202, roca circalitoral dominada por invertebrados; y 30103, roca infralitoral superior protegida.

Las aguas de la costa de Marbella además están clasificadas como zona protegida declarada de protección de especies acuáticas significativas desde un punto de vista económico (moluscos).

El Informe Nacional de Calidad de Aguas de Baño 2022, del Ministerio de Sanidad, toma datos de tres puntos cercanos a PDE, Playa del Cristo y Playa de la Rada 1 y 2; y a PJB, Playa Puerto Banús, y Playa Nueva Andalucía, resultando la calidad de las aguas en los tres puntos, “excelente”.

El índice de Calidad del aire elaborado por MITECO a partir de la información de la cercana a PJB estación de medición de Río Real en el último año señala una calidad buena o razonablemente buena el 99% de los últimos 365 días.

5. Zonas protegidas especies acuáticas: Moluscos (mapama.gob.es)

III.IV CARTAGENA YACHT PORT



La dársena de Yacht Club se encuentra dentro del Puerto de la Ciudad de Cartagena, entre la dársena militar al oeste, y la del puerto pesquero al este; en uno de los puertos más antiguos del Mediterráneo occidental. Es el segundo con menos amarres evaluados en este estudio.

Aunque la Bahía de Cartagena es un punto muy intensamente antropizado desde antiguo y con importantes desarrollos industriales, el entorno de la costa del poniente oriental de la Región de Murcia, está muy poco transformada y no hay otros puertos deportivos demasiado cerca. De esta manera hacia el este el puerto deportivo más cercano es el del Club Náutico de Cabo Palos, a más de 25 km, y hacia el oeste el Puerto Deportivo de Mazarrón a unos 23 km.

Gran parte de esta costa está bajo alguna figura de protección. Al salir de la ciudad de Cartagena, hacia el este, se encuentra primero la Sierra de la Fausilla, incluida en Natura 2000. Hacia el oeste se encuentran en la costa los espacios natura 2000 de Cabezo Roldán, La Muela y Cabo Tiñoso.

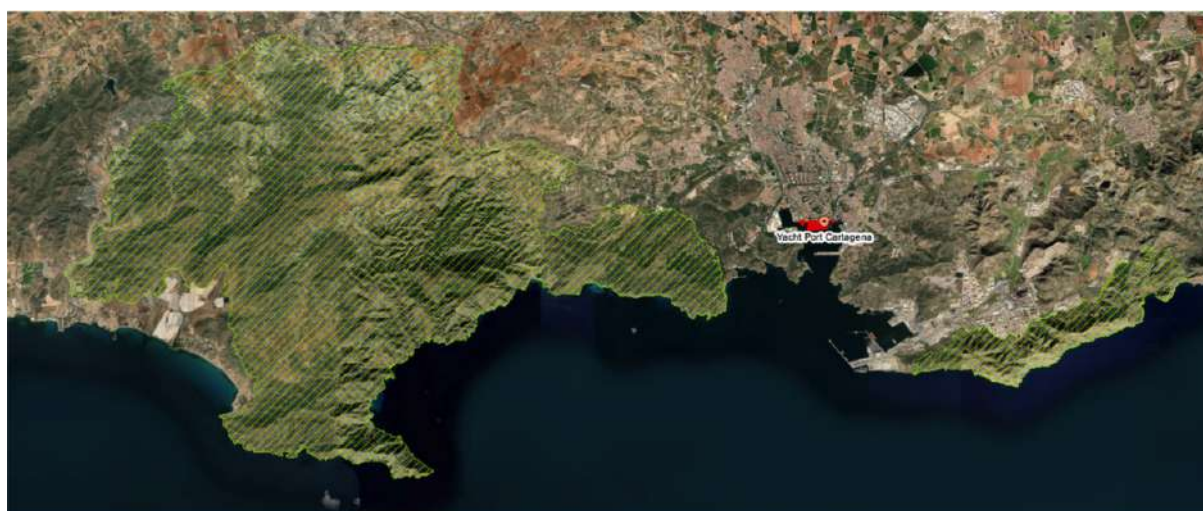


Figura 5. Situación de Yacht Port Cartagena (línea roja), en relación con los espacios protegidos terrestres (rayado verdoso)

Este elevado grado de protección de la parte terrestre tiene su continuación en la fase Marina. La Mayor parte de las aguas marinas de la costa de poniente de Murcia están dentro de RAMPE (Red de Áreas Marinas Protegidas de España), como parte la Zona Especial de Conservación (ZEC) Valles submarinos del Escarpe de Mazarrón, y además en el sector a occidente de Cartagena, de forma superpuesta la Zona de Especial protección para las aves (ZEPA) del Espacio marino de los Islotes Litorales de Murcia y Almería.

Ambos espacios forman parte de la Red Natura 2000. De la primera debe destacarse la importancia de sus aguas y sus fondos para calderones, delfines y tortuga boba para su alimentación y su papel en sus movimientos migratorios. La segunda acoge las únicas poblaciones reproductoras de pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*) en el litoral peninsular español. También cría en ambos enclaves el paño europeo (*Hydrobates pelagicus*).

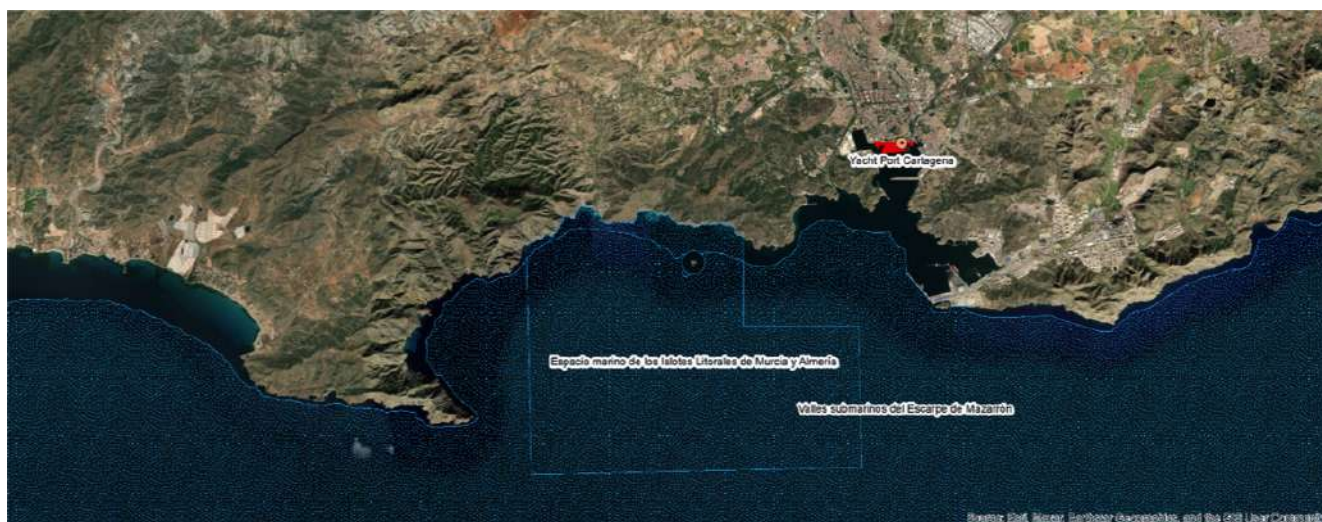


Figura 6. Situación de los espacios protegidos marinos (punteado celeste) en relación con el puerto de Cartagena (el Espacio Marino de los Islotes se superpone a la ZEC de los Valles Submarinos).

Se observa que, en la práctica, es imperativo atravesar estas zonas protegidas para navegar desde o hacia el puerto de Cartagena, por lo que es imperativo arbitrar medidas de conducta adecuadas para los usuarios de Yacht Port Club. En el interior del puerto y la bahía de Cartagena no se identifican hábitats de interés de la Directiva 92/43, pero frente a las playas de la zona occidental de la amplia ensenada que se extiende entre la Isla de Escombreras en la salida de la Bahía de Cartagena, y Cabo Tiñoso,

Al oeste (Puerto de Mazarrón) es muy importante la presencia de praderas de posidonia, hábitat prioritario de la Directiva (código 1120). Son formaciones de importancia capital para la conservación de las propias playas, y por su cercanía al Cartagena, deben ser tenidas muy en cuenta en el comportamiento a bordo de sus embarcaciones.



Figura 7. Áreas con presencia de praderas de posidonia (manchas rojas) en las playas occidentales entre isla de Escombrera y Cabo Tiñoso. Posición de Yacht Port Cartagena, punto rosado.

Respecto a las especies marinas de interés para la conservación IEPNB confirma la presencia de 13 especies de interés de su inventario en el entorno de Cartagena. 10 de ellas consideradas como amenazadas. Al igual que en los puertos andaluces, la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) encuentra en estado crítico.

La lapa ferrugínea (*Patella ferruginea*) se considera amenazada a nivel global, (crítico en Andalucía). También se consideran en peligro dos tortugas: tortuga boba (*Caretta caretta*), y tortuga laúd y (*Dermochelys coriácea*). Las otras 6 especies de indicadas se clasifican como vulnerables y son la tortuga verde (*Chelonia mydas*), vulnerable a nivel de España y 5 cetáceos, cachalote (*Physeter macrocephalus*), rorcual común (*Balaenoptera physalus*), rorcual aliblanco (*Balaenoptera acutorostrata*), delfín común (*Delphinus delphis*) y delfín mular (*Tursiops truncatus*) vulnerables ambos delfines en el Mediterráneo.

El Informe Nacional de Calidad de Aguas de Baño 2022, del Ministerio de Sanidad, toma datos de un punto situado a la entrada del puerto, Playa Cala Cortina, con resultado “excelente”.

El índice de Calidad del aire elaborado por MITECO a partir de la información de la cercana estación de medición Mompean en el último año señala una calidad desfavorable o regular el 13% de los últimos 365 días.

III.V MARINA DE VALENCIA



La Marina de Valencia localiza en una dársena totalmente independiente del puerto industrial y comercial de Valencia, con un acceso marino exclusivo. Fue directamente gestionada por la Autoridad Portuaria de Valencia hasta 2004, cuando paso a ser gestionada por una institución pública creada a tal fin, el “Consorcio Valencia 2007”. Sus más de 800 amarres hacen de esta marina la cuarta más grande del informe.

Siguiendo la costa hacia el norte el siguiente puerto deportivo, es Port Saplaya, una urbanización con amarres, al estilo de Sotogrande, a unos 5 km; y algo más alejado, a unos 11 km, el Puerto Deportivo de La Pobla de Farnals. Son dos Marinas de mucho menores dimensiones que la de Valencia. Hacia el Sur Dentro del ámbito del propio puerto de Valencia, se encuentra el Real Club Náutico de Valencia, en la desembocadura del Turia, y después ya no se encuentra ninguna otra marina hasta llegar al puerto de Gandía a más de 50 km.

Siendo la marina del puerto de una gran ciudad, es evidente que en la fase terrestre no hay espacios protegidos propiamente dichos hasta alejarse de la propia ciudad de Valencia. El más cercano y el más importante, es el Parque nacional de la Albufera, que se extiende al sur de la ciudad, justo tras cruzar la desembocadura del Turia, que mantiene hacia el sur una fachada marina legalmente protegida de casi 30 km hasta alcanzar Cullera. Si bien el Parque Natural se limita la fase terrestre, es espacio Natura 2000 que le acompaña, se extiende también por la fase marina e un ancho variable de unas dos millas. Frente a esta zona, pero mar adentro, se extiende una importante superficie marina incluida en RAMPE, la ZEPA Plataforma-talud marinos del Cabo de la Nao, situada a más de 35 km de la marina hacia el sur.



Figura 8. Situación de los espacios natura 2000 en fase marina-costera, al sur de la Marina de Valencia (áreas punteadas).

Respecto a las especies marinas de interés para la conservación IEPNB confirma la presencia de 7 especies amenazadas de su inventario en el entorno de Valencia, consideradas como amenazadas. La más amenazada es la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*), en peligro crítico.

Se consideran en peligro la tortuga boba (*Caretta caretta*). Las otras 5 especies de indicadas se clasifican como vulnerables y son la tortuga verde (*Chelonia mydas*), vulnerable a nivel de España y 4 cetáceos, cachalote (*Physeter macrocephalus*), rorcual común (*Balaenoptera physalus*), delfín común (*Delphinus delphis*) y delfín mular (*Tursiops truncatus*) vulnerables ambos delfines en el Mediterráneo.

El Informe Nacional de Calidad de Aguas de Baño 2022, del Ministerio de Sanidad, toma datos dos puntos en las playas del Cabanyal y la Malva-Rosa, adyacente por el norte al puerto, situadas a la entrada del puerto; ambas con resultado “excelente”

El índice de Calidad del aire elaborado por MITECO a partir de la información de la cercana estación de medición de Avenida de Francia en el último año señala una calidad desfavorable o regular el 12% de los últimos 365 días

III.VI MARINA PORT IBIZA – MARINA IBIZA

El puerto de Ibiza se localiza en la capital de la isla, en su sector meridional, donde acoge las dársenas del Port Marina Ibiza al oeste, y al este Marina Ibiza. Dentro del propio puerto de Ibiza hay otra dársena ocupada por otros puertos deportivo, Botafoc Eivissa, y Club Náutico de Ibiza, y en el resto de la isla hay dos puertos deportivos más, en Santa Eularia y en Sant Antoni Abad.

Hasta fecha bastante reciente esta marina estaba gestionada por Grupo Ocibar (titular también de Port Adriano) con el nombre de Ibiza Magna. El cambio de titularidad en favor de del Grupo Tanit Ibiza Port SA – Marina Port Ibiza, supuso entre otras cuestiones organizativas el cambio de nombre. Es la más pequeña de todas las contempladas en el presente informe. Marina Ibiza, situada en el lado contrario es bastante más grande y ha realizado obras de ampliación recientes que han aumentado mucho su capacidad.

En la fase terrestre el espacio natural protegido más cercano al puerto de Ibiza es el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, un humedal costero a 5 km al sur. Hay un espacio Natura 2000 terrestre, bastante cercano al puerto, Serra Grossa, a poco más de 2,5 km de la ciudad.

Lo más interesante de los espacios protegidos en las inmediaciones del puerto de Ibiza es comprobar que la protección del Parque Natural de las Salinas se prolonga por las aguas y fondos marinos que conectan el sur de Ibiza con la isla de Formentera (de sus 16.000 has, 13.000 son marinas), y en sus márgenes se incluye una zona de protección complementaria incluida en RAMPE, el Espacio Marino de Formentera y del Sur de Ibiza. Todo este conjunto está incluido dentro de la Red Natura 2000. Además, en la costa este de Ibiza, se extienden parcialmente superpuestas las ZEPAS marinas del Área Marina de Cap Martinet, y del Espacio Marino del Levante de Ibiza.

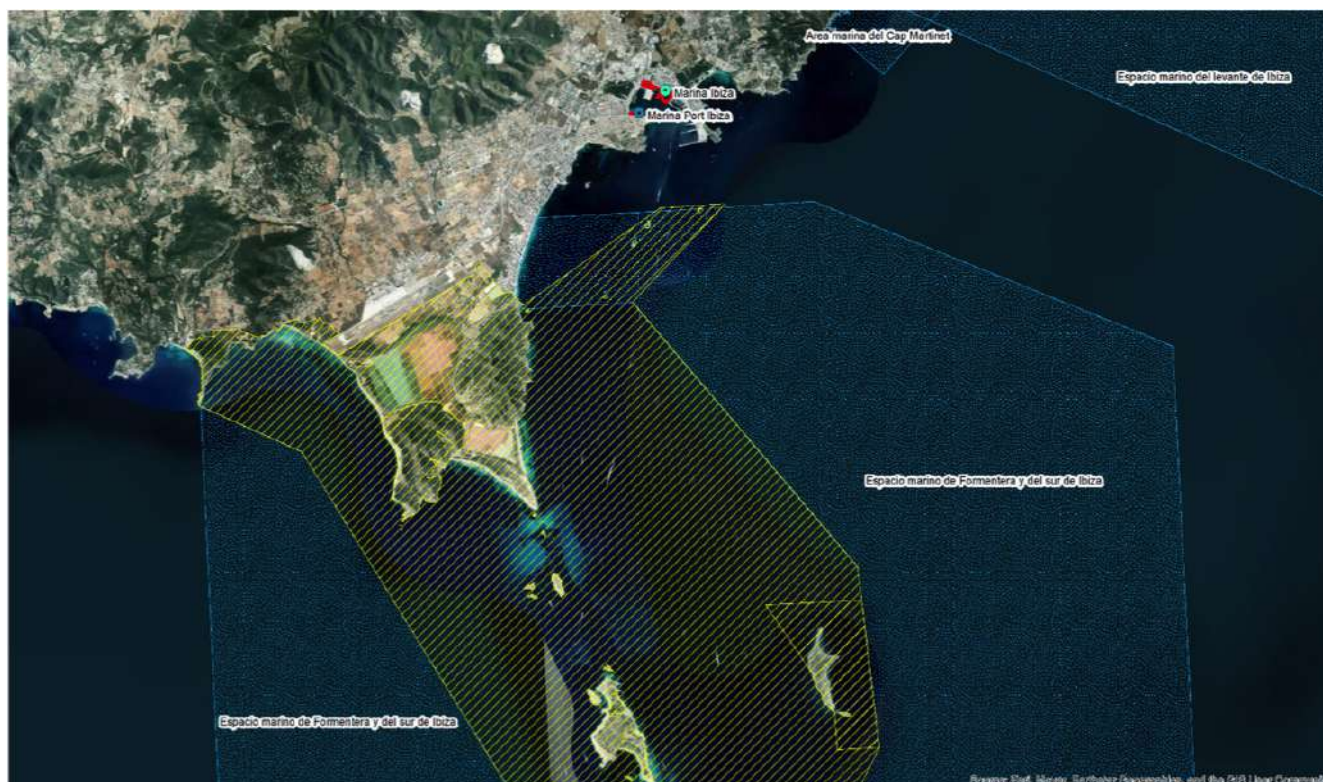


Figura 9. Situación de los espacios marinos protegidos del entorno del puerto de Ibiza (puntos beige y azul). El rayado amarillo corresponde al Parque Natural, y el punteado celeste, los espacios Natura 2000 incluidos en RAMPE

En el mapa se observa que el pasillo de acceso al puerto de Ibiza sin transitar por zona protegida es tan estrecho como apenas 3.000 m. Además, estos espacios protegidos son en gran medida un potente foco de atracción para la actividad de las embarcaciones recreativas con base en el puerto. Lo cierto es que el parque natural, los espacios Natura 2000 y en general en toda la costa de Ibiza y Formentera albergan una importante superficie de praderas de posidonia, hábitat de prioritario de la Directiva 92/43/CEE, que juega un papel muy importante en la protección de las arenas de las playas de Ibiza y Formentera.



Figura 10. Áreas con presencia de praderas de Posidonia (verde) oceánica en el entorno del puerto de Ibiza (puntos celeste y beige)

Además, el parque es un punto de máxima importancia para los movimientos de aves migratorias. La ZEPA del Espacio marino del levante de Ibiza es muy importante por incluir un par de islas de máxima importancia para tres aves de situación muy comprometida: la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) considerada amenazada en estado crítico, que tiene su población en el islote de Tagomago, y en el más cercano islote de Santa Eularia, el paño europeo (*Hydrobates pelagicus*), y la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*). La segunda está clasificada en el libro rojo de las aves de España como amenazada y la segunda como vulnerable.

El inventario de especies marinas del IEPNB identifica 11 especies de su actual catálogo en el entorno cercano al puerto, 7 de ellas consideradas como amenazadas. En peligro crítico la ya citada pardela balear. En peligro en Baleares el delfín común (*Delphinus delphis*) y la tortuga boba. (*Caretta caretta*). Se consideran vulnerables, el cachalote (*Globicephala melas*), el rorcual común (*Balaenoptera physalus*) y la tortuga verde (*Chelonia mydas*), y el delfín mular (*Tursiops truncatus*), en Baleares.

El Informe Nacional de Calidad de Aguas de Baño 2022, del Ministerio de Sanidad, toma datos de puntos en la playa de Talamanca, con calidad buena.

El índice de Calidad del aire elaborado por MITECO a partir de la información de la cercana estación de medición de Dalt Vila en el último año señala una calidad buena o razonablemente buena el 99% de los últimos 365 días.

III.VII PORT ADRIANO – PUERTO PORTALS – REAL CLUB NÁUTICO DE PALMA



Los tres puertos seleccionados para el presente estudio en la isla de Mallorca se sitúan en el sector más occidental de la isla, a lo largo de una línea de 16 km entre ellos, por lo que sus condicionantes ambientales son bastante similares. Port Adriano, es el más occidental, adyacente a Santa Ponsa y la urbanización el Toro. Gestionado por Ocibar, ha ejecutado obras de ampliación recientes que han incrementado mucho su capacidad, alcanzando casi los 600 amarres.

Orientado a poniente en la península de Cap de Cala Figuera, y también en el municipio de Calviá, pero más al este, en el tramo de costa orientado al sur, se encuentra Puerto Portals, en el núcleo urbano de Portals Nous, marina inaugurada en 1986.

Dentro del puerto de Palma, al pie de su centro urbano se encuentra el RCNP. Uno de los más veteranos de España, fundado en 1948, tras la unión del Real Club de Regatas, cuyas raíces databan de 1891, y el Club España, fundado en 1919. Solo el puerto de Sotogrande ofrece más amarres, de todos los considerados en el estudio.

El sector de los puertos deportivos está muy desarrollado en Mallorca. En el propio puerto de Palma hay muchas otras dársenas de otros clubes como La Lonja Marina Charter, Marina Moll Vell, Naviera Balear, Marina Port de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo, Mistral Charter, Club de Mar Mallorca, o Vert&Vert. También el breve tramo de costa entre los tres clubes evaluados hay otros puertos deportivos, como Port Calanova, en Palma; o Port Portal Vells, en Calviá.

Además, En la propia bahía de Palma al este del puerto, se localizan otros 5 puertos deportivos más, y al norte de Port Adriano, a menos de 3 km de Port Adriano, hay otro puerto deportivo en Santa Ponsa. El sector occidental de Mallorca, es uno de los puntos de la costa española sometida a mayor presión de uso por el sector náutico deportivo-recreativo, por lo que una gestión sostenible si siempre es importante, en este caso debe ser un objetivo de excelencia sobresaliente.

Esta alta demanda de disfrute del mar se debe a una evidente oferta de calidad ambiental del entorno que cuenta con una importante protección legal. El Paraje Natural de Serra de Tramuntana, clasificado como LIC en gran parte de su superficie que se extiende por toda la cornisa norte de la isla, alcanzando la costa, pero no se acerca directamente a las aguas de estos tres puertos. Más cerca de los puertos se encuentra la ZEC Cap de Cala Figuera, muy cerca de Port Adriano. Un área de monte mediterráneo litoral propiedad en gran parte del ministerio de defensa, que ha determinado durante mucho tiempo su no transformación urbana. La clasificación de este espacio dentro de Natura 2000 se prolonga por las aguas adyacentes hacia el este en la ZEC Àrea Marina Cap de cala Figuera, y hacia el oeste, por la enorme extensión de la ZEPA, Espacio Marino del Poniente de Mallorca, área esta última, que también está incluida en RAMPE. Hay otras zonas marinas protegidas un poco más alejadas, la ZEPA Espacio marino del sur de Mallorca y Cabrera (Incluida en RAMPE), al sur de la Bahía de Palma, y la ZEC Sa Dragonera, en el extremo noroccidental de la isla.



Figura 11. Espacios protegidos en el entorno de los puertos deportivos del oeste de Mallorca. En rayado amarillo el Paraje Natural de Serra Tramuntana, en punteado azul Natura 2000 incluidos en REMPA, en rayado azul Natura 2000 marina no incluida en REMPA y en rayado anaranjado ZEC de Cap de Cala Figuera (terrestre).

Como corresponde a un área tan protegida, se identifican importantes representaciones de hábitats naturales, especialmente de interés de la Directiva 92/43/CEE. Tanto en fase terrestre, como en la fase marina, donde el inventario nacional señala la presencia de praderas de *Posidonia oceanica* (hábitat de carácter prioritario) en un área total de 4.400 has.

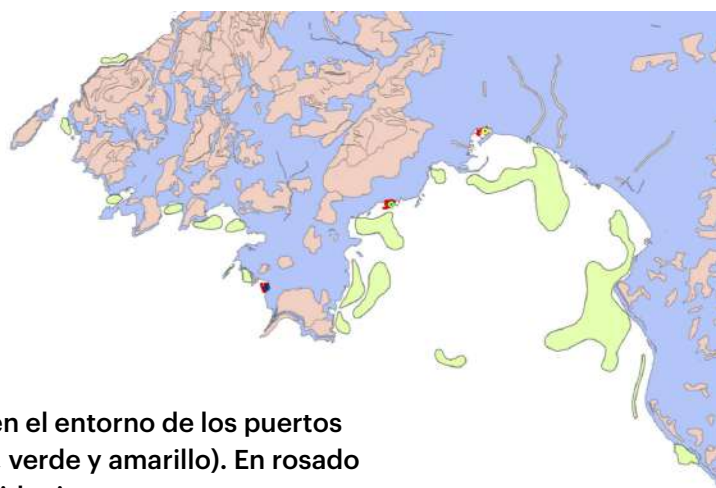


Figura 12. Hábitats de la Directiva 92/43/CEE en el entorno de los puertos deportivos del oeste de Mallorca (puntos azul, verde y amarillo). En rosado hábitats terrestres y en verde praderas de posidonia.

El inventario de especies marinas del IEPNB identifica 12 especies de su actual catálogo en el entorno cercano al puerto, 9 de ellas consideradas como amenazadas. En peligro crítico la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*). En peligro en Baleares el delfín común (*Delphinus delphis*) y la tortuga boba. (*Caretta caretta*). También está amenazada a nivel de toda España la tortuga laúd (*Dermochelys coriácea*). Se consideran vulnerables, el cachalote (*Globicephala melas*), el rorcual común (*Balaenoptera physalus*) y la tortuga verde (*Chelonia mydas*), y el delfín mular (*Tursiops truncatus*), en la población mediterránea.

El Informe Nacional de Calidad de Aguas de Baño 2022, del Ministerio de Sanidad, toma datos de un punto junto a Port Adriano, la playa de Ses Penyes Roges, donde presenta una calidad excelente. Junto a Portals toma datos de las playas de L'Oratori, con calidad excelente y Portals Nous, donde solo alcanza a buena. En el Puerto de Palma, el punto de muestreo más cercano se encuentra en Playa Can Pere Antoni, y sus resultados de calidad indican un valor tan solo suficiente.

El índice de Calidad del aire elaborado por MITECO a partir de la información de la estación de medición de Bellver en el último año señala una calidad inferior a razonablemente buena el 23% de los últimos 365 días

III.VIII MARINA PORT VELL

MARINA PORT VELL
BARCELONA

Marina Port Vell, es el club náutico más importante de la ciudad de Barcelona. Su dársena se localiza en el fondo del puerto viejo, acompañado de otras marinas. Como resulta esperable en la segunda área urbana más poblada de España, hay una gran oferta de amarres sin alejarse mucho de esta marina. Fuera del puerto hacia el norte, se encuentra primero la dársena del Port Olímpic, a un km escaso, después, Marina Port Fórum a 5 km, y 1 km y medio más al norte la Marina de Badalona, ya fuera del Municipio de Barcelona. Hacia el sur, el puerto nuevo no tiene dársenas para marina recreativa y tras él se extiende el espacio protegido del Delta del Llobregat, por lo que hay que alejarse 25-30 km para encontrar las marinas más cercanas, Port Esportiu de la Ginesta en Castelldefels, y el Club Nautic de Garraf.

Al igual que ocurre con Valencia, hay que alejarse bastante para encontrar espacios protegidos. En la fase terrestre hay que atravesar toda la ciudad hacia el interior hasta llegar a la Serra de Collserola. Lo más relevante para la navegación, está en la fase marina, donde se encuentra frente a la costa del delta del Llobregat, la ZEPA Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf, incluida en RAMPE, a 10 km al sur de Marina Port Vell.

Los únicos hábitats de interés de la Directiva 92/43 de la zona son de tipo ripario en los cauces de los ríos Besós y Llobregat, o humedales en el delta del Llobregat. En cualquier caso bastante todo ellos terrestres y alejados de la marina.

Respecto a las especies marinas de interés para la conservación IEPNB confirma la presencia de 7 especies amenazadas de su inventario en el entorno de Valencia, consideradas como amenazadas. La más amenazada es la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*), en peligro crítico.

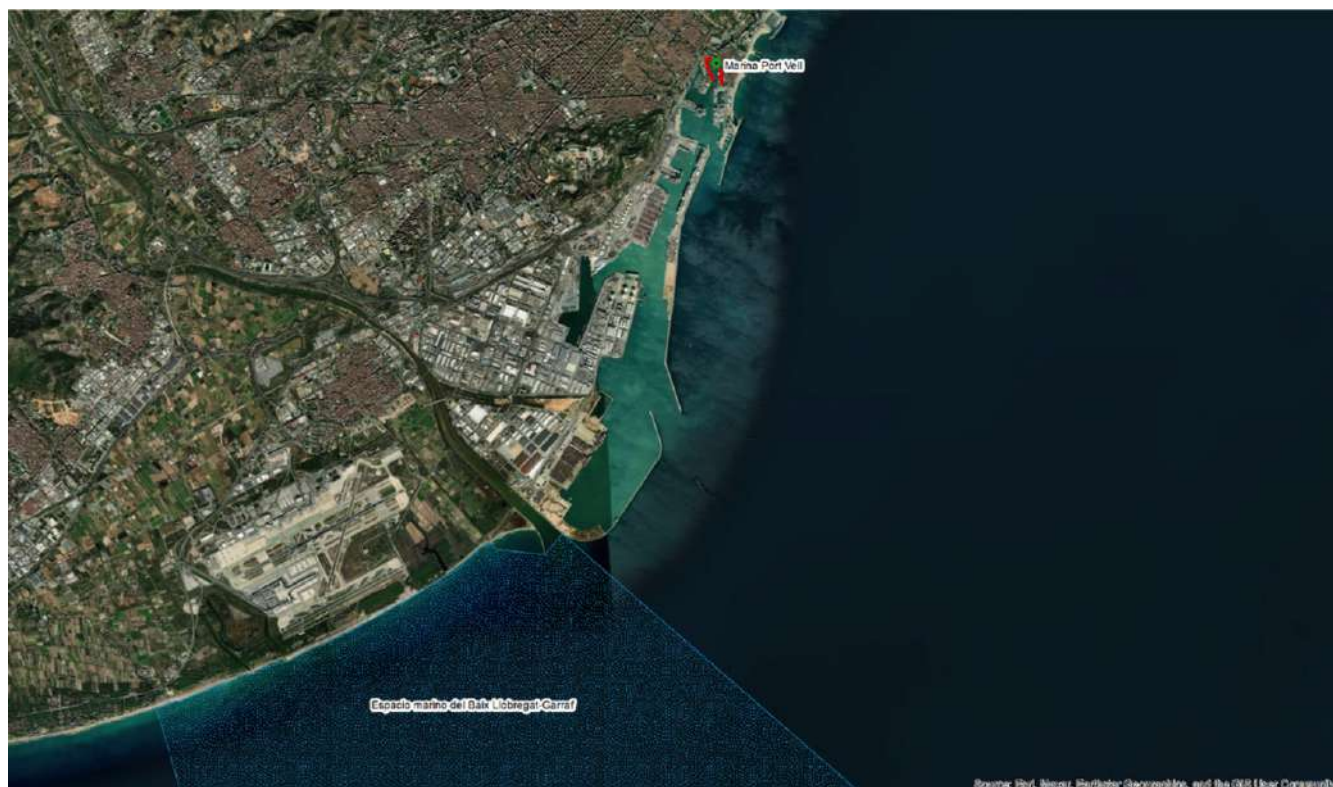


Figura 13. Situación de Marina Port Vell en relación con la ZEPA en Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf (celeste punteado).

Se consideran en peligro la tortuga boba (*Caretta caretta*). Las otras 5 especies de indicadas se clasifican como vulnerables y son la tortuga verde (*Chelonia mydas*), vulnerable a nivel de España y 4 cetáceos, cachalote (*Physeter macrocephalus*), rorcual común (*Balaenoptera physalus*), delfín común (*Delphinus delphis*) y delfín mular (*Tursiops truncatus*) vulnerables ambos delfines en el Mediterráneo.

El Informe Nacional de Calidad de Aguas de Baño 2022, del Ministerio de Sanidad, toma datos de cuatro cercanas a la marina por el norte, En la más cercana, Sant Sebastià, la calidad es excelente, pero en las otras tres, ligeramente más alejadas; Sant Miquel, Barceloneta y Somorrostro; es solamente buena.

El índice de Calidad del aire elaborado por MITECO a partir de la información de la cercana estación de medición de Parc de la Ciutadella en el último año señala una calidad buena o razonablemente buena el 88,5% de los últimos 365 días

IV RESULTADOS IV.I ODS – PLANETA

	PST Puerto Sagunto	Puerto de Valencia	PUERTO BANÚS Mar de Júcar	Yacht Port Canigou	La Marina de Valencia	MARINA PORT IBIZA	MARINERÍA	PORT ADRIANO	PUERTO PORTALS	RCNP Régimen de Control de Pesca	Nº 00000000000000000000
6 Agua limpia y saneamiento	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Moderada	Moderada
7 Energía asequible	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
12 Consumo responsable	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Positiva	Positiva
13 Acción por el clima	Moderada	Sin progreso	MUY POSITIVA	Positiva	Moderada	Moderada	MUY POSITIVA	Moderada	Moderada	Positiva	Sin progreso
14 Vida submarina	Positiva	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	MUY POSITIVA	Positiva	MUY POSITIVA	Sin progreso
15 Ecosistemas terrestres	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
ODS PLANETA	Moderada	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Moderada	Moderada	Positiva	Positiva	Moderada	Positiva	Moderada

Hay tres puertos que muestran evolución en todos los ODS de medio ambiente, Puerto Banús, Marina Ibiza y RCNP. Ninguno de ellos deja de mostrar ninguna aportación significativa en estos 6 ODS. De ellos Puerto Banús es el más destacado por su actuación en materia de ahorro de agua, impulso a la movilidad sostenible y acciones de conservación directa y sensibilización, formación e investigación sobre biodiversidad marina. Marina Ibiza, también destaca por su contribución a la reducción de emisiones en sus operaciones convencionales y en su movilidad interna, no tanto en la externa. RCNP, aporta los resultados de huella de carbono de mayor interés, aunque su apoyo a la movilidad no emisora no parece tan claro. Lo más destacable es su participación en acciones de conservación directa y de sensibilización, información e investigación en materia de ecosistemas marinos.

Port Adriano también destaca en el ODS 14 en relación con acciones para la protección de la posidonia y sensibilización e información sobre la biodiversidad marina. Aunque su aportación al ODS 15 es escasa, lo cierto es que esta es una circunstancia común a todos los puertos.

Los ODS ambientales que concentran la mayor parte de las acciones de los clubes náuticos son el cambio climático y la biodiversidad marina. La economía circular sería el tercero. La recogida selectiva de residuos está implantada en todos, pero hay escasez de información sobre consumos de materias y producción de residuos. El establecimiento de dispositivos para la limpieza de las aguas está experimentando una rápida expansión en todos los puertos, pero no tanto los sistemas de recogida separativa de aguas de sentina.

Los consumos de agua y el desarrollo de la energía renovable (producción o consumo certificado) parece concentrar menos esfuerzo al respecto, pero el ODS con menos actuación de todos el de ecosistemas terrestres.



IV.I.I ODS6 – Agua limpia y saneamiento

	PST	Port de Sant Pere i Sant Pau	PUERTO BANÚS	Yacht Port Cartagena	La Marina de Valencia	MARINA PORT IBIZA	SAFARI GOLF & SPA	PORT ADRIANO	PUERTO PORTALS	RCNP	MARINA PORT SETI
Consumo agua	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso	Moderada	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
Ahorro de agua en jardinería	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	No aplicable	Positiva	No aplicable	No aplicable	Sin progreso	Sin progreso	No aplicable	No aplicable
Reutilización de aguas	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
Códigos de conducta ambiental	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
Educación ambiental sobre aguas continentales	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva
ODS 6	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Moderada	Moderada

Lo más sustancial de este ODS es el ahorro en el consumo de agua, que es el objetivo final de todas las acciones planteadas. En este aspecto Puerto Banús informa de los mejores resultados, con más de un 50% de reducción de consumo entre 2018 y 2022. 17.537 m3, frente a 39.730 m3 cinco años atrás. Otros puertos informan de resultados en buena línea, aunque no tan llamativos.

Por lo anterior el puerto con mejor desempeño es claramente Puerto Banús. Su manual de buenas prácticas ambientales informa de que la red aguas del club está equipada con dispositivos de ahorro como cisternas de doble descarga, difusores y monomando. El suministro de agua a las embarcaciones se realiza mediante un mando de pistola, para reducir el consumo. También se indica normas para reducir el consumo, tanto para el personal de club, como para los usuarios, locales de restauración y comerciales. Para los establecimientos de restauración y comercios recomienda también la instalación dichos dispositivos. Además, en las asambleas formativas para los empleados se considera siempre como un tema a tratar desde 2020. Las superficies de jardines de Puerto Banús son muy reducidas y se constata que en la práctica no hay césped, lo cual es un gran acierto en un clima mediterráneo. En el ODS 6 Puerto Banús solo falla en la adopción de medidas para reutilización del agua, algo en lo que ninguno de los demás clubes náuticos desarrolla ninguna iniciativa. Tras Puerto Banús los puertos que más avanzan son la Marina de Valencia y RCNP.



IV.I.I ODS6 – Agua limpia y saneamiento

La Autoridad Portuaria de Valencia informa de una reducción de consumo del 11% en jardinería en 2022, en todo el puerto, lo cual incluye la Marina, y en términos generales de una tendencia decreciente del consumo de aguas en general de los tres puertos que gestiona, pero no hay información específica sobre los consumos de la Marina.

RCNP informa de consumos hasta 2020 y parece identificarse una tendencia de ahorro relativo, pero muy tenue, y no hay información de 2021 y 2022. En este club se incluyen aspectos relacionados con el agua en el código de conducta para empleados

Marina Port Ibiza facilita datos de consumo, no demasiado recientes, que informan de una situación de estabilidad y Marina Ibiza tiene una tendencia de consumo creciente, a pesar de declarar que realiza bastante comunicación con los clientes para sensibilizar de la necesidad de reducir consumo. Las cifras de consumo de Port Adriano son un tanto obsoletas, hasta el año 2018 y no permiten identificar una tendencia decreciente.

Informa de diversas acciones concretas para reducir consumo como: seguimiento de los consumos de agua realizados por los locales comerciales, envío de cartas de concienciación ambiental a los locales comerciales en caso de detectar un consumo excesivo de recursos, entrega de código de buenas prácticas ambientales a los clientes, a los locales comerciales y al personal de OCIBAR, colocación en los puntos de agua para las embarcaciones de pegatinas animando a ahorrar agua. También se informaba en 2018 de un plan para instalar una desaladora y la creación para 2019 de un sistema de alerta temprana de fugas, pero no se ha localizado más información sobre esto ni sobre los resultados recientes de todas estas acciones sobre los consumos de agua.

Sotogrande, Estepona, Yacht Port Cartagena, Marina de Valencia y Port Vell de Barcelona no informan de nada significativo respecto al ODS 6

IV.I.II ODS 7 – Energía asequible y no contaminante



	PST	PORTUARIAS DE VALENCIA	PUERTO BANÚS	YACHT PORT CARTAGENA	La Marina de Valencia	MARINA PORT IBIZA	MARINA DE BILBAO	PORT ADRIANO	PUERTO PORTALS	RCNP	MARINA DE PORT DE LA
Consumo electricidad	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Positiva	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso
Consumo fósiles	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
Producción renovables	Positiva	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso	Positiva	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Positiva
Códigos de conducta	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
ODS 7	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Moderada	Sin progreso

Atendiendo a las acciones de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) en materia de energía eléctrica, los mejores resultados en energía los obtiene la Marina de Valencia, aunque facilita muy poca información propia del club.

Como en el caso del ODS 6, lo más importante es conseguir reducir el consumo energético, aunque también tiene mucho peso la capacidad para la autogeneración de energías renovables. Los puertos con Bandera Azul tienen que cumplir el criterio de llevar un registro de sus consumos energéticos integrado en sus sistemas de gestión, y se asume que todos ellos lo realizan, pero muchos no facilitan ninguna información concreta sobre ello, como Sotogrande, Estepona. 6 puertos si facilitan datos sobre sus consumos.

La **Autoridad Portuaria de Valencia informa de una reducción en sus consumos eléctricos del 11% en 2022**. Es una cifra bastante positiva, aunque corresponde a todo el puerto y no se informa de lo correspondiente a la Marina, que se presume representa un consumo mucho más reducido al de otras dársenas.

Puerto Banús informa de sus consumos energéticos entre 2017 y 2022, en los que nos identifica una tendencia clara. Si bien en 2021 informó de un mínimo inferior incluso al peor año de la pandemia, 2020, en 2022 ha experimentado un fuerte ascenso. Una de sus principales fallas es la ausencia de producción fotovoltaica significativa.

Cartagena (Bandera Azul) informa de sus consumos entre 2011 y 2017, sin que se identifique una tendencia de reducción; además es información bastante obsoleta.

Si es interesante que informa de la sustitución de los sistemas de iluminación por LED en 2020, aunque si cuantificar el ahorro energético conseguido por el momento.

Marina Port Ibiza informa de consumos energético bastante estables. Si bien el eléctrico parece haber experimentado un importante incremento entre 2021 y 2022, en realidad ello se debe al importante incremento en tamaño de la dársena de club. En términos relativos a la superficie el consumo se redujo un 27%. En el mismo puerto Marina Ibiza también informa de sus consumos eléctricos que se mantienen bastante estables y en consumos de combustibles muestra una divergencia entre la gasolina (decreciente) y gas-oil (decreciente). El ratio de consumo en kWh por persona del conjunto de toda la energía es bastante estable.

RCNP informa también de una tendencia de reducción de consumo desde 2018, pero muestra precaución a la espera de publicar datos más recientes, de 2021 y 2022. Respecto a los consumos de combustibles los datos de 2019 y 2020 no permiten extraer conclusiones, por el efecto de la pandemia COVID.

Respecto a renovables, lo más sobresaliente es que Marina de Valencia confirma la contratación de todo su consumo de energía eléctrica con garantía 100% renovable. Además, actualmente la Autoridad Portuaria de Valencia está realizando pruebas en un dique para la instalación a gran escala de placas fotovoltaica.

Sotogrande destaca por ser la que tiene mayor superficie fotovoltaica, aunque la mayor parte se sitúa en viviendas del puerto, solo una pequeña parte corresponde a sus instalaciones propias (varadero). También es importante la superficie de fotovoltaica de Port Adriano. De Estepona lo más interesante es que declara tener prevista la instalación de placas solares para el agua caliente, pero no facilita información de detalle sobre la ejecución del mismo.

El puerto de Ibiza aporta informaciones divergentes. Si bien Marina Port Ibiza informa de que no hay consumo de energía renovable, Marina Ibiza indica que la electricidad contratada por la autoridad portuaria tiene garantía 100% renovable.

IV.I.III ODS 12 – Producción y consumo responsables



Consumos de materiales	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
Residuos asimilables urbanos	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada
Residuos peligrosos	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada
Dispositivos de limpieza de barcos	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Positiva	Sin progreso	Positiva	Positiva
Varadero	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	No aplicable ⁶	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
Limpieza de aguas del puerto	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Positiva	Sin progreso	Positiva	Positiva	Sin progreso	Positiva	Positiva
Códigos de conducta	Moderada	Moderada	MUY POSITIVA	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Positiva	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso
Medidas de sensibilización y formación	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
ODS 12	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Positiva	Positiva

6. Marina Ibiza declara no tener varadero

La recogida selectiva de los residuos sólidos está muy implantada en todos los clubes y puertos náuticos, pero son escasos los que informan de cifras de producción de residuos. Respecto a los consumos de materiales, tampoco se encuentra mucha información. En fechas recientes solo Puerto Banús y Marina Ibiza informan de una reducción del consumo de papel (y tóner en PJB). La autoridad portuaria de Valencia, también informa la reducción de consumo de papel, pero son cifras que se refieren a todo el puerto. Las informaciones sobre producción de residuos son también escasas. Lo más significativo es la tendencia decreciente de producción de peligrosos de la que informa RCNP.

La mayor parte de los puertos disponen de sistemas de recogida de las aguas residuales de los barcos, destacándose además las instalaciones de Port Adriano y RCNP que disponen equipamientos específicos para las aguas de sentina. Port Vell además informa de la disponibilidad de sistemas fijos de recogida de aguas residuales en cada amarre, que debería proporcionar una mayor eficiencia.

También están bastante extendidos los dispositivos seabin para la limpieza de las aguas de cada dársena.

Puerto Banús destaca sobre todo por la reducción de consumos de materiales y por adoptar medidas para reducir el consumo de plásticos, como las instalaciones de bidones de agua comunitarios con vasos de papel, para eliminar los vasos de plástico. Además, se ha incorporado una cláusula de uso de materiales sostenibles en los contratos de arrendamiento desde 2020. Sus diferentes códigos de conducta (oficinas, varadero y usuarios) contemplan siempre los residuos y vertidos y es muy activo en sensibilización y formación, al nivel de Marina Ibiza. Aunque PJB no informa de ningún tipo de dispositivo de limpieza de las aguas, la presencia de nutria en las aguas del puerto, es un indicador muy evidente de la buena calidad de sus aguas.

RCNP Palma destaca al mismo nivel que Puerto Banús en muchos aspectos. Tiene mejor valoración en la limpieza de las aguas del puerto por su equipamiento para la limpieza de aguas y recogida de aguas de sentina y las cifras de reducción de residuos peligrosos, además de publicar aspectos relativos a residuos en los códigos de conducta.

IV.I.IV ODS 13 – Acción por el clima



	PST		PUERTO BANÚS	Sacros Port Catalunya	La Marina de Vilanova	MARINA PORT IBIZA	ALBUCAIRIA	PORT ADRIANO	PUERTO PORTALS	RCNP	MARINA PORT LEE
Emisiones GEI y compensaciones	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Moderada	Moderada	MUY POSITIVA	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso
Movilidad no emisora interna	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Positiva
Movilidad no emisora externa	Positiva	Sin progreso	MUY POSITIVA	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
Formación, investigación y sensibilización	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Positiva	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso
ODS 13	Moderada	Sin progreso	MUY POSITIVA	Positiva	Moderada	Moderada	MUY POSITIVA	Moderada	Moderada	Positiva	Sin progreso

En este ODS Puerto Banús Y Marina Ibiza destacan por encima de los demás. Puerto Banús destaca en su apuesta por el impulso de las energías renovables. Ha asumido un compromiso de reducción de un 55% de sus emisiones para 2030. Tiene dos emplazamientos para recarga de vehículos eléctricos, y lo más importante, es el único puerto que dispone de cargadores de alta potencia, capaces de recargar un vehículo en tiempos comparables al repostaje de vehículos térmicos. Se ha equipado con vehículos eléctricos y bicicletas para reducir las emisiones de la movilidad interna. Además, para impulsar la navegación de emisiones neutras encabeza dos acciones de gran interés como la creación de la Marca Volta Banús, de acuerdo con el fabricante Volta Yachts, para la comercialización de embarcaciones de tecnología, eléctrica, híbrida y solar en Andalucía y Magreb occidental, que a la no emisión de GEI añade una menor contaminación local por gases y ruidos. Además, en 2022 PJB, ha firmado una alianza con Alianza Net-Zero MAR para la descarbonización marítima. Una plataforma colaborativa sin ánimo de lucro con el objetivo de impulsar la descarbonización y electrificación del sector marítimo en España. Su mayor carencia es el desconocimiento de su huella de carbono. Marina Ibiza informa en su huella de carbono de una tendencia aparentemente descendente de emisiones.

Al igual que PJB ha implantado vehículos de movilidad interna no emisores. Si bien su implicación en movilidad sostenible externa (puntos de recarga de alta potencia y navegación no emisora), no es tan destacable

Respecto a la huella de carbono, lo cierto es que pocos son los puertos que la han calculado para poder conocer de primera mano su desempeño final en la reducción de emisiones GEI. RCNP es el mejor puerto en información y resultados sobre emisiones. Su huella de carbono registrada en MITECO informa de una tendencia decreciente de emisiones y de compensación, el único puerto que informa de esto último.

Cartagena también tiene inscrito su cálculo de huella de Carbono en MITECO, pero solo tiene inscrito de momento los resultados del año 2021, por lo que no se puede identificar una tendencia temporal. Además de ello debe informarse de que YPC se ha sumado al programa Climate Ambition Accelerator, junto a más de 500 empresas, 76 de ellas españolas. Una iniciativa del Pacto Mundial de Naciones Unidas. Se trata de un programa de aprendizaje de seis meses en el que las empresas ampliarán el conocimiento y conocerán las habilidades que necesitan para ayudar a reducir a la mitad las emisiones globales para 2030 y alcanzar el cero neto para 2050 estableciendo objetivos basados en la ciencia

La Autoridad portuaria de Valencia señalan una clara reducción en todo el puerto, lo cual incluye a la Marina, pero no hay información de detalle de la misma. Marina Port Ibiza informa de una reducción de emisiones en términos relativos a la superficie entre 2020 y 2021. Una información demasiado escueta para asumir conclusiones claras. Port Adriano informa también de emisiones, con una tendencia creciente.

Además de Puerto Banús otros 3 clubes disponen de puntos de carga para vehículos eléctricos, pero todos de baja potencia; Sotogrande, Marina Ibiza, Port Adriano.

Respecto a la movilidad no emisora interna, además de puerto Banús, Marina Ibiza y Port Adriano se han equipado también con vehículos eléctricos y bicicletas, Marina Port Ibiza informa de una sustitución parcial de vehículos eléctricos.

IV.IV ODS 14 – Vida submarina



	PST	PORTADRIANO	PUERTO BANÚS	PUERTO CARTAGENA	LA MARCA DE VALÉNIA	MARINA PORT BUZA	MARINERÍA	PORT ADRIANO	PUERTO PORTALS	RCNP	VALENTIA PORT VILL
Acciones sobre el medio marino in situ	Positiva	Sin progreso	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	MUY POSITIVA	Sin progreso	Positiva	Sin progreso
Acciones sobre el medio marino ex situ	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
Acciones de sensibilización, información e investigación	Positiva	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	MUY POSITIVA	Positiva	MUY POSITIVA	Sin progreso
Código de conducta para personal y usuarios	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada
ODS 14	Positiva	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	MUY POSITIVA	Positiva	MUY POSITIVA	Sin progreso

Los clubes con mejor desempeño son Puerto Banús, Port Adriano y RCNP, principalmente en razón a sus acciones directas de conservación en sus aguas propias y ribereñas y a una importante actividad en sensibilización, información e investigación sobre el ODS 14.

Puerto Banús está desarrollando un proyecto para la regeneración de la biodiversidad marina. Instalación 10 placas denominadas LifeBoostingUnits (LBU) de Ocean Structures para regenerar el ecosistema marino, en diferentes puntos del puerto. Se trata de unas estructuras sumergidas que ofrecen distintos hábitats aptos para el crecimiento de una gran variedad de organismos. Incluyen un área de atracción de larvas y vida microscópica, así como una zona de criadero para la recuperación de las poblaciones de peces. La piel exterior está compuesta por un sustrato óptimo para el crecimiento de especies bentónicas como macroalgas. Además de permitir una renaturalización de las aguas del puerto estas estructuras sumergidas permiten una mejora de la calidad del agua y una contribución al ODS13 por la captura de CO2.

Tras solo 4 meses desde su colocación se ha realizado una primera evaluación de funcionamiento en la que se observa que han sido colonizadas por hasta 34 especies, con mayor diversidad sobre todo en las situadas en la bocana. Se detecta una elevada densidad de presencia de peces juveniles, gasterópodos y nudibranchios, además de identificarse huevos de sepia. Además de esto se programan de forma regular limpiezas de fondos con participación del público.

Además, en materia de investigación colabora con la Universidad de Málaga sobre la biodiversidad terrestre y marina de la zona, y en otro de la Universidad de Sevilla, sobre biodiversidad intermareal. En esta última considera con mucha atención, la nutria que habita en los cauces fluviales cercanos y se acerca hasta el puerto para alimentarse. Además de ello mantiene un calendario de acciones de sensibilización en información sobre el ODS14 cada vez más activo desde 2019. Respecto a la biodiversidad intermareal se ha constatado la presencia de la *Patella ferruginea*, especie en estado de conservación crítico, en las aguas del puerto.

RCNP mantiene una colaboración con la Fundación Palmaquarium, a la cual facilita fondos para la recuperación de tortugas y especies marinas de las Baleares. Se han habilitado, tanques especiales para la captura y el mantenimiento de tortugas en problemas o heridas para su posterior realojo o cura. Las acciones para protección de tortugas es algo en lo que coincide con Cartagena Yacht Port, que también ha dispuesto un tanque para depósito de ejemplares heridos o enfermos para su posterior entrega a centros de recuperación de fauna.

Además de lo anterior, RCNP es muy activo en sensibilización, formación e investigación. Ha asumido un compromiso desde 2020 de realizar anualmente al menos 3 acciones medio ambientales con colaboradores. Ha promovido durante años la realización de actividades conjuntamente con alguna entidad no lucrativa para fomentar el cuidado de la fauna, la flora y el medio marino de las Baleares. Para ello, durante la regata Ciutat de Palma, que alberga cada invierno más de 300 niños provenientes de aguas nacionales e internacionales, se celebran talleres temáticos sobre tortugas, cetáceos, escualos y buenas prácticas en el desarrollo de la navegación y la estancia en amarre.

Gracias a la colaboración con la Fundación Palmaquarium, Imdeea y la Universidad de las Islas Baleares se celebran también conferencias, exposiciones y proyecciones: delfines mulares, impacto de los plásticos en el medio marino, recuperación de tortugas marinas...

Port Adriano informa de su participación en la Campaña Fondeo Posidonia Ayuntamiento del Calvià, aunque sin facilitar detalles concretos. Se trata de un proyecto que incluye acciones para la retirada de la posidonia seca, balizamiento para evitar fondeos en las praderas y el establecimiento de puntos de anclaje ecológicos, y acciones de concienciación ambiental. En la misma línea, colabora con la Fundación Cleanwave.

Entre varios de sus proyectos se encuentra MedGardens cuya misión es regenerar los bosques submarinos mediterráneos. Entre las acciones que esta fundación provee en Port Adriano se encuentran charlas y mesas redondas sobre regeneración marina y prevención de plásticos. Talleres sobre ciencia marina ciudadana, Showroom de Arte para regeneración marina con charlas, exhibiciones, subastas de arte, talleres para niños. Al igual que RCNP Port Adriano Port Adriano mantiene un convenio de colaboración con la Fundación Palmaquarium, centrado en las tortugas marinas. Este convenio además, tiene dos líneas de actuación en concienciación medioambiental:

- **Realización de jornadas de formación y sensibilización para los diversos grupos de interés como escolares, usuarios del puerto, así como trabajadores.**
- **Divulgación de material didáctico basado en la educación ambiental y la sostenibilidad.**

Port Adriano también colabora con SAVE THE MED Foundation, proveyéndoles de un amarre para la embarcación de la ONG y a través acciones lúdicas y medioambientales para la comunidad.

PJB y RCNP informan con más detalle de los aspectos de los códigos de conducta con mayor incidencia sobre la biodiversidad marina.

Entre las actividades de otros puertos se debe mencionar:

- **Sotogrande se implica en un proyecto de conservación de la lapa Patella ferruginea. Gracias a las actuaciones de la entidad portuaria, los 750 metros del espigón del dique de abrigo se han convertido en hábitat preferente para estos invertebrados, presentando la mayor densidad de ejemplares adultos de la costa andaluza.**
- **La Autoridad Portuaria de Cartagena está realizando un proyecto de recuperación de la pradera de posidonia en las aguas del puerto, pero no se aclara la posible participación de Yacht Port Club, si es que la hay.**
- **Marina Ibiza colaboración con TURSIOPS en apoyo de las grabaciones experimentales de voces de cetáceos. TURSIOPS es una ONG que busca contribuir a la conservación y protección de los cetáceos, así como promover la divulgación de las investigaciones que se realizan sobre ellos, centrándose específicamente en el Mediterráneo Occidental.**

- **Portals impulsa una importante actividad en sensibilización y formación ambiental a través del movimiento Blue Marina, a través del cual colabora con “Mar de Fondo” (empresa de formación y sensibilización medioambiental) y con la escuela de vela del puerto, orientada a la sensibilización de los estudiantes de navegación de la marina. También han desarrollado programas de concienciación infantil. En el Programa Educativo en la Escuela de Vela han participado 2,878 niños, así como 42 instructores. La Escuela colabora con entidades del tercer sector como Arrels Marines, SaveTheMed, Fundación Palmaquarium y SharkMed para la difusión de temas medioambientales. Estas entidades trabajan específicamente en la conservación de los ecosistemas marinos.**

IV.I.VI ODS 15 – Vida de ecosistemas terrestres



	PST	Yacht Port Cartagena	PUERTO BANÚS	Yacht Port Cartagena	La Marina de Valencia	MARINA PORT IBIZA	MARINAD'OR	PORT ADRILANO	PUERTO PORTALS	RCNP	MARINER PORT VELA
Acciones sobre el medio natural terrestre <i>in situ</i>	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
Acciones sobre el medio natural terrestre <i>ex situ</i>	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
Acciones de sensibilización, información e investigación	Moderada	Moderada	Positiva	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso
Código de conducta para personal y usuarios	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
ODS 15	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso

No debe sorprender que los puertos y clubes náuticos estén mucho más implicados en las metas del ODS 14, que en el ODS 15, el cual les afecta directamente y sobre el que influyen en menor medida, fundamentalmente en el área costera. La mayor parte de la actividad en relación con la biodiversidad terrestre se refiere a acciones de sensibilización e información ambiental, que además de al medio marino, deberían dirigirse también, por lo menos a la interfase costera. Los clubes con bandera azul deben proporcionar información de todos los espacios terrestres naturales sensibles situados a menos de 2 km del puerto. Al margen de esto las acciones realizadas sobre este ODS son muy escasas.

Puerto Banús establece en su código de conducta limitaciones referidas a las áreas de nidificación de especies de avifauna marina. También colabora con la Universidad de Sevilla en relación con el estudio de la presencia de la nutria en los ríos cercanos.

Cartagena Yacht Port colabora con un Proyecto Nacional de Ecoembes en que se organizó una campaña de recogida de basura adhiriéndose a la campaña “1 m2: Por el campo, bosques, montes” en diciembre de 2021 (en 2023 se avanza por la séptima edición), promovido por Proyecto Libera, Unidos contra la basuralidad (Ecoembes). Se eligió un espacio natural cercano terrestre cercano a Cartagena. Con esta actividad, YPC se sumó al Proyecto Nacional de Ecoembes, con el cual se concientia a la población de la necesidad de ser respetuosos con el medio ambiente.

IV.II ODS – PERSONAS

											
1  EN LA POBREZA	Moderada	Sin progreso	Positiva	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Moderada
2  CON ALIMENTACIÓN ADECUADA	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso
3  SALUD Y BIENESTAR	Positiva	Sin progreso	MUY POSITIVA	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada
4  EDUCACIÓN DE CALIDAD	Positiva	Sin progreso	Positiva	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso
5  IGUALDAD DE GÉNERO	Positiva	Sin progreso	Positiva	MUY POSITIVA	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Positiva	Sin progreso
ODS PERSONAS	Positiva	Sin progreso	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Moderada

Los ODS referidos a las personas no debe sorprender que tengan menor interés para los puertos deportivos, puesto que su actividad económica no está directamente relacionada con ellos. Varios puertos limitan sus actuaciones en este sentido a la adecuada disposición de sus instalaciones de primeros auxilios, y a la implantación de Sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo certificado según norma ISO 45.001. Cuestiones relativas específicamente a la salud de empleados y/o trabajadores. Es el caso de Puerto Deportivo de Estepona, Marina de Valencia, marina Port Ibiza, Port Adriano y Puerto Portals.

Los puertos que sí actúan en los demás ODS de este grupo, lo hacen principalmente como consecuencia de sus compromisos en materia de Responsabilidad Social Corporativa en lo referente a los aspectos más sociales de su entorno local. Los clubes más activos son Puerto Banús y RCNP. El primero está muy enfocado a colaborar económicamente con ONG y fundaciones que trabajan específicamente en pobreza, alimentación, educación, y muy especialmente salud infantil.

Colabora con Save the Children, en diversos proyectos de atención a la infancia en colectivos desfavorecidos y destaca el apoyo a la fundación Jugaterapia, a la que patrocinó la gala Chefs for Children, cuya recaudación sirvió a la construcción de un jardín de 600 m² en la azotea del hospital materno infantil de Málaga, para niños sometidos a tratamiento de quimioterapia. Respecto a salud, además de la ISO 45.001 y las instalaciones de primeros auxilios, PJB va más allá, con un seguro médico para toda la plantilla pagado al 100% por PJB independientemente de cargo y antigüedad.

Además, informa de que imparte formación de primeros auxilios para la plantilla desde 2018. En educación además de sus actividades de educación y sensibilización ambiental, que se contemplan en los ODS de planeta y no aquí, es de interés su colaboración en la campaña de celebración de celebración del 5º centenario de la primera circunnavegación, albergando la réplica de la Nao Victoria y organizando visitas con los colegios de la zona.

De RCNP lo más destacable es que tiene un desempeño positivo en todos los ODS de este grupo. Mantiene colaboraciones con los 4 primeros ODS con organizaciones UNICEF, ASPANOB (cáncer infantil), Sonrisa Médica (ocio infantil hospitalario), Amadiba (discapacidad intelectual), Fundación Alex (discapacidad), Joves Navegants (infancia desfavorecida), Fundación Monti-Sion (personas en situación de pobreza). Al igual que en el caso de PJB, la salud infantil, esta entre sus prioridades de RSC.

La actividad de Sotogrande y Cartagena también merece una referencia. STG organiza su línea de actuación de RSC en torno a tres ejes: ambiental, cultural e inclusión de colectivos desfavorecidos. Estos dos último se refieren a aspectos relacionados con los ODS 1 a 5. Para ello PST declara colaborar mediante donaciones económicas o de ciertos productos que se llevan a cabo anualmente, cooperaciones y actividades de todo tipo con asociaciones y centros educativos, residencias de mayores y personas en general de la comarca.

Colabora con las fundaciones También y San Vicente Ferrer en el impulso de la integración de personas con discapacidad a través del deporte.

YPC Colabora con UNICEF y otras ONG de protección de la infancia y otras que actúan en el ámbito de la pobreza como la asociación Pablo Ugarte que trabaja en el ámbito del cáncer infantil. Asimismo, participa de acciones de la Autoridad Portuaria DE Cartagena como Actuaciones de APC (Autoridad portuaria de Cartagena), como “Remando Juntos”, acciones de educación ambiental con colegios sobre Agenda 2030 y el puerto; o el proyecto “Puerto Ciudad”. Convocatoria 2020 centrada en ONG con proyectos dirigidos a proyectos dirigidos a colectivos desfavorecidos y personas vulnerables o con discapacidad.

Port Vell declara que recaudar fondos para acciones de solidaridad vecinal, pero sin más detalles. Finalmente, El ODS 5 es un área de actuación que resulta muy fácil valorar a partir de la capacidad de una empresa de incorporar talento femenino, y más en un sector tan históricamente masculinizado como el marino.

El club más avanzado en este aspecto es YPC, que tiene un 44% de personal femenino, y además está dirigido por una mujer. Sotogrande y Puerto Banús tienen en torno a un tercio de la plantilla femenina, y además PJB declara un 17% del personal de dirección femenino. RCNP no informa de la composición de la plantilla, pero si del personal de dirección compuesto de mujeres en un 14%. El resto de clubes y puertos no informan. PJB además informa de una acción de educación y sensibilización respecto al ODS 5, con la exposición del Día Internacional de la Mujer, de la obra de sobre la mujer de la artista japonesa Leiko Ikemura.

IV.III. ODS – PROSPERIDAD

											
8  TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
9  INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
10  REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
11  CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada
ODS PROSPERIDAD	Moderada	Positiva	Positiva	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada

Al igual que el grupo de ODS de Personas, la actividad de los puertos deportivos, esta poco relacionada con la mayor parte de los ODS de este grupo más allá de la contribución de su actividad a la economía y el empleo local, y la calidad del empleo, sobre lo que no hay datos abiertos disponibles. Lo más interesante en este grupo, es el ODS 11, en tanto en cuanto informa de algunos aspectos de la integración del club en la población donde se encuentra, especialmente su integración paisajística y la movilidad externa. Respecto a esto los más integrados son Sotogrande, Estepona y la Marina de Valencia que disponen de transporte público inmediato al puerto, carril-bici conectado al puerto y buenas superficies ajardinadas. La valoración de Estepona es mejor debido a que su carril-bici esta bien conectado al casco urbano, al contrario que Sotogrande, donde no se prolonga hasta el núcleo principal de San Roque, y solo sirve para moverse dentro de la urbanización adyacente al puerto. En la práctica todos los puertos disponen de buena conexión de transporte público con autobús, e incluso en algunos casos con metro o tranvía, como en Barcelona y Valencia.

Al igual que el grupo de ODS de Personas, la actividad de los puertos deportivos, esta poco relacionada con la mayor parte de los ODS de este grupo más allá de la contribución de su actividad a la economía y el empleo local, y la calidad del empleo, sobre lo que no hay datos abiertos disponibles. Lo más interesante en este grupo, es el ODS 11, en tanto en cuanto informa de algunos aspectos de la integración del club en la población donde se encuentra, especialmente su integración paisajística y la movilidad externa. Respecto a esto los más integrados son Sotogrande, Estepona y la Marina de Valencia que disponen de transporte público inmediato al puerto, carril-bici conectado al puerto y buenas superficies ajardinadas. La valoración de Estepona es mejor debido a que su carril-bici está bien conectado al casco urbano, al contrario que Sotogrande, donde no se prolonga hasta el núcleo principal de San Roque, y solo sirve para moverse dentro de la urbanización adyacente al puerto. En la práctica todos los puertos disponen de buena conexión de transporte público con autobús, e incluso en algunos casos con metro o tranvía, como en Barcelona y Valencia.

Además de lo anterior resulta interesante informar que PJB Lanzó en 2021 Puerto Banús Concept Store, una línea de consumo en sus comercios con productos sostenibles (ODS 8 y 9).

También relacionado con el ODS 8, debe citarse el compromiso de Cartagena con el proyecto DELI (Diversidad en la Economía Local e Integración), liderado por el Consejo de Europa y financiado por el Fondo de Integración Europeo, con la participación de Migration Policy Group. Se trata de un proyecto europeo innovador que orienta y asesora, facilitando la creación de empresas de personas inmigrantes.

IV.IV ODS – PAZ, ASOCIACIONES

											
16 PSI, INICIATIVA E INSTRUCCIONES SOLARES	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
17 ALIANZAS PARA ACORDAR LOS OBJETIVOS	Positiva	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Positiva	MUY POSITIVA	Sin progreso	Moderada	Positiva	Sin progreso

El único club que realiza alguna acción directa respecto al ODS 16, es Puerto Banús, por su colaboración con Maiti Nepal, organización sin fines de lucro dedicada a ayudar a las víctimas de la trata de personas en Nepal. Actualmente, opera un hogar de rehabilitación en Katmandú, hogares de tránsito en las ciudades fronterizas de India y Nepal, hogares preventivos en el campo y un colegio (Teresa Academy) en Katmandú. Actualmente ha rescatado de la trata a más de 35 mujeres y niñas. PJB ha colaborado con una gala benéfica para costear el funcionamiento de su colegio en Katmandú.

Respecto al ODS 17, se concluye que los clubes más implicados en redes colaborativas para la Agenda 2030 son Marina Ibiza, implicado en Bandera Azul, Red Pacto Mundial, Huella de Carbono MITECO, y Foro Marino de Ibiza y Formentera; y Puerto Banús que forma parte de forma directa de Bandera azul, Alianza Net-Zero Mar, Red Pacto Mundial, y a través de Marinas Andaluzas, el Sello Odyssea

Sotogrande se implica en Bandera azul y Marina Safe; Cartagena, en Bandera azul, Red Pacto Mundial, y Climate Ambition Accelerator; Marina Port Ibiza en, Red pacto Mundial, y Huella de Carbono MITECO; y RCNP ostenta Bandera Azul y tiene registrada su huella de carbono en MITECO.

Portals encabeza el movimiento Marina Blue, que busca alianzas locales sobre medio ambiente marino, en su territorio, y Estepona tiene la Bandera Azul

											
Planeta	Moderada	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Moderada	Moderada	Positiva	Positiva	Moderada	Positiva	Moderada
Personas	Positiva	Sin progreso	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	MUY POSITIVA	Moderada
Prosperidad	Moderada	Positiva	Positiva	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada	Moderada	Positiva	Moderada	Moderada
Paz	Sin progreso	Sin progreso	Moderada	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso	Sin progreso
Asociaciones	Positiva	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Sin progreso	Positiva	MUY POSITIVA	Sin progreso	Moderada	Positiva	Sin progreso
AGENDA 2030	Moderada	Moderada	MUY POSITIVA	Positiva	Moderada	Moderada	Positiva	Positiva	Moderada	Positiva	Moderada

Como conclusión global, considerando que los ODS de planeta son los más relevantes de cara a la contribución del sector respecto a los objetivos de la Agenda 2030, se concluye que el más implicado en esta senda es Puerto Banús.

Yacht Port Cartagena Marina Ibiza, Port Adriano y Real Club Náutico de Palma, con una valoración positiva en planeta se mantienen cerca. Debe destacarse la gran implicación de RCNP en los ODS de personas, en la misma línea de PJB informa de una gran implicación en la ayuda a colectivos desfavorecidos.

V RECOMENDACIONES

ODS

RECOMENDACIONES



- Mantener el registro histórico más completo y actualizado de consumos de agua. Muchas de las marinas no tienen esta información, o no está actualizada, o no la comunican. Lo ideal sería realizar el cálculo de huella hídrica, que no realizan ninguna.
- Implantar dispositivos de ahorro en las tomas de agua en función de su tipo de uso.
- Explorar la posibilidad de usar aguas recicladas para riego y jardinería.
- Reducir al máximo las superficies de césped, sino se pueden regar con agua reciclada.



- Es muy importante mantener y comunicar el registro histórico de los consumos de energía por fuente, diferenciando los consumos internos y los de repostajes de los usuarios.
- En general sería muy deseable la elaboración de estudios de eficiencia energética para disponer de un buen diagnóstico.
- Implantar sistemas de iluminación de bajo consumo en todas las dependencias de la marina y los mecanismos de apagado automático de luces cuando no hay tránsito, siempre que no repercuta en la seguridad.
- Desarrollar la producción in situ de energías renovables, no solo fotovoltaica, sino explorar también las posibilidades de la energía eólica.



- Es muy necesario mantener un registro histórico lo más detallado posible de consumo de materiales y producción de residuos desagregados por tipo. Es muy conveniente también que incluya los porcentajes de residuos impropios depositados en los contenedores en cada caso.
- Conviene establecer compromisos de adquisición de materiales ecológicos con las empresas establecidas dentro de la marina. Específicamente es recomendable tomar medidas para reducir al máximo el consumo de plásticos de un solo uso en restauración y comercios.
- La recogida selectiva parece estar plenamente implantada en todas las marinas. Es conveniente evaluar si su funcionamiento es el más efectivo y proponer mejoras si es el caso.
- Apostar por la gestión administrativa con medios electrónicos reduce considerablemente el consumo de papel, como ya se ha comprobado en varios puertos.
- Ninguna marina facilita información de detalle de la producción de aguas residuales y su tratamiento o vertido.
- Conviene Implantar sistemas que recojan de forma separada las aguas de sentina y separen los hidrocarburos, como ya realizan algunas marinas. Es interesante además la implantación de sistemas de aguas residuales fijos en cada amarre para mejorar su eficiencia. Es conveniente generalizar totalmente la implantación de sistemas de limpieza de las aguas de la dársena tipo Seabin, o similares.
- La prevención de la contaminación por las actividades de los varaderos es muy importante.
- Deben adoptarse las medidas necesarias para evitar derrames intencionados o accidentales.
- En los códigos de conducta deberían incluirse listados de productos de limpieza prohibidos por su potencial contaminador.
- También se debe limitar el uso de pesticidas y plaguicidas en las áreas ajardinadas.

ODS

RECOMENDACIONES



- Es muy importante generalizar el cálculo de la huella de carbono, certificándola por MITECO para darle difusión pública. Conviene que en esta certificación se incluya el cálculo de emisiones y compensación.
- Siempre que sea posible contratar el suministro de energía eléctrica con garantía 100% renovable.
- Sustituir todos los vehículos de movilidad interna por modelos sin motor de combustión, vehículos eléctricos y bicicletas.
- Para la movilidad de la empresa fuera del puerto usar vehículos eléctricos e impulsar su adopción por las empresas implantadas en la marina. Principalmente los vehículos de reparto que acceden a las mismas.
- Implantar y reforzar la red de puntos públicos de recarga de vehículos eléctricos dentro de la marina, especialmente instalar puntos de carga de alta potencia; actualmente solo hay en una marina.
- Todo tipo de iniciativa para impulsar la movilidad marina no emisora de gases de efecto invernadero es muy positiva
- Crear áreas de acceso público ajardinadas o con nebulizadores de agua para refrescar el tránsito peatonal durante los meses de mayor calor. Minimizar la superficie total de pavimentado para reducir la isla de calor en las áreas más urbanizadas es muy conveniente.



- Lo más inmediato es colaborar con entidades especializadas en la conservación de la biodiversidad litoral, para identificar los elementos del ecosistema marinos cercanos más valiosos e implicarse en proyectos de conservación y protección.
- La marina debe estar siempre bien informada sobre la Estrategia Marina de su Demarcación Marina para alinear su actividad en la consecución de sus objetivos.
- Lo anterior debe acompañarse de la adecuada difusión de los resultados para poner en máximo valor los ecosistemas marinos, tanto entre usuarios como entre población local. Es muy aconsejable que el club náutico se convierta en una referencia para la conservación marina a nivel local, no solo por el beneficio directo de ello, sino, además, por un evidente beneficio de imagen e integración social del club entre la población local.
- Es muy importante proporcionar información a los usuarios sobre los potenciales riesgos de impacto de sus actividades, sobre las especies marinas más sensibles en cada, especialmente tortugas marinas, los cetáceos y especies migratorias.
- En función de ello se han de definir normas muy concretas de actuación en los códigos de conducta ambiental para los usuarios, no solo dentro del puerto, sino también en las aguas cercanas. Los comportamientos incorrectos de una embarcación en el mar, son responsabilidad propia del titular de la misma, pero la marina debe evitar que estos contagien su imagen pública.
- No está de más colaborar con proyectos de conservación fuera del entorno cercano del puerto, de forma individual o agrupada con otros puertos u organizaciones. Es una línea de actuación poco frecuente entre las marinas evaluadas.

ODS**RECOMENDACIONES**

• Al igual que en el ODS 14, la primera prioridad ha de ser implicarse en la medida de las posibilidades de cada puerto, en proyectos de conservación de la biodiversidad terrestre y costera, especialmente en todo aquello que pueda tener repercusión directa en la escena paisajística de la propia marina, lo cual tiene directamente un interés propio. La actividad de las marinas evaluadas en proyectos de conservación de biodiversidad terrestre es bastante escasa, aunque se entiende que la biodiversidad que más interesa es la marina.

• Una línea de actuación muy interesante en relación con el ODS 15, puede ser la participación en proyectos de captura de carbono en áreas naturales alejadas (reforestaciones), proyectos coadyuvantes con el ODS 13.

• Las actividades de formación y sensibilización ambiental respecto a los ecosistemas terrestres cercanos son también de gran interés, especialmente si se dirigen a la población local.

**Personas**

• Respecto a los primeros 4 ODS de este grupo, lo más adecuado es seguir las pautas de las marinas más activas en este grupo, identificando las causas sociales donde puede ser más efectiva la implicación de la empresa en cada caso, en la localidad donde se encuentra, y apoyarse con las organizaciones y asociaciones que mejor conocen las realidades y necesidades de la localidad. El buen diseño de estas actuaciones siempre repercutirá de forma positiva sobre la imagen pública local de la marina.

• Son de interés todas las iniciativas que impulsen el comercio justo y sostenible.

• Respecto al ODS 5 es muy conveniente revisar la presencia laboral femenina en la empresa y comprobar si hay algún tipo de disfunción de género en empleabilidad, ingresos y nivel de responsabilidad, identificar las causas y poder corregirlas.

**Prosperidad**

• De forma genérica en los tres primeros indicadores lo más adecuado es garantizar la corrección en las relaciones laborales, e impulsar la innovación en el modelo de negocio, sobre todo cuando esto suponga una mejor ambiental.

• Los aspectos más valorados en este grupo tienen que ver sobre todo con la correcta integración de la actividad de la marina en la ciudad. Es importante garantizar la correcta integración paisajística y funcional de la marina en su ciudad. El diseño de zonas verdes de la marina debe realizarse, siempre intentando que sumen un valor positivo a la escena paisajística de la ciudad. Conviene en grado sumo que la población local perciba que la marina es un lugar cercano que proporciona valor a la ciudad, y evitar que perciba que la ciudad limita en la ribera con un puerto, y no con el mar.

• También resulta conveniente respecto a conviene tomar medidas como garantizar la óptima conectividad de los carriles bici externos con la marina.

V RECOMENDACIONES

ODS

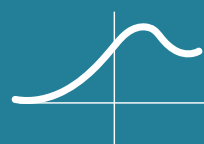
RECOMENDACIONES



- Es un ODS con muy poca participación de las marinas consideradas en el proyecto. La iniciativa de PJB debe suponer una referencia a considerar por las demás.



- Lo más importante es identificar las alianzas y vínculos más útiles para cada marina para contribuir de forma efectiva a la sostenibilidad. Adscribirse a un grupo de acción solo por formar parte del mismo no tiene sustancia si no responde a un compromiso real. La titulación de alianzas no contribuye a la sostenibilidad.



**OBSERVATORIO
SOSTENIBILIDAD**