



Plan de
Recuperación
Transformación
y Resiliencia



PERTE Para la Industria Naval.



GOBIERNO
DE ESPAÑA



#EspañaTransforma



Contenido

1	RESUMEN EJECUTIVO.....	3
2	RELEVANCIA DEL SECTOR NAVAL EN LA ECONOMÍA ESPAÑOLA.....	14
3	NECESIDAD DE UN PERTE NAVAL	19
4	OBJETIVO DEL PERTE	22
4.1	EL PERTE DENTRO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN	23
4.2	CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS DE LA DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO (CID) MEDIANTE LA EJECUCIÓN DEL PERTE NAVAL	29
5	PRESUPUESTO E IMPACTO ESPERADO	31
5.1	PRESUPUESTO.....	31
5.2	EL IMPACTO ESPERADO DEL PERTE NAVAL.....	32
5.3	ESTIMACIÓN CUANTITATIVA DEL IMPACTO EN PIB Y EMPLEO	33
6	DEFINICIÓN Y ESTRUCTURA	34
6.1	LÍNEA DE ACTUACIÓN INTEGRAL PARA LA MODERNIZACIÓN Y DIVERSIFICACIÓN DEL SECTOR NAVAL.....	34
6.2	MISIÓN ORIENTADA A LAS TECNOLOGÍAS DE APLICACIÓN EN EL ÁMBITO NAVAL	47
7	ARTICULACIÓN DEL CARÁCTER COOPERATIVO.....	49
8	MEDIDAS DE APOYO	50
8.1	MEDIDAS DE IMPULSO DEL PROYECTO TRANSFORMADOR DE LA CADENA DE VALOR DEL SECTOR NAVAL.....	50
8.2	ÁMBITO DE MEDIDAS FACILITADORAS	52
8.3	SINERGIAS CON EL PERTE DE ENERGÍAS RENOVABLES, HIDRÓGENO RENOVABLE Y ALMACENAMIENTO (PERTE EHRA).....	63
8.4	FINANCIACIÓN	64
9	REQUISITOS DE LAS ENTIDADES INTERESADAS EN EL PERTE NAVAL....	65
10	CRONOGRAMA	68
11	GOBERNANZA.....	69
12	REQUISITOS DEL MECANISMO DE RECUPERACION Y RESILIENCIA.....	71



- 12.1 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
71
- 12.2 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA TRANSICIÓN DIGITAL73
- 12.3 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL
74
- 12.4 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA IGUALDAD DE GÉNERO
75
- 12.5 NO CAUSAR UN PERJUICIO SIGNIFICATIVO – DNSH - 75

13 CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DEL REAL DECRETO-LEY 36/2020 .90



1 RESUMEN EJECUTIVO

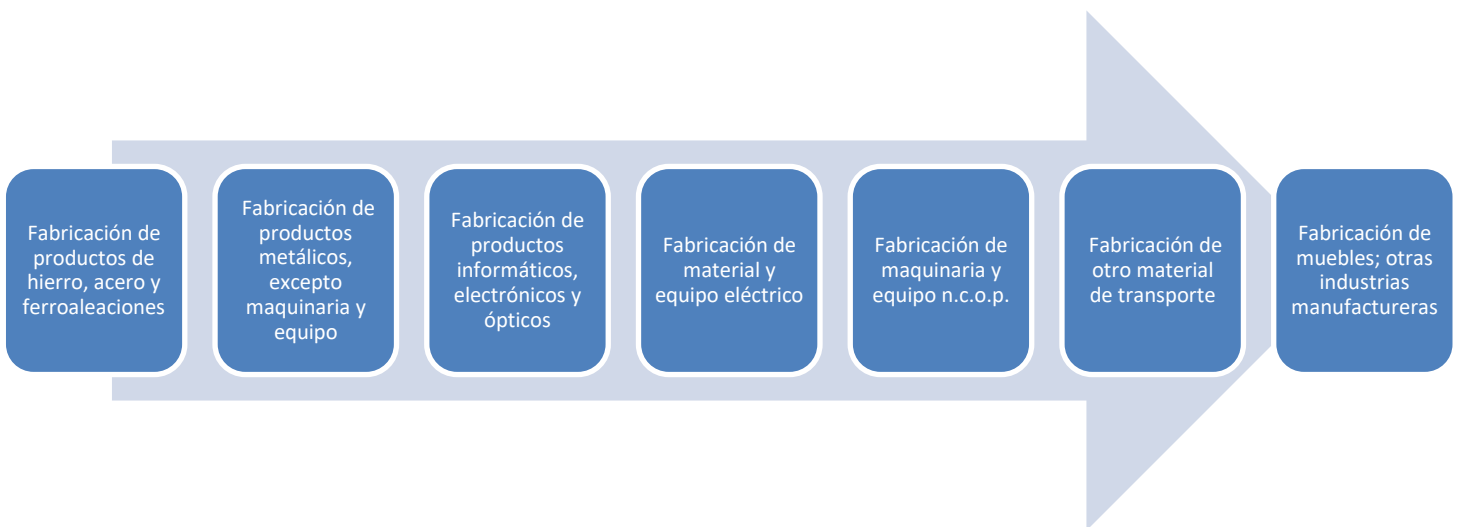
I. LA IMPORTANCIA DEL SECTOR NAVAL PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La Industria Naval Española es un sector manufacturero estratégico para el fortalecimiento industrial y la generación de empleo y bienestar, tanto por su contribución directa a la economía como por ser pilar fundamental para el desarrollo de otras actividades: el transporte de mercancías, el aprovechamiento de recursos de origen marino o el turismo, entre otras.

El sector agrupa actividades de construcción, transformación y reparación de buques, donde España ha adquirido una alta especialización tecnológica en la fabricación de unidades de elevado valor añadido y la industria auxiliar complementaria que da soporte a todas las anteriores.

El fuerte efecto tractor de estas actividades sobre el tejido de la industria auxiliar, convierte a la Industria Naval Española en un sector manufacturero estratégico para el fortalecimiento industrial y la generación de empleo de calidad. Este sector dinamiza la actividad de las distintas ramas industriales que intervienen en su cadena de valor.

Cadena de valor de la industria de construcción naval

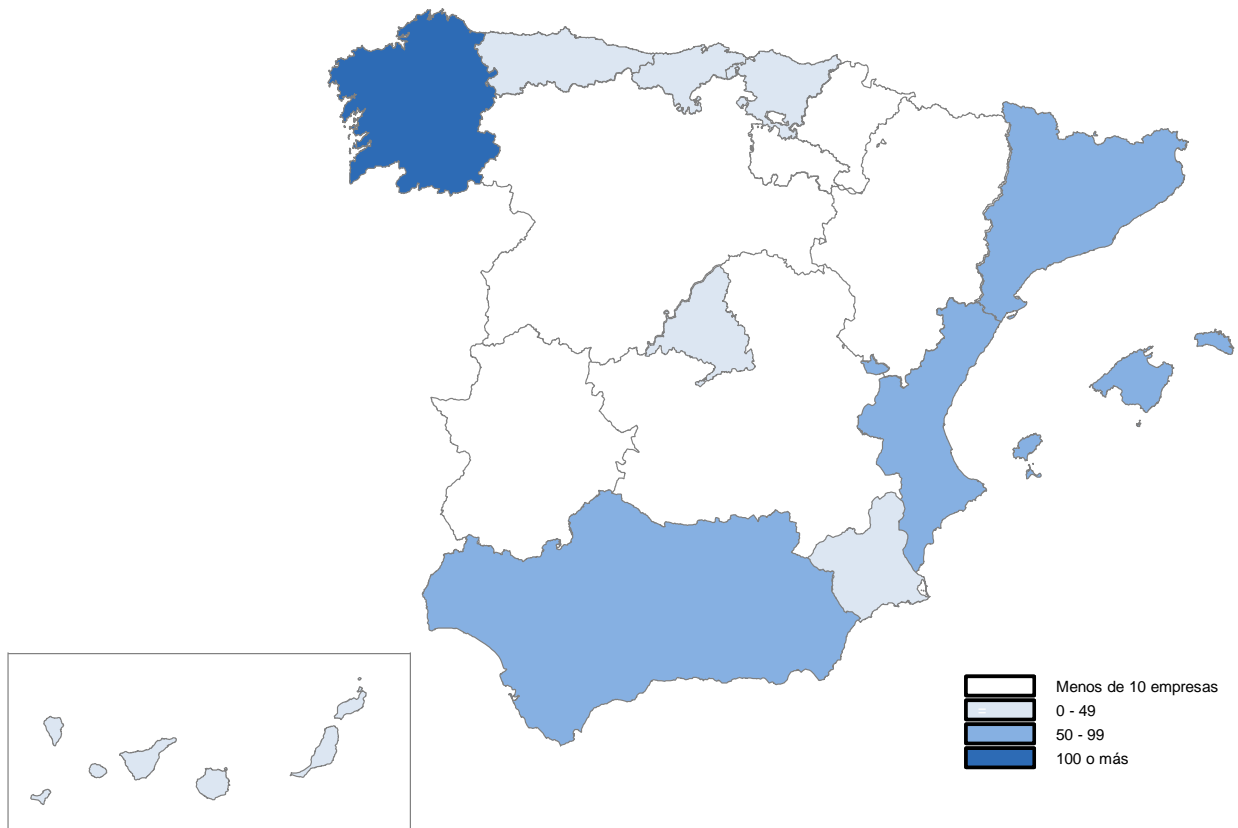


Conforme a los datos recogidos en la Agenda Sectorial de la Industria Naval presentada en 2019, **esta industria es fuente de 70.000 empleos de alto grado de cualificación y 7.500 millones de euros de facturación anual.**

Actualmente, existen más de 20 astilleros con capacidad para construir buques de más de 100 GT (medida internacionalmente aceptada para representar el tamaño o volumen de las naves), es decir de gran volumen, distribuidos por la costa española, que ejercen un fuerte efecto tractor sobre una extensa red nacional de fabricantes de bienes de equipo, talleres y servicios industriales, fomentando un crecimiento territorial cohesionado.



Construcción naval (grupo 301 de la CNAE-2009): número de empresas
Datos referidos a 1 de enero de 2021



Fuente: Directorio Central de Empresas (INE)

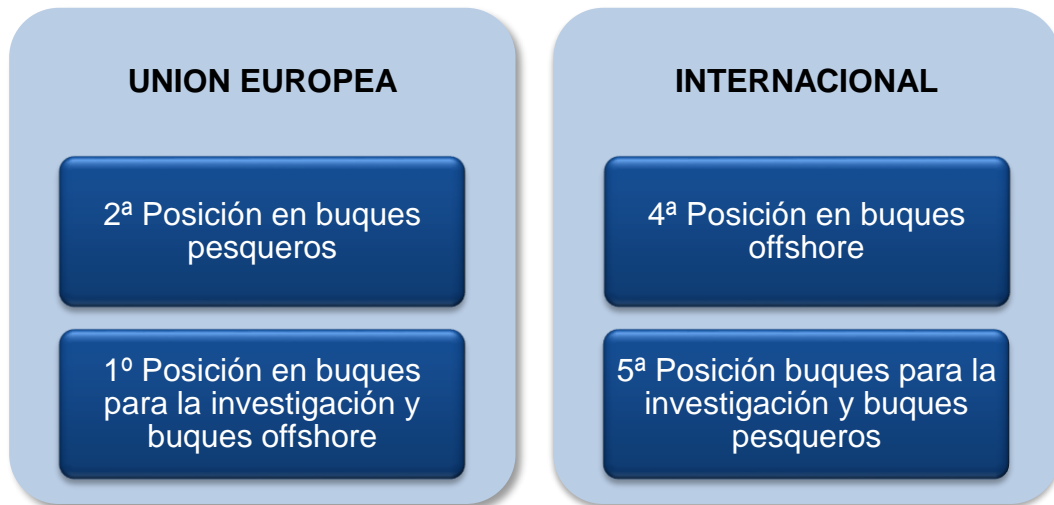
El sector naval juega un papel estratégico en la economía española debido a que nuestro comercio internacional está muy ligado al transporte marítimo. Nuestro sistema portuario de interés general cerró el ejercicio 2020 con 515,7 millones de toneladas movidas. Los 6.000 km de costa favorecen especialmente las actividades de reparación y mantenimiento de buques.

Entre las principales fortalezas del sector, su versatilidad y capacidad de adaptación del portfolio a las condiciones de un mercado global, cíclico y cambiante, resultan claves para el mantenimiento de la elevada competitividad internacional de la Industria Naval Española.

Asimismo, **goza de un gran reconocimiento en los mercados internacionales**, a los que destina más del 90 por ciento del importe de su producción en el caso de buques destinados al mercado civil, y más del 50 por ciento en el caso del sector naval de defensa y seguridad. Su principal fortaleza es la capacitación tecnológica para desarrollar prototipos a la medida de cualquier tipología de buque. Esta versatilidad favorece su diversificación hacia actividades de gran componente tecnológico e innovador, como es el caso de las energías renovables marinas.



Los astilleros españoles se sitúan entre los primeros puestos de los rankings internacionales en la construcción de buques altamente cualificados.



Fuente: PYMAR

El sector naval español también viene realizando en los últimos años un esfuerzo considerable en el **desarrollo e innovación de nuevas soluciones de propulsión más sostenible en los buques**, con soluciones preparadas para la propulsión por hidrógeno renovable o con propulsión mixta eléctrica, esfuerzo sobre el que se debe incidir de forma que permita al sector español situarse en el mercado de oferta de soluciones de buques de bajas emisiones, que experimentará un enorme desarrollo en los próximos años.

Al mismo tiempo, **la inversión tecnológica** está siendo un engranaje fundamental para la adaptación de los productos y procesos encaminados a la mejora de la eficiencia y sostenibilidad medioambiental.

España es también líder internacional en el ámbito de la energía eólica marina: los astilleros españoles se han introducido en el mercado eólico marino europeo a través de la construcción de soportes y subestaciones. En concreto, la creciente penetración del sector naval español en el eólico marino arrojó en el año 2020 cifras de contratación de 350 millones de euros y 3 millones de horas de trabajo, con proyectos desarrollados en instalaciones de astilleros y puertos españoles, lo que la sitúa en una posición preferente para el gran desarrollo que se espera que experimente este sector en los próximos años.

La **“Hoja de ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y las Energías del Mar en España”** va a contribuir a que España sea el referente europeo de estas tecnologías. Entre sus objetivos, con vistas a 2030, es ser referente internacional en capacidades industriales, generando cadena de valor y empleo de calidad en todo el ciclo de vida de las tecnologías, optimizando las condiciones logísticas y generando sinergias con sectores ya punteros en nuestro país, como el naval, el siderúrgico o la experiencia en la energía eólica terrestre.



Nuevos desafíos

Avances tecnológicos

La Industria Naval afronta **nuevos desafíos como los tecnológicos** y debe ser capaz de aprovechar sus oportunidades, conservando la necesaria capacidad de adaptación, que han motivado que esta Industria sea un sector especialmente intensivo en actividades de I+D+i. Este aspecto es asimismo relevante en el segmento naval español de defensa donde el liderazgo tecnológico ha sido crucial para alcanzar su buen posicionamiento internacional.

Sostenibilidad

Un segundo desafío del sector naval es **contribuir al avance hacia una economía más sostenible**. El uso de combustibles menos contaminantes, o el impulso de sistemas nuevos y mejorados que optimicen el aprovechamiento de la energía renovable marina, o diseños que tenga en cuenta al buque en su etapa como residuo para maximizar el aprovechamiento de los materiales en pro de la economía circular, son sólo algunos de los objetivos que harán posible avanzar hacia la superación de este desafío ineludible.

Capacitación

Finalmente, la Industria Naval afronta los desafíos de la **formación y capacitación de profesionales altamente cualificados**, la mejora de los procesos de producción más eficientes e intensivos en tecnología, o la incorporación de las herramientas digitales, como una oportunidad para obtener nuevas ventajas competitivas. Para garantizar la competitividad del sector resulta imprescindible encontrar las herramientas adecuadas que permitan generar nuevos perfiles profesionales preparados para afrontar los desafíos de esta industria, atraer y retener el talento en las empresas, y optimizar las regulaciones y procedimientos en los que se apoya la Industria Naval.

Asimismo, la puesta en marcha de las medidas que desarrolla este PERTE debe contribuir a la creación de unas condiciones que permitan **fortalecer el papel de las mujeres en el sector**. Se da respuesta, de esta forma, a la recomendación de incorporar la perspectiva de género en las políticas públicas que inciden en el sector. Los jóvenes y las mujeres en el sector naval constituyen un elemento indispensable para atraer población y talento y conseguir así un sector moderno, competitivo e igualitario.

En definitiva, desde el Gobierno se impulsa este PERTE con el compromiso de invertir en la industria naval española y generar importantes retornos económicos y sociales, así como reforzar las capacidades industriales de nuestro país, necesarias para garantizar la industria del futuro, y para la generación de empleo de calidad.



El PERTE NAVAL muestra el compromiso del Gobierno con el mantenimiento de un sector clave en la industria española, que potencie un desarrollo sostenible, tecnológico y digital y con un empleo estable y cualificado.

II. NECESIDAD DE UN PROYECTO ESTRATÉGICO DE RECUPERACIÓN Y TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA PARA LA MODERNIZACIÓN Y DIVERSIFICACIÓN DEL ECOSISTEMA NAVAL ESPAÑOL

La irrupción de la pandemia del COVID-19 a principios de 2020 ha tenido un fuerte impacto sobre la economía española, por ello, para impulsar su recuperación y abordar su modernización, se hace imprescindible y urgente poner en marcha un plan de inversiones y reformas. El **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española** (en adelante, PLAN DE RECUPERACIÓN), se orienta a lograr un crecimiento sostenible e inclusivo mediante una estrategia consistente y coordinada.

Incorpora una importante agenda de inversiones y reformas estructurales, que se interrelacionan y retroalimentan para lograr cuatro objetivos transversales: avanzar hacia una España más verde, más digital, más cohesionada desde el punto de vista social y territorial, y más igualitaria. Estos cuatro ejes orientan las diez políticas palanca que determinan la evolución futura de España y, dentro de estas diez palancas se recogen treinta componentes que permiten articular los programas coherentes de inversiones y reformas del Plan.

Dentro del PLAN DE RECUPERACION, en su política de palanca V “*Modernización y digitalización del tejido industrial y de la PYME, recuperación del turismo e impulso a una España Nación Emprendedora*”, está el componente 12, denominado “Política Industrial España 2030” cuyo objetivo será impulsar la modernización y la productividad del ecosistema español de industria-servicios, mediante digitalización de la cadena de valor, el impulso de la productividad, la competitividad y la mejora de la eficiencia energética de los sectores estratégicos claves en la transición ecológica y la transformación digital.

En la inversión 2 de dicho componente denominado “Programa de impulso de la Competitividad y Sostenibilidad Industrial” la inversión se centra en el apoyo a agrupaciones, consorcios o asociaciones de empresas del sector industrial, incluyendo los servicios industriales, con el objetivo de cubrir la mayor parte de los componentes de las cadenas de valor estratégicas que conforman los ecosistemas de oportunidad definidos por la Comisión Europea. Estos ecosistemas engloban a todas las partes que operan en una cadena de valor. Uno de los objetivos fundamentales de esta inversión es la colaboración empresarial, especialmente entre pymes y grandes empresas, al objeto de conseguir una mayor capacidad de arrastre de las inversiones y el mayor protagonismo posible para las pymes dentro de los grandes proyectos tractores.

Este programa de inversión se compone de cinco líneas, de las cuales, la que ahora nos ocupa es la línea de apoyo a Proyectos Estratégicos para la Transición Industrial que se

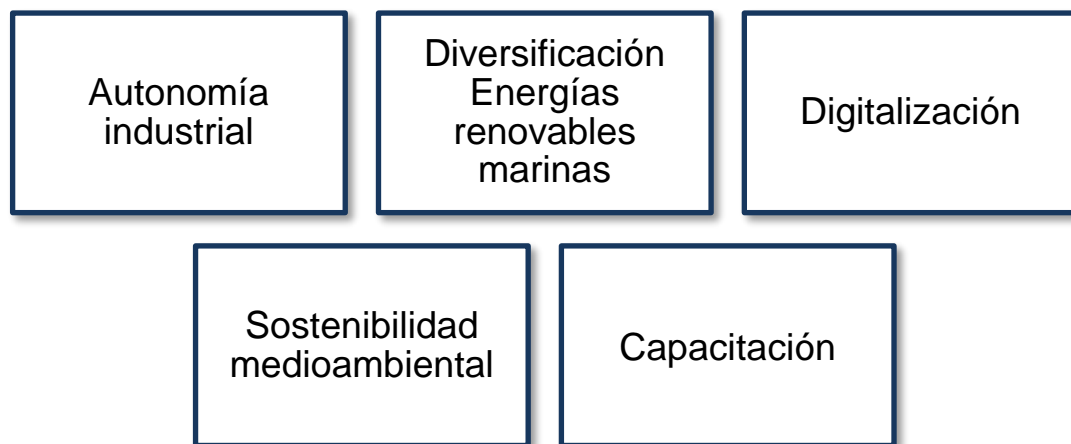


instrumentan a través de la nueva figura creada por el Real Decreto-ley 36/2020, los **PROYECTOS ESTRATÉGICOS PARA LA RECUPERACIÓN Y TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA (PERTE)**, que aplicados al sector industrial tienen como objetivo principal impulsar la transformación de las cadenas de valor estratégicas de sectores industriales con gran efecto tractor en la economía.

En el caso del sector naval, la aprobación de un PERTE resulta fundamental para mantener dicha competitividad a medio y largo plazo, considerándose imprescindible a estos efectos la transformación de su cadena de valor, la cual se llevará a cabo mediante su diversificación hacia las energías renovables marinas y los buques de bajas emisiones, su digitalización, la mejora de su sostenibilidad medioambiental y la capacitación de sus empleados.

El sector naval español compite en un mercado fuertemente globalizado y cambiante, de modo que, para mantener su **posicionamiento a nivel internacional, la innovación y diferenciación tecnológica** deben seguir constituyendo su principal seña de identidad.

El PERTE NAVAL objeto de esta memoria se concibe como una iniciativa integral sobre **la transformación de la cadena de valor de la industria naval que se llevará a cabo mediante su diversificación, digitalización y sostenibilidad**, con los siguientes objetivos:



- a) **Mantener la aportación de este sector a la autonomía industrial** como un elemento de resiliencia de nuestra economía que garantice un crecimiento económico continuado, sostenible y de alto valor añadido.
- b) **Diversificar la actividad hacia las energías renovables marinas**, segmento con un alto potencial de desarrollo y un elevado nivel de complementariedad con la actividad de construcción, transformación, reparación y mantenimiento naval, así como hacia el sector de los buques de bajas emisiones.
- c) **Digitalizar la cadena de valor** mediante el uso de nuevas tecnologías, como una forma de mejorar la eficiencia de los procesos de diseño, suministro, producción



y servicios de la cadena de valor, contribuyendo a una industria naval más eficiente e intensiva a nivel tecnológico.

- d) **Incrementar la sostenibilidad medioambiental** contribuyendo a crear una industria naval más descarbonizada y circular mediante un eficiente uso de los recursos para hacerla más competitiva en el largo plazo.
- e) **Mejorar la formación y capacitación de los empleados**, así como favorecer un entorno inclusivo en el que se fomente la igualdad de género y la cohesión territorial.

Contribución al reto demográfico como objetivo transversal, alineado con el Plan de Medidas frente al Reto Demográfico, de forma que este PERTE contribuya al fortalecimiento de la cohesión social y territorial y al asentamiento de población a través de la incorporación de la visión de reto en los distintos instrumentos por los que se desarrollen las actuaciones comprometidas en el marco de este PERTE.

El lanzamiento de este PERTE permitirá coordinar las acciones de los distintos eslabones de la cadena de valor, en aras de lograr el impacto deseado en términos de transformación eficiente del sector. **La consecución de los objetivos del PERTE supondrá:**

La colaboración de distintos sectores industriales que transformarán la cadena de valor industrial del sector naval, diversificando su producción hacia las energías renovables marinas y los buques de bajas emisiones.

La profundización en la digitalización y la sostenibilidad del sector, mejorando también su eficiencia energética.

La modernización de su tejido industrial, creando y consolidando empleo de calidad.

La mejora de su competitividad en los mercados internacionales.

Además, el PERTE NAVAL supondrá una importante contribución a la autonomía estratégica de España y Europa y resulta imprescindible para poder lograr los objetivos marcados por el PLAN DE RECUPERACIÓN.

III. AMBITOS DE ACTUACION

El PERTE NAVAL actuará en dos ámbitos diferenciados:



El primero, es el ámbito del impulso de los proyectos transformadores de la cadena de valor del sector naval. Se incluyen aquí las medidas que movilizarán a los actores de la cadena de valor.

Para ello se contará con una línea de ayudas de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval, de carácter plurianual, gestionada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, cuyo objeto será la concesión de préstamos con un tramo no reembolsable (ayuda en forma mixta de préstamo y subvención). En la parte de subvención contará con la financiación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y en la parte de préstamo con la financiación del presupuesto del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En las respectivas bases reguladoras y convocatoria se concretarán las medidas de apoyo, que se concederán en concurrencia competitiva a las propuestas que se presenten a la convocatoria y sean elegibles, por orden de puntuación y en función del presupuesto.

Las propuestas que se presenten para el desarrollo del PERTE NAVAL en el marco de esta línea de actuación integral deberán incluir:

- a) Al menos una actuación o proyecto primario que acredite el desarrollo de cada uno de los bloques de carácter obligatorio que componen la línea de ayudas: diversificación (innovación en la cadena de valor), digitalización (transformación digital de la cadena) y sostenibilidad (economía circular, eficiencia energética y mejora medioambiental).
- b) Un plan transversal de formación y reciclaje profesional.

A la vez, en este ámbito también se incluye una medida de apoyo específica a determinados eslabones de la cadena de valor que son especialmente relevantes para su transformación, con especial incidencia en la I+D+i y la digitalización. En concreto, en el programa Misiones Ciencia e Innovación, desarrollado por el CDTI (Ministerio de Ciencia e Innovación), se incluirá una **Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval**, con el objetivo de fortalecer las capacidades de I+D+I para este sector y a medio plazo mejorar su nivel competitivo.

El segundo ámbito de actuación será el de las medidas facilitadoras, que son aquellas que, sumadas a las medidas del primer ámbito de actuación, pueden apoyar la diversificación del sector naval hacia las energías renovables marinas y los buques de bajas emisiones, la mejora de la competitividad y la sostenibilidad del mismo. Aquí se incluyen tanto medidas de apoyo económico de diverso tipo como de carácter normativo y otras dirigidas de forma general al fomento de los aspectos anteriores y que favorecen también la consecución de los objetivos del PERTE NAVAL. Especialmente, tendrá un carácter relevante como medida facilitadora y de acompañamiento al PERTE NAVAL la continuidad del actual marco de apoyo a los proyectos de I+D+i acometidos por las



empresas del sector de construcción, transformación y reparación naval, en forma aislada, o en cooperación con otras empresas auxiliares o suministradoras del sector.

Las medidas en el ámbito del impulso del proyecto transformador de la cadena de valor del sector naval y las medidas facilitadoras tendrán sin duda un gran impacto en los distintos ámbitos socio-económicos, especialmente en lo que al desarrollo regional y local se refiere en las zonas de influencia de la localización de las grandes instalaciones de los astilleros, los puertos y las empresas del sector de las energías renovables y sus suministradores.

Con el fin de garantizar la gestión eficiente del proyecto, el Gobierno de España proporcionará una ventanilla única para el acceso a la información.

El siguiente esquema resume la estructura de medidas del PERTE NAVAL:



Medidas transformadoras

Línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo)

Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval (CDTI, Ministerio de Ciencia e Innovación)

Medidas con presupuesto específico

- Real Decreto 1071/2021, de 7 de diciembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación y desarrollo e innovación.

Medidas normativas

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Proyecto de real decreto por el que se aprueban los planes de ordenación del espacio marítimo de las cinco demarcaciones marinas españolas.
- Adecuación del marco administrativo de autorización de instalaciones renovables marinas.

Medidas Formativas

- Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional.
- Plan Estratégico de Impulso de la formación profesional.
- Línea de formación profesional para el Sector Naval

Medidas de financiación

- Real Decreto 1153/2020, de 22 de diciembre, de apoyo oficial a la exportación mediante el respaldo a los créditos para la construcción de buques otorgados en condiciones de créditos a la exportación de la OCDE
- Fondo de apoyo a la inversión industrial productiva FAIIP
- Convocatoria ACTIVA Financiación
- Fondo de Garantías Navales FGN gestionado por PYMAR.
- Préstamos ICO.
- Seguros de créditos a la exportación de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación CESCE.
- Fondo para la internacionalización de la empresa (FIEM).

I+D+i

- Convocatoria ayudas a planes de innovación y sostenibilidad de la industria manufacturera.
- Línea de ayudas a las Agrupaciones Empresariales Innovadoras del sector.
- Línea de ayudas I+D+i del CDTI.
- Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar en España

Sostenibilidad y digitalización

- Programa de Ahorro y Eficiencia Energética en Pyme y Gran Empresa del sector industrial.
- Programa para integrar inteligencia artificial en procesos productivos. Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial. España Digital 2025.
- Programa Nacional de Control de la contaminación Atmosférica
- Hoja de Ruta 5G. Espectro, reducción de cargas, ciberseguridad, 5G y apoyo EELL.

Medidas facilitadoras

SINERGIAS CON OTROS PERTE: PERTE de Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento



IV. PRESUPUESTO E IMPACTO

El PERTE para la modernización y diversificación del sector naval prevé una inversión total de 1.460 millones de euros con una contribución del sector público de 310 millones de euros y una inversión privada de 1.150 millones de euros, desglosada como sigue entre las diferentes actuaciones:

Ámbito	Medida	Inversión Pública	Inversión Privada
Medidas transformadoras	Línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval	200M€	800M€
	Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval, MICIN (CDTI)	30M€	30M€
SUBTOTAL		230M€	830M€
Medidas facilitadoras	Real Decreto 1071/2021, de 7 de diciembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación y desarrollo e innovación	80M€ (20M anuales disponibles hasta 2025)	320M€
SUBTOTAL		80M€	320M€
TOTAL PERTE NAVAL		310M€	1.150M€

El PERTE NAVAL contribuirá a la modernización del sector en España, incrementando su competitividad en alrededor de un 15 por ciento y consiguiendo una **tasa de crecimiento anual del 9 por ciento para el sector**. Se espera que contribuya a la **creación de cerca de 3.100 puestos de trabajo de calidad**, principalmente en regiones periféricas, contribuyendo así a la política de reto demográfico.

Las medidas en el ámbito del impulso del proyecto transformador de la cadena de valor del sector naval y las medidas facilitadoras tendrán sin duda un gran impacto en los distintos ámbitos socio-económicos, especialmente en lo que al desarrollo regional y



local se refiere en las zonas de influencia de la localización de las grandes instalaciones de los astilleros, los puertos y las empresas del sector de las energías renovables y sus suministradores.

Asimismo, la digitalización de las actividades de recursos humanos permitirá mejorar la productividad de las empresas beneficiarias, optimizando la gestión del talento y mejorando la eficacia y la eficiencia de los procesos de esta área corporativa. En este sentido, las actuaciones del PERTE NAVAL supondrán la cualificación digital de más de 5.000 empleados, reduciendo los tiempos de formación gracias a la digitalización. La digitalización favorecerá mejoras en la calidad de los empleos del sector naval, disminuyendo las tareas sin valor añadido y creando sinergias a lo largo de la cadena de suministro. Se estima que el uso de las nuevas tecnologías incluidas en el PERTE NAVAL permitirá un rango de mejora de la productividad en los empleos del sector de un 10 por ciento.

Finalmente, mediante el PERTE NAVAL se prevé reducir las emisiones a la atmósfera de CO₂ y contaminantes a lo largo de la cadena de valor de la industria del Sector naval y servirá para mejorar la seguridad industrial entre las empresas del sector naval.

V. GOBERNANZA

La multiplicidad de instrumentos y agentes presentes en este PERTE requieren de un marco de gobernanza para maximizar las oportunidades de colaboración, la identificación de sinergias y el adecuado seguimiento del funcionamiento y el impacto de los instrumentos.

Para ello, se articula **un grupo de trabajo interministerial** liderado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en el que participarán aquellos departamentos ministeriales con competencias relacionadas con las materias desarrolladas en el PERTE NAVAL, con el objeto de hacer un seguimiento conjunto de los instrumentos previstos, así como su sinergia con otras actuaciones en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y su impacto sobre los distintos sectores y agentes públicos y privados.

Con objeto de involucrar al sector, en un segundo nivel, se constituirá **la Alianza del PERTE Naval**, un espacio de participación e interlocución que facilite generar sinergias para profundizar en la consecución de los objetivos de este PERTE.



2 RELEVANCIA DEL SECTOR NAVAL EN LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La Industria Naval Española en un sector manufacturero estratégico para el fortalecimiento industrial y la generación de empleo y bienestar, tanto por su contribución directa a la economía como por ser pilar fundamental para el desarrollo de otras actividades: el transporte de mercancías, el aprovechamiento de recursos de origen marino o el turismo, entre otras.

El sector agrupa actividades de construcción, transformación y reparación de buques, donde España ha adquirido una alta especialización tecnológica en la fabricación de unidades de elevado valor añadido y la industria auxiliar complementaria que da soporte a todas la anteriores.

Conforme a los datos recogidos en la Agenda Sectorial de la Industria Naval presentada en 2019, **esta industria es fuente de 70.000 empleos de alto grado de cualificación y 7.500 millones de euros de facturación anual.**

El sector naval español es de vital importancia para la economía española, teniendo en cuenta que cerca del 60 por ciento de las exportaciones y el 85 por ciento de las importaciones pasan por los 46 puertos de interés general en la geografía costera española, representando el 53 por ciento del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96 por ciento con terceros países, y que el sistema portuario de interés general cerró el ejercicio 2020 con 515,7 millones de toneladas movidas.

En un país cuyo comercio internacional está tan ligado al transporte marítimo, el sector de la construcción, transformación y reparación navales es un sector estratégico para nuestra economía.

A continuación, se desarrollan sus principales características:

El sector naval es una industria vertebradora

Existen más de 20 astilleros con capacidad para construir buques de más de 100 GT distribuidos por la costa española. Ejercen un fuerte efecto tractor sobre una extensa red nacional de fabricantes de bienes de equipo, talleres y servicios industriales, fomentando un crecimiento territorial cohesionado. Este sector dinamiza la actividad de las distintas ramas industriales que intervienen en su cadena de valor, agrupadas en:

- Fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones (CNAE 24).
- Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo (CNAE 25).
- Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos (CNAE 26).
- Fabricación de material y equipo eléctrico (CNAE 27).
- Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p. (CNAE 28).



- Fabricación de otro material de transporte (CNAE 30).
- Fabricación de muebles; otras industrias manufactureras (CNAE 32).

Además, actualmente existen dos Agrupaciones Empresariales Innovadoras: la Asociación cluster del naval gallego y el Foro marítimo vasco.

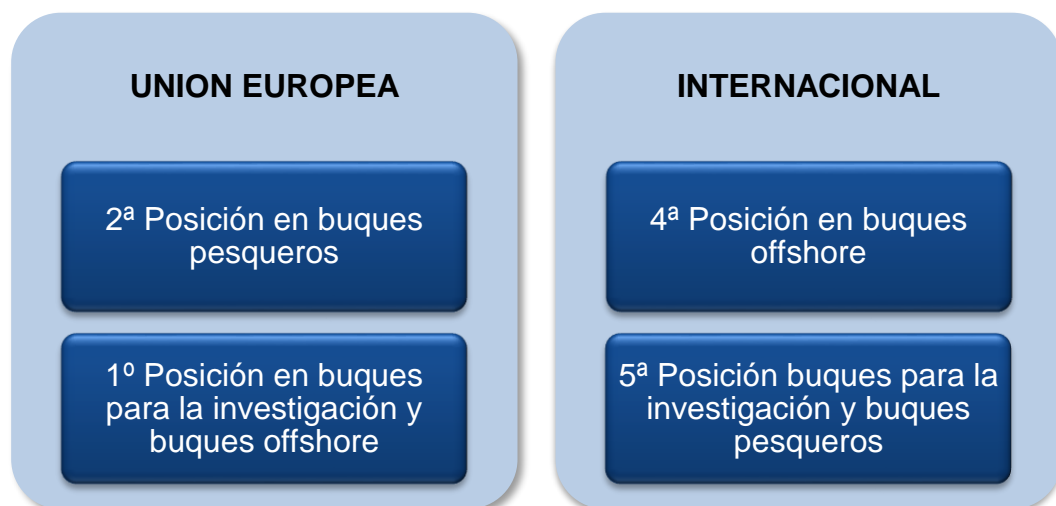
El sector naval tiene vocación exportadora

Goza de un gran reconocimiento en los mercados internacionales, a los que destina alrededor del 90 por ciento del importe de su producción en el caso de buques destinados al mercado civil, y más del 50 por ciento en el caso del sector naval de defensa y seguridad.

Los pedidos de buques civiles para la exportación respondieron, por norma general, a buques de mayor tamaño y complejidad que los registrados para el mercado interior. Entre los buques construidos en España para armadores extranjeros se encuentran entre otros, buques oceanográficos, grandes buques pesqueros, buques de transporte de pescado vivo, buques offshore, buques de pasaje y buques remolcadores.

Entre los armadores con mayor participación en la cartera nacional destacaron los pertenecientes a países de la Unión Europea. Otros países no comunitarios, como Noruega, México, Argentina, Groenlandia, también sumaron importantes porcentajes en la cartera de pedidos nacional.

Los astilleros españoles se sitúan entre los primeros puestos de los rankings internacionales en la construcción de buques altamente cualificados.



Fuente: PYMAR



El sector naval tiene una gran vocación innovadora

Se trata de un sector eminentemente innovador. Según la última Encuesta de Innovación en las Empresas del Instituto Nacional de Estadística, en 2019 el gasto en actividades innovadoras del sector de construcción naval español fue de más de 96 millones de euros, lo que supone una intensidad de innovación (medida como gasto en actividades innovadoras sobre la cifra de negocio) superior al 4 por ciento lo que lo sitúa entre los 10 principales sectores en España por intensidad de innovación, muy por encima de la media de la industria española.

El sector naval es una industria versátil

Su principal fortaleza es la capacitación tecnológica para desarrollar prototipos a la medida de cualquier tipología de buque. Esta versatilidad favorece su diversificación hacia actividades de gran componente tecnológico e innovador, como es el caso de las energías renovables marinas y nuevas soluciones de buques de bajas emisiones.

Durante los últimos años, la industria naval española se ha mantenido en los primeros puestos de los rankings internacionales en contratación de nuevas construcciones. En 2021, España ha sido la segunda potencia de la Unión Europea con mayor número de unidades contratadas, y la novena a nivel mundial:

- a) Los astilleros de construcción naval privados han contratado en el año 2021 23 nuevos buques, tan solo por detrás de Países Bajos
- b) Navantia ha contratado en el año 2020 por un importe de cerca de 690 millones de euros, lo que supone más de 4 millones de horas de trabajo en el ámbito naval y en el de eólica marina, destacando los trabajos para el parque eólico marino St. Brieuc con 283 millones de euros.

Asimismo, España volvió a ser líder de contratación en el año 2020 en mercados donde la complejidad tecnológica supone una fuerte barrera de entrada para nuevos competidores:

- a) Primer país de la Unión Europea y quinto del mundo con mayor volumen de contratación de grandes buques para el segmento offshore, así como líder mundial en el sub-segmento de los buques de apoyo a los campos eólicos marinos.
- b) Primer país de la Unión Europea y sexto del mundo con mayor volumen de contratación de buques oceanográficos.
- c) Segundo de la Unión Europea y sexto del mundo con mayor volumen de contratación de buques para la industria pesquera.

La fuerte apuesta por la diferenciación tecnológica y calidad constructiva ha permitido a España adquirir un papel relevante en la fabricación de prototipos con un alto grado de



innovación y un claro compromiso medioambiental. Fruto de todo ello, en los astilleros españoles se han construido los primeros buques destinados a la eólica *offshore* preparados para su propulsión con el uso del hidrógeno renovable como combustible, sofisticados buques de investigación oceanográfica para la preservación de la biodiversidad marina y buques de transporte de pescado vivo diseñados para mejorar la eficiencia de la actividad de acuicultura marina y evitar la sobreexplotación pesquera.

El sector naval y la energía eólica

España es líder internacional en el ámbito de la energía eólica marina flotante, lo que la sitúa en una posición preferente para el gran desarrollo que se espera que experimente este sector en los próximos años. Los astilleros españoles se han introducido en el mercado eólico marino europeo a través de la construcción de soportes y subestaciones. En concreto, la creciente penetración del sector naval español en el eólico marino arrojó en el año 2020 cifras de contratación de 350 millones de euros y 3 millones de horas de trabajo, con proyectos desarrollados en instalaciones de astilleros y puertos españoles.

A finales de 2020 la potencia total instalada de la tecnología eólica flotante en Europa ascendía a 62 MW, lo que representa un 83 por ciento de la capacidad mundial en esta tecnología. En ello ha tenido mucho que ver la industria española, como por ejemplo: en el proyecto Hywind Scotland, en donde los astilleros públicos en colaboración con la empresa privada española construyeron 5 subestructuras flotantes; en el proyecto Windfloat Atlantic la colaboración empresarial público privada española permitió construir 5 plataformas flotantes, y en el proyecto Kincardine, parque eólico flotante actualmente en construcción, la colaboración empresarial público privada española es la encargada de la construcción de 5 plataformas flotantes, así como de la asistencia técnica en el desarrollo de la planta.

Asimismo, en 2020 la instalación de eólica marina fija con estructuras montadas sobre el lecho marino en aguas europeas alcanza alrededor de 24,95 GW, representando más del 70% a nivel mundial. En este campo **España es también un referente internacional en el sector eólico marino.**

Los astilleros públicos en colaboración con la empresa privada han construido las subestaciones eléctricas para los parques Wikingier y East Anglia One y están trabajando en la construcción de 62 jackets para Saint Briec.





El mercado de la energía eólica marina se está viendo potenciado cada vez más por la actual política de la Unión Europea, que establece el compromiso de que en 2030 las energías renovables supongan al menos un 55% de la electricidad total producida, estimándose que un 30% de dicha electricidad se generará a partir de fuentes eólicas y, en particular, que un 7% se producirá a partir de fuentes eólicas marinas.

En ese sentido la “Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y Energías del Mar en España” establece, entre otros objetivos alcanzar un despliegue ordenado de la eólica marina en particular y del aprovechamiento de las energías renovables marinas en general para apuntalar el desarrollo industrial y tecnológico, con objetivos de 1-3GW de energía eólica marina y de 40-60 MW de energías del mar en un horizonte 2030.



3 NECESIDAD DE UN PERTE NAVAL

El sector naval español compite en un mercado fuertemente globalizado y cambiante, de modo que, para mantener su posicionamiento a nivel internacional, la innovación y diferenciación tecnológica deben constituir su principal seña de identidad.

El sector naval construye buques altamente sofisticados, orientados al cliente. La **diversificación del sector** hacia la construcción de buques con nuevos sistemas de propulsión que mitiguen la emisión de gases de efecto invernadero, así como el aprovechamiento de la oportunidad de entrar en el mercado incipiente de construcción de sistemas de **obtención de energías renovables marinas** es una necesidad. También lo es que estos **procesos propios del sector contribuyan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, a la circularidad de sus actividades, a la reducción de residuos y contaminación y a la mejora de la eficiencia energética.** A estos retos se une el de **impulsar su transformación digital** lo antes posible, en una triple vertiente: para la mejora de su competitividad; para la identificación de nuevos negocios y servicios asociados de mayor valor añadido; y como herramienta de apoyo para alcanzar la descarbonización y sostenibilidad del sector.

Hasta ahora la cadena de valor tradicional del sector naval ha sido una cadena de valor lineal cuya dinámica venía determinada por la necesidad de los clientes. Sin embargo, esta configuración necesita dirigirse hacia soluciones integrales que conformen ecosistemas colaborativos e interdependientes.

La transformación del sector naval va a requerir, para llevar a buen fin esa transformación, la colaboración entre sus empresas tradicionales, caso de la industria auxiliar naval y proveedores, con los nuevos agentes de sectores complementarios que trascienden al ámbito puramente sectorial, como el digital o el energético renovable.

El PERTE NAVAL resulta fundamental para el mantenimiento de la competitividad del sector naval español a medio y largo plazo, considerándose imprescindible a estos efectos la transformación de toda su cadena de valor, la cual se llevará a cabo mediante su diversificación hacia las energías renovables marinas, construcción de nuevos buques propulsados por combustibles más limpios, su digitalización, la mejora de su sostenibilidad medioambiental y la capacitación de sus empleados.

Por todo ello, se dan las circunstancias necesarias para declarar este proyecto como Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE), cuyo eje central será la **creación del ecosistema necesario que permita el desarrollo de una industria innovadora, con fuerte tracción sobre otros sectores económicos y la generación de nuevas actividades.**



En este contexto, **el gobierno presenta este PERTE NAVAL para ser financiado principalmente con el Fondo de Recuperación-Next Generation EU**, de modo que se destine una parte de los recursos a reforzar la autonomía estratégica, la modernización, la diversificación, la descarbonización, la digitalización y sostenibilidad de nuestro sector naval, mediante la aproximación basada en las siguientes palancas:

- Garantizar la resiliencia de nuestra economía, y particularmente de la industria.
- Impulso a la inversión industrial sostenible.
- Ampliar la autonomía industrial de nuestro país, en coherencia con el marco europeo.
- Orientación estratégica hacia los compromisos adquiridos por España y la Unión Europea a medio y largo plazo, con el objetivo de la neutralidad climática en 2050.
- Integración de las empresas españolas en las grandes cadenas de valor industriales estratégicas.
- Mejora de la competitividad del propio sector naval.

El lanzamiento de este PERTE NAVAL permitirá articular las inversiones públicas de los diferentes componentes del plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española, y coordinar las acciones de los distintos eslabones de la cadena de valor, en aras de lograr el impacto deseado en términos de transformación eficiente del sector.

La consecución de los objetivos del PERTE NAVAL supondrá en términos de impacto:

- **La transformación de la cadena de valor industrial del sector naval**, pasando a una cadena de valor más compleja en la que participarán otros sectores industriales.
- **La construcción de alianzas estratégicas** con agentes clave en toda la cadena de valor del sector naval.
- El impulso a la **modernización y la transformación** del tejido industrial, la mejora de la resiliencia social y económica.
- En términos de empleo, **contribuirá a la creación y consolidación de empleo de calidad**, atrayendo perfiles de alto contenido tecnológico, tanto en las fases de implementación de las actuaciones, como en la propia operación de las mismas, teniendo, también, un muy importante efecto tractor sobre sectores conexos y en el resto de la cadena de valor industrial asociada, especialmente en las regiones donde se encuentran sus principales centros.
- **Convertir el sistema productivo del sector naval** hacia patrones basados en la eficiencia energética, la digitalización y la innovación.



- Las medidas de apoyo a la innovación empresarial incluidas en este PERTE **incrementarán la resiliencia y la capacidad competitiva** a medio y largo plazo de las empresas del sector naval en nuestro país, mejorando su competitividad en los mercados internacionales, siempre dentro del respeto a las reglas del mercado interior.

Además, **el PERTE NAVAL** tendrá una importante contribución a la autonomía estratégica de España y de Europa, y **resulta imprescindible para poder lograr el objetivo de transición digital y verde de la Unión Europea**. Esta contribución se manifiesta en tres aspectos claramente complementarios: el industrial, el tecnológico y el de mitigación de dependencias.

Finalmente, el PERTE NAVAL **promueve la interconexión tecnológica con actuaciones que enlazan unos sectores con otros**, al contemplar actuaciones en toda la cadena de valor del sector naval, desde la fabricación de prototipos hasta la de los equipos y componentes necesarios, por ejemplo, para el desarrollo de la industria eólica marina.

Cadena de valor del sector naval y de la energía eólica





4 OBJETIVO DEL PERTE

La finalidad del PERTE NAVAL es apoyar la diversificación, modernización y productividad del ecosistema naval español. Resulta imprescindible la transformación de toda su cadena de valor que se llevará a cabo con los siguientes objetivos:

a) Mantener la autonomía industrial.

Mantener la aportación del sector a la autonomía industrial como un elemento de resiliencia de nuestra economía que garantice un crecimiento económico continuado, sostenible y de alto valor añadido.

b) Diversificar la actividad hacia las energías renovables marinas y buques de bajas emisiones

Fortalecer la resiliencia del sector optimizando la utilización de su capacidad de producción a través de su diversificación hacia la construcción y mantenimiento de estructuras para el aprovechamiento de las energías renovables marinas (mareomotriz, undimotriz, maremotérmica, eólica, etc.) segmento con un alto potencial de desarrollo y un elevado nivel de complementariedad con la actividad de construcción, transformación, reparación y mantenimiento naval, así como el futuro sector de los buques de bajas emisiones.

c) Digitalizar la cadena de valor

Abordar el reto de la transformación digital y automatización de toda la cadena de valor mediante el uso de nuevas tecnologías, como una forma de mejorar la eficiencia de los procesos de diseño, suministro, producción y servicios de la cadena de valor, contribuyendo a una industria naval más eficiente e intensiva a nivel tecnológico.

d) Incrementar la sostenibilidad medioambiental

El vigente Marco Estratégico de Energía y Clima del Gobierno, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (2021-2030) y la Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo (ELP 2050) tiene en cuenta al sector naval y a los desarrollos industriales necesarios para avanzar hacia una movilidad inteligente, conectada y sin emisiones en el transporte marítimo. En línea con estas actuaciones estratégicas, se define como objetivo de este PERTE mejorar la sostenibilidad medioambiental del sector naval –tanto en lo que se refiere a los propios productos como a sus modelos productivos–, adaptándose al nuevo paradigma y a las crecientes exigencias regulatorias, y contribuyendo a crear una industria naval más sostenible, descarbonizada, circular, con un eficiente uso de los recursos y competitiva en el largo plazo.



Asimismo, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética recoge la necesidad de adoptar medidas para la reducción de las emisiones generadas por el consumo de combustibles fósiles en el transporte marítimo y en puertos, de forma que los puertos de competencia del Estado en el año 2050 sean de cero emisiones directas.

e) Mejorar la formación y capacitación de los empleados

Mejorar la formación, cualificación y capacitación de los profesionales del sector naval para adaptarse al actual contexto digital y hacer frente a la continua evolución del sector, atrayendo al talento necesario y generando empleo cualificado, así como favoreciendo un entorno inclusivo en el que se fomente la igualdad de género y la cohesión territorial.

Contribución al reto demográfico como objetivo transversal, alineado con el Plan de Medidas frente al Reto Demográfico, de forma que este PERTE contribuya al fortalecimiento de la cohesión social y territorial a través de la incorporación de la visión de reto en los distintos instrumentos por los que se desarrollen las actuaciones comprometidas en el marco de este PERTE.

4.1 EL PERTE DENTRO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN

La necesidad de descarbonizar la economía y dar respuesta al cambio climático, y la introducción de nuevas tecnologías disruptivas suponen un desafío tanto para España como para la Unión Europea. En este sentido, la Comisión Europea adoptó una serie de propuestas para adaptar las políticas de la UE con el fin de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 por ciento de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990. Es crucial lograr estas reducciones de emisiones en la próxima década para que Europa se convierta en el primer continente climáticamente neutro del mundo de aquí a 2050 y se materialice el Pacto Verde Europeo.

Es necesario, además, tener presente que, para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, la Comisión Europea está proponiendo una batería de disposiciones normativas que propicien las transformaciones económicas y sociales que son necesarias, con la participación de todos los sectores de la economía y la sociedad, para lograr la transición a cero emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050.

El PLAN DE RECUPERACIÓN recoge el apoyo del Gobierno a este cambio a través de diversos componentes. Este cambio de paradigma afecta no solo a los ciudadanos y al entorno, sino muy especialmente a los sectores industriales.

El sector naval español debe adaptarse con rapidez para poder seguir siendo una industria competitiva. Para ello, es necesario crear las condiciones que impulsen el



desarrollo e implementación de nuevos procesos y productos innovadores, como por ejemplo los buques de propulsión con energías limpias o los componentes e infraestructuras necesarios para las energías renovables marinas, la digitalización de todos los agentes que forman parte de la cadena de valor, la mejora de la eficiencia energética y la recualificación de los recursos humanos.

El Gobierno, consciente de la necesidad de respaldar a la industria del sector naval en esta transformación, ya ha venido adoptando medidas de apoyo al sector, entre las que destacan las subvenciones a la investigación, desarrollo y la innovación al sector de la industria de la construcción, transformación y reparación naval, a través de un marco de apoyo definido por el Real Decreto 1071/2021, de 7 de diciembre.

El PLAN DE RECUPERACIÓN incorpora una importante agenda de inversiones y reformas estructurales, que se interrelacionan y retroalimentan para lograr cuatro objetivos transversales: avanzar hacia una España más verde, más digital, más cohesionada desde el punto de vista social y territorial, y más igualitaria. Un plan que refuerza la inversión pública y privada para reorientar el modelo productivo, y está alineado con las prioridades europeas, buscando definir cadenas de valor capaces de desarrollar las áreas clave de la transformación.

El PERTE NAVAL como parte del PLAN DE RECUPERACIÓN, se enmarca fundamentalmente en la inversión 2 del componente 12, cuyo objetivo es promover la transformación de sectores estratégicos que son clave para la transición industrial de España. Además, se apoya en las siguientes políticas palanca:

PROPÓSITO	POLÍTICA PALANCA	COMPONENTES
Impulsar la transición ecológica mediante el apoyo a proyectos que contribuyan a la incorporación del sector al desarrollo de las energías renovables.	Política Palanca III. “Transición energética justa e inclusiva”	Componente 7. Hoja de ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar, concretamente reforma R4 “Marco para la innovación y desarrollo tecnológico de las energías renovables” y en la inversión I1 “Desarrollo de energías renovables innovadoras integradas en la edificación y en los procesos productivos” Componente 9. “Hidrógeno renovable, un proyecto país”, concretamente reforma R1 “Hoja de ruta del hidrógeno” y



		en la inversión I1 “Hidrógeno renovable: un proyecto país”.
Impulsar la transformación del sector naval apoyando la necesaria transición digital y medioambiental del mismo.	Política Palanca V. <i>“Modernización y digitalización del tejido industrial y de la PYME, recuperación del turismo e impulso a una España Nación Emprendedora”</i>	Componente 12. Política Industrial 2030, concretamente inversión I2 “Programa de Impulso de la Competitividad y Sostenibilidad Industrial”. Componente 13. Apoyo a la PYME, concretamente en la inversión I3 “Digitalización e innovación”. Componente 15. Conectividad Digital, impulso de la ciberseguridad y despliegue del 5G, concretamente en la inversión I6 “Despliegue del 5G”.
	Política Palanca VI. <i>“Pacto por la ciencia y la innovación. Refuerzo a las capacidades del Sistema Nacional de Salud”</i>	Componente 16. Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial, reforma R1 e inversión I1. Componente 17. Reforma institucional y fortalecimiento de las capacidades del sistema nacional de ciencia, tecnología e innovación, inversión I3 “nuevos proyectos de I+D+i públicos privados, interdisciplinares”.
Capacitación y formación de profesionales e igualdad de género.	Política Palanca VII. <i>“Educación y conocimiento, formación continua y desarrollo de capacidades”</i>	Componente 20. Plan Estratégico de impulso de la Formación Profesional, en las reformas R1 “Plan de modernización de la formación profesional” y R2 “Ley de ordenación del sistema integral de formación profesional”.

Política Palanca III. “Transición energética justa e inclusiva” incluye entre sus componentes:

Componente 7. Hoja de ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar.

Este componente incluye, entre otros, el impulso de la energía eólica marina.



En concreto, la recientemente aprobada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico “Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar en España”, una estrategia para potenciar el liderazgo español en el desarrollo tecnológico y de la I+D de las distintas fuentes limpias que aprovechan los recursos naturales marinos, con especial atención a la eólica, fija un cuádruple objetivo:

1. Que España sea un polo de referencia europeo para el desarrollo tecnológico y la innovación ambiental asociado a las energías renovables en el medio marino;
2. Que España sea un referente internacional en capacidades industriales y en el conjunto de la cadena de valor del sector;
3. Impulsar un desarrollo de las renovables marinas compatible y sostenible desde un punto de vista ambiental y social;
4. Establecer un marco estatal adecuado para el despliegue ordenado de las renovables marinas

Se apoya en la reforma R4 “Marco para la innovación y desarrollo tecnológico de las energías renovables” y en la inversión I1 “Desarrollo de energías renovables innovadoras integradas en la edificación y en los procesos productivos”

Componente 9 “Hidrógeno renovable, un proyecto país”

Este componente tiene como principal finalidad posicionar a España como referente tecnológico en producción y aprovechamiento de hidrógeno renovable, facilitando las condiciones que permitan que el hidrógeno renovable pueda contribuir de forma significativa a la descarbonización de la economía y al posicionamiento tecnológico e industrial de España y la Unión Europea en este sector de futuro, contribuyendo así al objetivo de la **Hoja de Ruta del Hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable**.

En concreto, en el ámbito de este PERTE NAVAL, destaca la contribución que la línea 1 de la componente 9 puede aportar, teniendo en cuenta que está dedicada a impulsar la cadena de valor innovadora y de conocimiento a través de medidas de apoyo a las PYMEs y a los centros tecnológicos para permitirles mejorar sus capacidades productivas y la transferencia tecnológica.

Se apoya concretamente en la reforma R1 “Hoja de ruta del hidrógeno” y en la inversión I1 “Hidrógeno renovable: un proyecto país”.

Política Palanca V. “Modernización y digitalización del tejido industrial y de la PYME, recuperación del turismo e impulso a una España Nación Emprendedora”, incluye entre sus componentes:

Componente 12. Política Industrial 2030

El objetivo es impulsar la modernización y la productividad del ecosistema español de industria- servicios, mediante la digitalización de la cadena de valor, el impulso de la



productividad, la competitividad y la mejora de la eficiencia energética de los sectores estratégicos claves en la transición ecológica y la transformación digital.

En la inversión C12.I2 "Programa de Impulso de la competitividad y Sostenibilidad Industrial", se incardina la Línea de apoyo a proyectos estratégicos para la transición industrial, que se instrumentarán a través de la nueva figura creada por el Real Decreto-ley 36/2020, los proyectos estratégicos para la recuperación y transformación económica, que aplicados al sector industrial tendrán como objetivo principal impulsar la transformación de las cadenas de valor estratégicas de sectores industriales con gran efecto tractor en la economía.

Componente 13. Apoyo a la PYME

Recoge un conjunto de reformas e inversiones orientadas a reforzar las empresas españolas, con especial atención en las necesidades de las pymes, con el fin de apoyar a estas empresas para aumentar su productividad, reforzar sus capacidades y su resiliencia y contribuir así a la creación empleo, la competitividad, y el crecimiento potencial de la economía.

En el marco del componente 13 es necesario hacer especial referencia, por su potencial transformador en la industria naval del Programa de Apoyo a las Agrupaciones Empresariales Innovadoras que da apoyo a proyectos de digitalización de la cadena de valor de los diferentes sectores industriales (clusters reconocidos como AEIs por MINCOTUR) con un doble objetivo: i) Modernizar la economía española mediante el fomento de proyectos de digitalización de las cadenas de valor, y ii) Ayudar a las pymes en dicha labor ya que son el eslabón más débil de las cadenas de valor y las más expuestas a quedarse atrás en la revolución digital.

Se apoya concretamente en la inversión I3 "Digitalización e innovación"

Componente 15. Conectividad Digital, impulso de la ciberseguridad y despliegue del 5G.

Este componente se corresponde con la iniciativa emblemática de la Estrategia de Crecimiento Sostenible Conexión (Connect) de la Comisión Europea. Además, se articula a través de dos planes fundamentales de la agenda digital del Gobierno de España (España Digital 2025): el Plan para la Conectividad y las Infraestructuras Digitales, y la Estrategia de Impulso a la Tecnología 5G. La transformación digital será, sin duda, uno de los principales motores de crecimiento y transformación de la economía española en los próximos años, particularmente en términos de productividad y empleo. La conectividad digital, la ciberseguridad y el 5G constituyen infraestructuras esenciales para este proceso de digitalización y modernización de los sectores productivos y de las pymes.

Concretamente se apoya en la inversión I6 "Despliegue del 5G".



Política Palanca VI. “Pacto por la ciencia y la innovación. Refuerzo a las capacidades del Sistema Nacional de Salud” incluye entre sus componentes:

Componente 16. Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial.

La Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial, reforma R1, inversión I1, vertebrará una reforma estratégica de la economía y sociedad en la era digital, que persigue, entre otras:

- La introducción y extensión de tecnologías basadas en Inteligencia Artificial en la economía y sociedad española.
- El desarrollo de la normativa necesaria para permitir sandboxes regulatorios para probar la aplicación de la Inteligencia Artificial en distintas áreas.
- El establecimiento de un mecanismo de asesoramiento que permita analizar y verificar el desarrollo y la implementación segura y confiable de tecnologías basadas en Inteligencia Artificial, así como de un marco ético y normativo que permita desarrollar una Inteligencia Artificial fiable y alineada con los principios éticos y sociales.

Componente 17. Reforma institucional y fortalecimiento de las capacidades del sistema nacional de ciencia, tecnología e innovación

El objetivo de este componente es hacer frente, en el corto plazo, a la recuperación económica y social del país y, en el medio plazo, incrementar y acelerar la inversión en I+D+i de forma sostenible y en áreas estratégicas, haciendo del Sistema Estatal de Ciencia y Tecnología (SECTI) un instrumento clave para abordar los grandes desafíos actuales, como la transición ecológica y justa, la digitalización y el reto demográfico.

Entre los principales retos abordados por el componente destacan:

- Abordar la baja participación del sector privado y cerrar la brecha existente entre la inversión pública y la inversión privada en I+D+i.
- Identificar las áreas clave de la investigación y la innovación para la recuperación, transformación y resiliencia de España y orientarla, a través de distintos instrumentos de inversión.

La Inversión 3 de este componente identifica, entre otras actuaciones, la I+D de vanguardia orientada a retos de la sociedad. En concreto, esta actuación pretende movilizar a la comunidad investigadora e innovación en España con el fin de intensificar su actividad y potenciar la transferencia a la sociedad de los resultados de la investigación, con énfasis en la colaboración con empresas.

Asimismo, también se contribuirá a conseguir los objetivos del PERTE mediante proyectos de I+D+i impulsados a través de la inversión 7 de este Componente (proyectos de I+D+i en los ámbitos del medioambiente, el cambio climático y la energía) y de la



inversión 2 (Planes Complementarios de I+D+i con CCAA), en particular en el marco de los programas de Energía e Hidrógeno Verde y de Materiales Avanzados.

Política Palanca VII. “Educación y conocimiento, formación continua y desarrollo de capacidades” incluye entre sus componentes:

Componente 20. Plan Estratégico de impulso de la Formación Profesional.

Este componente, vinculado a la Formación Profesional, incorpora inversiones en la promoción de la cualificación y recualificación de jóvenes y población activa, ocupados y desempleados, con especial atención a los sectores considerados prioritarios.

La mejora de la cualificación profesional de las próximas generaciones, que permita al alumno una alta cualificación adaptada a las necesidades de formación del modelo productivo, pasa también por la modernización y el refuerzo de la Formación Profesional.

Contempla reformas e inversiones como la renovación del catálogo de títulos de Formación Profesional para adaptarlos a nuevas demandas de los sectores productivos y a las nuevas competencias emergentes, el Plan de modernización o la creación de un número significativo de nuevas plazas.

Concretamente se apoya en las reformas R1 “Plan de modernización de la formación profesional” y R2 “Ley de ordenación del sistema integral de formación profesional”.

La propuesta de un proyecto estratégico del sector naval español se concibe, por tanto, como una propuesta país de interés general para el conjunto de la economía y de la sociedad por su capacidad de arrastre y potencial transformador de la economía española. Recoge la esencia de lo que en el PLAN DE RECUPERACIÓN se concibe como un proyecto estratégico transformador, ya que se pretende impulsar la transformación de la cadena de valor estratégica del sector naval, englobando a todas las partes que operan en la misma, desde las empresas emergentes más pequeñas hasta las compañías más grandes, fomentando alianzas industriales con un importante componente de apoyo a la pyme.

4.2 CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS DE LA DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO (CID) MEDIANTE LA EJECUCIÓN DEL PERTE NAVAL

Parte de las medidas incluidas en el PERTE NAVAL se financiarán con cargo a los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. De acuerdo con la normativa reguladora de este mecanismo, la recepción de los fondos por parte de los Estados miembro está condicionada al cumplimiento de una serie de hitos y objetivos. Es preciso, por tanto,



especificar cuáles se pretenden cumplir mediante la ejecución de las medidas previstas en este PERTE.

En el caso del plan de recuperación español, los hitos y objetivos se encuentran en el Anexo a la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España (en adelante, CID, por sus siglas en inglés). Al tratarse de una medida estratégica y horizontal, que abarca a su vez diferentes iniciativas y actuaciones, mediante la ejecución de las distintas medidas del PERTE NAVAL se cumplirán objetivos asociados a diferentes componentes:

COMPONENTE 12. Inversión 2

Como ya se ha indicado, esta inversión tiene como objetivo promover la transformación de sectores estratégicos que son clave para la transición industrial. La CID especifica que este objetivo se debe lograr mediante grandes proyectos estratégicos que abarquen toda la cadena de valor del sector pertinente (bajo la forma jurídica de PERTEs) y mediante la financiación de proyectos de menor escala de carácter innovador.

La CID exige en sus hitos 182 y 183 que se aprueben al menos tres grandes proyectos estratégicos bajo la forma jurídica del PERTE, a los que se debe asignar al menos 400 millones de presupuesto a cada uno. Estos hitos se han cumplido mediante la aprobación de los PERTES VEC y AGRO, y la próxima aprobación del PERTE de descarbonización de la economía.

Las actuaciones previstas en este PERTE NAVAL tienen como objetivo la modernización y transformación del tejido industrial del sector hacia la eficiencia energética, la digitalización y la innovación. Los proyectos financiados en el PERTE NAVAL, por tanto, pese a estar aglutinados bajo la forma jurídica de PERTE, computan como parte de los proyectos innovadores a los que se refieren los objetivos 184 (al menos 78 proyectos innovadores), 185 (al menos 210 proyectos innovadores) y 186. Se espera al menos que el PERTE de apoyo a 30 proyectos innovadores. Además, el presupuesto asignado a la Línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval contribuirá a alcanzar los objetivos económicos de los CID 184 (al menos 1.200 millones de euros) y 185 (al menos 2.531.500.000 euros y movilización de al menos 3.800 millones euros de inversión privada).

Para cumplir los objetivos 184, 185 y 186, las actuaciones financiadas deberán incorporar plenamente las exigencias y requisitos establecidos en la CID para esta inversión, tanto en la parte descriptiva como en los cuadros de hitos y objetivos, en los términos especificados en las disposiciones operativas (Anexo I, relativo a los mecanismos de verificación).



5 PRESUPUESTO E IMPACTO ESPERADO

5.1 PRESUPUESTO

El PERTE para la modernización y diversificación del sector naval prevé una inversión total de 1.460 M€ millones de euros con una contribución del sector público de 310M€ millones de euros y una inversión privada de 1.150M€ millones de euros, desglosada como sigue entre las diferentes actuaciones:

Ámbito	Medida	Inversión Pública	Inversión Privada
Medidas transformadoras	Línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval	200M€	800M€
	Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval, MICIN (CDTI)	30M€	30M€
SUBTOTAL		230M€	830M€
Medidas facilitadoras	Real Decreto 1071/2021, de 7 de diciembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación y desarrollo e innovación	80M€ (20M anuales disponibles hasta 2025)	320M€
SUBTOTAL		80M€	320M€
TOTAL PERTE NAVAL		310M€	1.150M€



5.2 EL IMPACTO ESPERADO DEL PERTE NAVAL

Las medidas en el ámbito del impulso del proyecto transformador de la cadena de valor del sector naval y las medidas facilitadoras, tendrán sin duda un gran impacto en los distintos ámbitos socio-económicos, especialmente en lo que al desarrollo regional y local se refiere en las zonas de influencia de la localización de las grandes instalaciones de los astilleros, los puertos y las empresas del sector de las energías renovables y sus suministradores.

El PERTE NAVAL contribuirá a la modernización del sector en España, incrementando su competitividad en alrededor del 15 por ciento y consiguiendo una tasa de crecimiento anual del 9 por ciento para el sector. Se espera que el PERTE NAVAL contribuya a la **creación de cerca de 3.100 puestos de trabajo de calidad**, principalmente en regiones periféricas.

Asimismo, la digitalización de las actividades de recursos humanos permitirá mejorar la productividad de las empresas beneficiarias, optimizando la gestión del talento y mejorando la eficacia y la eficiencia de los procesos de esta área corporativa. En este sentido, **las actuaciones del PERTE NAVAL supondrán la cualificación digital de más de 5.000 empleados, reduciendo los tiempos de formación gracias a la digitalización.** La digitalización favorecerá mejoras en la calidad de los empleos del sector naval, disminuyendo las tareas sin valor añadido y creando sinergias a lo largo de la cadena de suministro. Se estima que el uso de las nuevas tecnologías incluidas en el PERTE NAVAL **permitirá un rango de mejora de la productividad en los empleos del sector de alrededor de 10 por ciento.**

En este sentido, las actuaciones del PERTE NAVAL que tienen por objetivo la digitalización del sector favorecerán la cohesión territorial, en la medida en que permitirán integrar en la cadena de valor a empresas situadas en áreas menos desarrolladas a nivel económico, dinamizando dichas zonas. Además, la mayor formación de los trabajadores ayudará a mejorar el capital humano de nuestro país, reduciendo las desigualdades e incrementando las oportunidades de empleo, favoreciendo así la cohesión social en línea con la Estrategia de Transición Justa.

Asimismo, el PERTE NAVAL se ha diseñado teniendo en cuenta la necesidad del sector de fomentar la inclusión, diversidad y atracción de talento, así como de corregir la brecha de género que históricamente ha sufrido, lo que apoyará su productividad. La formación reforzará la empleabilidad de los trabajadores del sector, en tanto dispondrán de formación digital actualizada conforme a la evolución del mercado.

Mediante el PERTE NAVAL se prevé reducir las emisiones a la atmósfera de CO₂ y las contaminantes a lo largo de la cadena de valor de la industria del Sector naval y servirá para mejorar la seguridad industrial entre las empresas del sector naval.



Con su diversificación hacia la fabricación de productos para el despliegue del uso de las energías renovables de origen marino y los buques de propulsión de bajas emisiones, la industria naval española pretende también convertirse en un sector de gran importancia para el alcance de los objetivos del Componente 7 del Plan de Recuperación denominado “Despliegue e integración de las energías renovables” y, en particular, para el establecimiento y la consolidación de la cadena de valor industrial en el ámbito de las renovables o el apoyo a fuentes innovadoras de tecnologías de generación renovable, incluida su integración en los usos finales, entre otras.

5.3 ESTIMACIÓN CUANTITATIVA DEL IMPACTO EN PIB Y EMPLEO

Las medidas en el ámbito del impulso del proyecto transformador de la cadena de valor del Sector naval y las medidas facilitadoras impulsarán el crecimiento del sector y tendrán un efecto positivo en el **PIB estimado en 5.300 millones de euros**, con la **creación de cerca de 3.100 puesto de trabajo de calidad**, principalmente en zonas periféricas.





6 DEFINICIÓN Y ESTRUCTURA

El PERTE NAVAL objeto de esta memoria se concibe como una **iniciativa para integrar y transformar la cadena de valor industrial del sector naval**, utilizando como palancas: la diversificación en su actividad hacia una orientación a las energías marinas procedentes de fuentes renovables; la digitalización, innovación, la economía circular y sostenibilidad de sus procesos productivos y productos; y la capacitación de sus profesionales. La I+D+i actuará como elemento transformador transversal a través de estas palancas.

Con el fin de lograr que el tejido industrial naval posea las capacidades necesarias para poder desarrollar actividades que permitan su diversificación, digitalizarse, hacer más sostenible y circular el sector y capacitar a su personal, es preciso movilizar a todos los actores de la cadena de valor industrial del sector naval, e implicar a otros pertenecientes a otros sectores tales como el de energías renovables marinas y el digital.

Se describe a continuación la estructura básica de las dos medidas transformadoras incluidas en este PERTE NAVAL: la línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval, y la misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval.

6.1 LÍNEA DE ACTUACIÓN INTEGRAL PARA LA MODERNIZACIÓN Y DIVERSIFICACIÓN DEL SECTOR NAVAL

En la línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval se han identificado los bloques de trabajo cuyas actuaciones permitirán, en su conjunto, el doble objetivo de integrar y transformar la cadena de valor industrial del sector naval en sentido amplio.

Se distinguen así **tres bloques de carácter obligatorio** que contienen actuaciones que tienen como objetivo transformar la cadena de valor industrial del sector naval. Los bloques se denominan:



Diversificación

Digitalización

Sostenibilidad

A. Diversificación. Este bloque incentiva la colaboración de actores pertenecientes a distintos sectores, como el de construcción, transformación, reparación naval y el de las energías renovables marinas, y subsectores como la eólica marina, la energía de las corrientes y de las olas, la producción de hidrógeno renovable en alta mar, etc...

Con este bloque se impulsa la transición ecológica mediante el apoyo a proyectos de investigación, desarrollo e innovación, inversiones en mejoras medioambientales o de eficiencia energética, que contribuyan a la incorporación del sector al desarrollo de las energías renovables.

B. Digitalización. Este bloque permitirá impulsar la transformación del sector naval apoyando la necesaria transición digital del mismo, por medio del apoyo a los proyectos de investigación, desarrollo e innovación en digitalización de la cadena de valor industrial del sector naval.

C. Sostenibilidad. Este bloque apoya la transición ecológica del sector naval mediante proyectos de investigación, desarrollo e innovación, inversiones en mejoras medioambientales o de eficiencia energética, que contribuyan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, a la circularidad de sus actividades, a la reducción de residuos y contaminación y a la mejora de la eficiencia energética.

Asimismo, se distingue **un proceso transversal** que permitirá integrar a toda la cadena de valor industrial del sector naval a través de su compromiso con la **formación y el reciclaje profesional**.

Las posibles actuaciones o proyectos primarios podrán ser; de I+D+i, de mejora medioambiental, de eficiencia energética o de inversiones regionales ⁽¹⁾. Las actuaciones o proyectos primarios se encontrarán encuadrados dentro de un único bloque de los que se detallan a continuación:



DIVERSIFICACION

- Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de procesos, organización, adecuación de la infraestructura constructiva, equipos, componentes, sistemas o prototipos destinados al aprovechamiento de la energía renovable marina, incluyendo parques para la generación de energía renovable marina o para la generación de hidrógeno verde en el mar.
- Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de buques y sistemas de propulsión naval avanzados que utilicen en distinto grado combustibles procedentes de fuentes renovables y que supongan una mejora significativa desde el punto de vista medioambiental.
- Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño de un modelo industrial colaborativo que permita el desarrollo de parques para la generación de energía renovable marina.

(1) Las inversiones regionales solo serán objeto de ayuda en el caso de que el Reglamento de Exención por Categorías o su modificación posterior así lo permita en la fecha en la que se apruebe la orden de bases y convocatoria.

DIGITALIZACION



- Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de plataformas colaborativas o sistemas de información integrados que permitan mejorar la eficiencia de los procesos productivos o la organización, así como el grado de digitalización de los productos y procesos.
- Actuaciones de I+D+i dirigidas a la automatización, sensorización, comunicación, robotización e inteligencia artificial de los procesos.
- Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de sistemas no tripulados.
- Actuaciones de I+D+i dirigidas a tecnologías de fabricación avanzada e Industria 4.0, como impresión 3D, gemelos digitales, IIoT, minado de datos, blockchain y tecnologías de realidad virtual, aumentada y mixta.
- Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño y desarrollo de fabricación avanzada, aplicable a líneas y centros de fabricación que integren tecnologías digitales complejas y de gran capacidad.

SOSTENIBILIDAD

- Actuaciones de I+D+i o de mejora medioambiental destinadas al desarrollo de soluciones de economía circular.
- Actuaciones destinadas a la mejora de la eficiencia energética en los procesos o productos.
- Actuaciones de I+D+i o mejora medioambiental destinadas a la reducción del impacto ambiental en aspectos como el ecodiseño, la reducción de residuos, reutilización, o la reducción de la contaminación.

Proceso transversal: Formación

Plan de Formación y Reciclaje Profesional

Las propuestas de las agrupaciones que se presenten a la convocatoria que instrumente la línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval **deberán incluir:**

- a) Al menos una actuación perteneciente a cada uno de los bloques obligatorios de diversificación, digitalización y sostenibilidad.



- b) En todo caso, el plan objeto del proceso transversal de formación y reciclaje profesional, de forma que integre a todos los miembros de la agrupación a través de una actuación conjunta y un Plan.

Se estimarán los impactos esperados en cada uno de los 6 objetivos ambientales previstos en el Reglamento UE 2020/852.

Será obligatorio, para las entidades participantes, presentar para cada actuación o proyecto primario de los que conforman el PERTE un informe de evaluación del cumplimiento del principio de daño no significativo del principio de DNSH y un Plan de Específico de Eficiencia y Transición Ecológica.

6.1.1 DIVERSIFICACIÓN DEL SECTOR NAVAL

La Industria de la Energía Azul conforma uno de los sectores emergentes con mayor potencial de desarrollo en la Unión Europea. Comprende la actividad ligada a la promoción, fabricación, instalación, operación y mantenimiento, y la futura renovación de las diferentes tecnologías de fuentes de energía renovable que pueden emplearse en el mar, como la energía oceánica (energía de las corrientes y de las olas), la energía eólica marina (con estructuras fijas al lecho marino o flotantes), la producción, almacenamiento y distribución de hidrógeno renovable en alta mar., etc...

Las tecnologías de la Industria de la Energía Azul van a contribuir a alcanzar los objetivos de descarbonización perseguidos en la UE y podrían generar una cuarta parte de la electricidad consumida en 2050, principalmente a través del empleo de la tecnología eólica marina. La energía renovable en alta mar es una de las tecnologías renovables con mayor potencial de crecimiento.

Si bien el sector de la eólica marina se ha desarrollado en los últimos años de forma importante, aún afronta el reto de su expansión en las soluciones tecnológicas flotantes, como así mismo ocurre con el resto de las tecnologías en energías oceánicas, aún en fase incipiente de investigación y desarrollo.

El desarrollo de las energías renovables marinas conllevará en los próximos años la creación de numerosos puestos de trabajo y un importante crecimiento sobre todo en las zonas costeras, así como la inversión en nuevas infraestructuras y demanda de componentes y bienes de equipos innovadores.

Así mismo, **la descarbonización del transporte marítimo de forma progresiva hasta la fecha objetivo del 2050 es una tarea prioritaria para el sector naval**, que debe reorientar su actividad y transformarse hacia nuevas soluciones tecnológicas de buques y sistemas de propulsión limpios.

En base a todo lo anterior, es claro que España tiene ante sí una gran oportunidad para impulsar su tejido industrial conjugando las sinergias entre el sector de la construcción,



transformación, reparación naval y el sector de la energía renovable marina, así como en el desarrollo de nuevas soluciones de buques y propulsiones limpias, con enorme efecto tractor sobre sectores de la industria auxiliar relacionada, suministradores de equipos y componentes y tecnologías TIC.

Se busca por tanto fortalecer al tejido industrial del sector naval y otros sectores relacionados en su diversificación, impulsando la adquisición de conocimiento y tecnologías, promoviendo proyectos de innovación para nuevos productos y servicios y el desarrollo de un nuevo enfoque para los productos o servicios existentes, sentando las bases para aprovechar el esperado desarrollo del mercado internacional y consiguiendo un importante potencial exportador en el futuro.

Se trata de un bloque esencial para conseguir el objetivo del PERTE NAVAL, por lo que se considerará que se cumple con este bloque si las propuestas presentadas por las agrupaciones incluyen, al menos, una de las siguientes actuaciones:

6.1.1.1 Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de procesos, organización, adecuación de la infraestructura constructiva, equipos, componentes, sistemas o prototipos destinados al aprovechamiento de la energía renovable marina, incluyendo parques para la generación de energía renovable marina o para la generación de hidrógeno renovable en el mar.

La tecnología de la energía eólica marina está destinada a la obtención de una energía limpia y renovable que tiene su origen en el aprovechamiento de la fuerza del viento que se produce en alta mar. Las sinergias existentes entre el sector naval y el sector eólico marino facilitan la diversificación del sector naval hacia el desarrollo de las tecnologías de la energía eólica marina.

La especialización de las empresas del sector naval en estas tecnologías supondría una fuente de empleo directo para el sector y, con su incorporación al tejido industrial necesario para lograr su desarrollo, se lograría la consolidación necesaria que posicionaría a España como uno de los líderes de la eólica marina.

El objetivo de esta actuación consiste en dotar a los astilleros de los conocimientos, las competencias, la organización, los procesos y las infraestructuras necesarias para construir, entre otros, equipos o estructuras como los indicados a continuación:

- Estructuras o componentes de cimentación fija (monopilote, jacket, etc.) para la instalación de aerogeneradores.
- Estructuras o componentes de cimentación flotante (barge, semisumergibles, TLP, etc.) para la instalación de aerogeneradores.
- Torres meteorológicas *offshore*, fijas o flotantes, orientadas al funcionamiento de campos marinos eólicos.



- Subestaciones eléctricas *offshore* de corriente continua o alterna, que se destinen únicamente a la transmisión eléctrica para el aprovechamiento de energías renovables marinas.

El sector naval puede contribuir también al desarrollo de tecnologías destinadas a generar energía azul, diversificando así su actividad. La mayor parte de estas tecnologías se encuentran en fase de prototipo y sólo algunas empiezan a llegar al mercado. Esta actuación busca promover la participación de los astilleros en la investigación y el desarrollo de prototipos de equipos, infraestructuras o componentes que, en función del tipo de aprovechamiento energético, estarán destinados al aprovechamiento de:

- La energía eólica marina fija y flotante, que permite aprovechar la fuerza del viento existente en alta mar.
- La energía de las olas o undimotriz, que consiste en el aprovechamiento energético producido por el movimiento ondulatorio de la superficie del agua del mar.
- La energía de las corrientes, que consiste en el aprovechamiento de la energía cinética contenida en las corrientes marinas.
- La energía de las mareas o mareomotriz, que se basa en aprovechar el ascenso y descenso del agua del mar producido por la acción gravitatoria del sol y la luna.
- La energía maremotérmica, que se fundamenta en el aprovechamiento de la energía térmica del mar basado en la diferencia de temperaturas entre la superficie del mar y las aguas profundas.
- La energía del gradiente salino, obtenida por la diferencia en la concentración de sal entre el agua de mar y el agua de los ríos mediante los procesos de ósmosis.

Igualmente, **en la apuesta por diversificar el sector naval, el PERTE NAVAL puede también impulsar el desarrollo del hidrógeno renovable.** Para ello, esta actuación tiene como objetivo dotar a los astilleros del conocimiento y la capacidad constructiva para fabricar equipos destinados a producir hidrógeno y amoníaco renovables, entre otros, en plataformas flotantes donde los electrolizadores instalados sean conectados a fuentes de energía renovable marina, como plataformas solares flotantes o turbinas eólicas flotantes.



6.1.1.2 Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de buques y sistemas de propulsión naval avanzados que utilicen en distinto grado combustibles procedentes de fuentes renovables y que supongan una mejora significativa desde el punto de vista medioambiental.

Se trata de **impulsar el desarrollo de tecnología para el uso de los combustibles sostenibles en el sector naval**, en línea con los objetivos de descarbonización y reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos (óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas, principalmente) para el sector marítimo, por lo que se busca desarrollar soluciones de producto y utilizar combustibles y sistemas de propulsión naval sostenibles.

Por ello, esta actuación contempla el apoyo a aquellos proyectos participados por los astilleros y centrados en tecnologías navales de producción y sistemas de abastecimiento y recarga de combustible que utilicen, entre otros, hidrógeno, amoníaco, metanol/etanol, baterías eléctricas, energía eólica, biocombustibles o biogás licuado, todos ellos de origen renovable, excluyendo cualquier proyecto de I+D+i en las que el buque no cumpla con las condiciones del apartado 3.3 del Anexo 1 del Reglamento Delegado de Taxonomía (Reglamento UE 2020/852).

Estas actuaciones son coherentes con las medidas establecidas en la Hoja de Ruta de Hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable entre las que destaca la medida 23 dirigida a destinar ayudas al sector naval para el impulso de la utilización de la tecnología del hidrógeno en la construcción de buques en nuestro país, en proyectos de I+D+i con la participación de los astilleros

6.1.1.3 Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño de un modelo industrial colaborativo que permita el desarrollo de parques para la generación de energía renovable marina.

El sector naval y el sector de la energía eólica presentan importantes sinergias bajo un modelo de colaboración industrial en que se optimice la capacidad constructiva, así como el plazo y coste para los desarrolladores de energía eólica marina.

Con el objetivo de aflorar estas sinergias, esta actuación contempla el apoyo a aquellos proyectos innovadores participados por los astilleros y por la cadena de valor del sector naval, así como por la cadena de suministro de la energía eólica y por los desarrolladores de energías renovables para la definición de un modelo industrial



colaborativo que dé una respuesta competitiva nacional a la demanda emergente de este tipo de energías en el mar.

Adicionalmente, esta actuación contempla el apoyo a proyectos de desarrollo de parques eólicos flotantes cuya ejecución y puesta en funcionamiento permita demostrar las capacidades de la industria naval y de la energía renovable a nivel país.



6.1.2 DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR NAVAL

A los retos identificados del sector naval en diversificación y en descarbonización de sus productos, se une **el reto de impulsar su transformación digital lo antes posible**, en una triple vertiente: para la mejora de su competitividad; para la identificación de nuevos negocios y servicios asociados de mayor valor añadido; y como herramienta de apoyo para alcanzar la descarbonización y sostenibilidad del sector.

Las propuestas que se presenten por las agrupaciones a la convocatoria para el desarrollo del PERTE NAVAL deben incluir necesariamente una actuación que acredite el desarrollo en digitalización. Las actuaciones identificadas para el cumplimiento de este bloque son las siguientes:

6.1.2.1 Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de plataformas colaborativas o sistemas de información integrados que permitan mejorar la eficiencia de los procesos productivos o la organización, así como el grado de digitalización de los productos y procesos.

Estas actuaciones deben tener el propósito de conseguir **integrar**, a través de la digitalización, **a los distintos agentes de cadena de valor industrial** del sector naval (astilleros, suministradores e industria colaboradora), de manera que se relacionen operando en la medida de lo **posible a través de plataformas colaborativas o sistemas de información integrados** (Sistemas de Planificación de Recursos, ERP, PLM, plataformas de e-learning, etc.).

Se trata de una actuación de apoyo al desarrollo de dichas plataformas, de forma fundamentalmente cooperativa, por lo que requiere la participación junto a los astilleros también de varios miembros integrantes de la agrupación con distinto rol en la cadena de valor industrial.



6.1.2.2 Actuaciones de I+D+i dirigidas a la automatización, sensorización, comunicación, robotización e inteligencia artificial de los procesos.

El objetivo de esta actuación es apoyar el desarrollo para la **implantación de robots y máquinas con distinto grado de autonomía, que permitan automatizar las actividades llevadas a cabo en los astilleros**. Su implantación implicaría mejorar la **competitividad de los procesos**, así como ayudar en la **reducción de residuos de producción, contaminación o emisiones de carbono, y aumentar la eficiencia energética**.

Se considerará cumplida esta actuación con el diseño y desarrollo e implantación posterior en las instalaciones de los astilleros de alguno de los siguientes:

- Automatización y digitalización de procesos actualmente llevados a cabo de forma manual en distintas áreas del sector naval.
- Innovación en plataformas seguras y robustas de comunicación e IoT en el astillero y en el buque, con sistemas e infraestructuras wifi, RFID, UWB, etc.
- Robots colaborativos. Estos robots dan apoyo a los trabajadores en la línea de producción, en las tareas más complejas o repetitivas.
- Robots autónomos tales como los AGV (vehículos de guiado automático), AMR (robots móviles autónomos) o AIV (vehículos de guiado inteligente). Cumplen actividades específicas sin la necesidad de intervención humana directa.
- Tecnología, procesos y robots con inteligencia artificial, que analizan datos y los procesan de forma automatizada (RPA).

6.1.2.3 Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño o desarrollo de sistemas no tripulados.

La actuación pretende impulsar el diseño y desarrollo de nuevas soluciones y usos para sistemas no tripulados. Se considerará cumplida esta actuación con la comercialización, o implantación en el astillero con distinto fin, de sistemas no tripulados de superficie, submarinos o aéreos.

6.1.2.4 Actuaciones de I+D+i dirigidas a tecnologías de fabricación avanzada e Industria 4.0, como impresión 3D, gemelos digitales, IIoT, minado de datos, blockchain y tecnologías de realidad virtual, aumentada y mixta.

Se contemplan soluciones que permitan la introducción de nuevas tecnologías en los procesos de fabricación de los astilleros, así como en los buques y artefactos navales. Esta actuación se considerará cumplida con la puesta en funcionamiento final de gemelos digitales en los procesos de producción del astillero, o de buques, sistemas o equipos navales fabricados, para los que se apoyará su desarrollo. Así mismo se considerarán las actuaciones que desarrollen o implementen soluciones con



tecnologías de realidad aumentada, virtual o mixta, en el entorno de trabajo de los astilleros.

Otras áreas pueden ser la sensorización para el mantenimiento predictivo, uso de IIoT y blockchain para la realización de inventarios, trazabilidad de herramientas, etc.



6.1.2.5 Actuaciones de I+D+i dirigidas al diseño y desarrollo de fabricación avanzada, aplicable a líneas y centros de fabricación que integren tecnologías digitales complejas y de gran capacidad.

Se pretende impulsar las actuaciones que integren tecnologías digitales complejas y de gran capacidad aplicadas a la transformación y reparación naval y a las infraestructuras de energías renovables para su comercialización a la cadena de valor.

6.1.3 SOSTENIBILIDAD DEL SECTOR NAVAL

La transformación del sector naval no solo debe limitarse a su esfuerzo en la diversificación de su actividad hacia nuevos productos y soluciones para el sector de las energías renovables, hacia la descarbonización de buques y sistemas de propulsión, o hacia la necesaria digitalización de sus actividades, sino que también **es prioritario que su propia actividad se transforme y realice una transición ecológica.**

Las propuestas que se presenten para el desarrollo del PERTE NAVAL deben incluir, por tanto, una actuación que acredite también el esfuerzo de transformación por la sostenibilidad del sector naval.

Para ser financiables las inversiones de este bloque, los costes imputados deberán ser costes de inversión adicionales necesarios para ir más allá de las normas de la Unión aplicables para incrementar el nivel de protección medioambiental relacionado con el proceso de producción o en ausencia de normas de la Unión, o bien para lograr un nivel más elevado de eficiencia energética del proceso productivo

Las actuaciones identificadas en este bloque son las siguientes:



6.1.3.1 Actuaciones de I+D+i o de mejora medioambiental destinadas al desarrollo de soluciones de economía circular.

Los astilleros, junto a su industria auxiliar y proveedores, tienen oportunidades de **actuaciones en economía circular que permitan avanzar en la sostenibilidad de sus actividades**. Por tanto, se dará cumplimiento a esta actuación llevando a cabo alguno de los puntos relacionados a continuación:

- Creación de ecosistemas industriales con el objetivo de reducción significativa de residuos.
- Diseño de buques incorporando la perspectiva de la sostenibilidad y la circularidad durante su vida útil y su etapa como residuo.
- Diseño de productos circulares, generados a partir de los propios residuos generados.

6.1.3.2 Actuaciones destinadas a la mejora de la eficiencia energética en los procesos o productos.

Se cumplirá con esta actuación si se lleva a cabo, en alguna de las instalaciones de las empresas del sector naval, alguno de los puntos relacionados a continuación:

- Innovación en los buques o artefactos marinos o en los procesos productivos de forma que se reduzca el consumo energético o permita la utilización de maquinaria más eficiente y de menor consumo.
- Nuevas instalaciones de energía renovable, autoconsumo o acumulación de energía.

6.1.3.3 Actuaciones de I+D+i o mejora medioambiental destinadas a la reducción del impacto ambiental en aspectos como el ecodiseño, la reducción de residuos, reutilización, o la reducción de la contaminación.

Se considerará cumplida esta actuación si se logra una reducción del impacto ambiental, en las instalaciones del astillero o en los productos y servicios llevados a cabo en dichas instalaciones, ya sea por reducción de las emisiones a la atmósfera (emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes), del ruido, de la contaminación de suelos, de emisión difusa de partículas, de la generación de residuos, de vertidos al mar o al alcantarillado, en alguna de las formas detalladas a continuación:

- Innovación en los procesos productivos de forma que se consiga reducir el impacto ambiental del mismo.



- Innovación en los procesos productivos para la utilización de materiales más sostenibles, especialmente aquellos procedentes de materias primas secundarias, e incorporación de los mismos.
- Incorporación del ecodiseño a productos y servicios que sean comercializados.

En todo caso, las acciones de I+D+i en su caso llevadas a cabo en este bloque deberán incrementar sustancialmente la sostenibilidad ambiental de las empresas y de cada uno de sus proyectos primarios dentro del global de la actividad propuesta. Cada una de las actuaciones deberán permitir al participante:

- a) Incrementar el nivel de protección medioambiental derivado de sus actividades superando las normas de la Unión aplicables, independientemente de la existencia de normas nacionales obligatorias más estrictas que las de la Unión; o bien,
- b) Aumentar el nivel de protección medioambiental derivado de sus actividades en ausencia de normas de la Unión.

No se concederán ayudas en caso de que las inversiones se realicen para que las empresas se adecuen a normas de la Unión ya adoptadas que no estén aún en vigor.

6.1.4 PROCESO TRANSVERSAL: FORMACIÓN

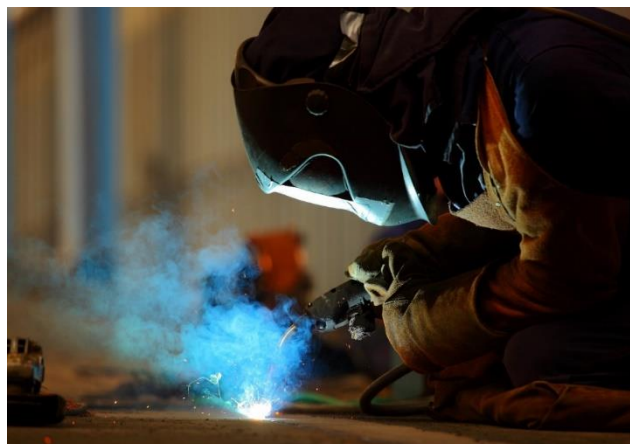
El Plan de formación y reciclaje profesional es un proceso transversal identificado como necesario y que vinculará de manera conjunta a todas las empresas que integren la propuesta.

El Plan recogerá las actuaciones que se desarrollarán a nivel individual y que estarán coordinadas con las del resto de entidades que integren la propuesta, de cara a la mejora de la formación y del reciclaje profesional.

Para justificar que se cumple este proceso transversal, cada propuesta presentada a la convocatoria del PERTE NAVAL deberá incluir un **Plan de formación y reciclaje profesional**.



Dado que la esperada transformación del sector naval va a requerir un empleo de alta cualificación, es necesario promover la formación y el reciclaje profesional, identificados en un Plan que contenga objetivos a largo plazo. Las actuaciones recogidas en el Plan de formación no serán objeto de ayudas directas por la convocatoria del PERTE Naval, si bien, se pueden encontrar otras formas de apoyo como se explica en el punto de Medidas Facilitadoras.



6.2 MISIÓN ORIENTADA A LAS TECNOLOGÍAS DE APLICACIÓN EN EL ÁMBITO NAVAL

La línea de actuación integral se ve complementada con una medida más focalizada, con especial incidencia en la I+D+i y la digitalización, que desarrollará el Ministerio de Ciencia e Innovación (a través del CDTI).

Específicamente, en la Convocatoria de 2022 del programa Misiones Ciencia e Innovación se incluirá una **Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval**, con el objetivo de fortalecer las capacidades de I+D+I para este sector y a medio plazo mejorar su nivel competitivo.

El programa Misiones Ciencia e Innovación impulsa el desarrollo de grandes proyectos empresariales cooperativos de investigación industrial ambiciosos en cuanto a su alcance e intensidad de I+D, siendo su objetivo último contribuir desde la I+D a la resolución de grandes retos socio-económicos que enfrenta España. En sus convocatorias, Misiones Ciencia e Innovación propone a las empresas ámbitos de actuación objetivo en los que se realizar sus proyectos (las denominadas misiones). Los proyectos que impulsa Misiones están liderados, típicamente, por grandes empresas. En cada consorcio participan empresas de todo tamaño y sector, siempre que tengan las capacidades técnicas y humanas precisas, así como centros generadores de conocimiento, que han de tener una presencia y papel relevante. En cada convocatoria del programa Misiones se proponen distintos ámbitos de actuación -distintas misiones, como la orientada al ámbito naval- y se conceden ayudas hasta agotamiento de la dotación total conforme el orden que determina la calidad de las propuestas presentadas. Dado lo anterior, el CDTI estima que el volumen de compromisos de aportación pública que podría alcanzar la misión de tecnologías en el ámbito naval sería cercano a los 30M€ si bien, el montante final dependerá de la demanda de solicitudes de ayuda y de la



calidad de las propuestas presentadas, dado que en el Programa Misiones no hay reservas presupuestarias para las distintas misiones que se incluyen en la convocatoria.

A estos efectos, se han identificado tres ámbitos de mejora tecnológica relevantes:

- Desarrollo de sistemas propulsivos de cero emisiones en el entorno marítimo, tanto para sistemas completos como parciales, que eviten los efectos de contaminación del transporte marítimo en alta mar, cabotaje, aproximación a puertos, etc. Para ello, se buscarán soluciones tecnológicas con biocombustibles, combustibles con emisiones cero y sin emisiones que puedan ser alternativas viables técnica y económica, incluyendo el H2 renovable. Se incluyen tanto el diseño de nuevos sistemas propulsivos como soluciones para su integración, así como los desarrollos necesarios para el almacenamiento de nuevos vectores energéticos o la hibridación con los ya existentes. También se podrán apoyar actuaciones de mejora y aligeramiento de estructuras que contribuyan a una reducción de consumos.
- Desarrollos relativos a las estructuras flotantes y sus sistemas, incluyendo la construcción y el mantenimiento. Así, se promoverá el diseño y prototipo de estructuras flotantes que podrán ser auto orientables, con bajo mantenimiento, que permitan una alta eficiencia y durabilidad. Además, se impulsará el desarrollo de estructuras submarinas complementarias para la fijación, anclaje o suministro y almacenamiento de energía. Así como tecnologías de sensórica y conectividad que mejoren la interacción con los sistemas de control y seguimiento.
- Desarrollos para nuevos vehículos marinos, tripulados y no tripulados, tanto en superficie como submarinos, que permitan mejorar su operabilidad y realicen funciones específicas, como pueden ser las operaciones a gran profundidad, cableado, mantenimiento de instalaciones, etc. Se incluyen también desarrollos necesarios para asegurar su conectividad en condiciones que se precisen.



7 ARTICULACIÓN DEL CARÁCTER COOPERATIVO

Como ya se ha puesto de relieve, la cooperación es esencial en este PERTE NAVAL. Específicamente, **los proyectos en la línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval serán colaborativos, en los que se integre al mayor número de participantes de la cadena de valor industrial del sector naval**, creando para ello una agrupación de entidades cuyos requisitos se determinarán en la orden de bases y convocatoria.

Esta colaboración se verá reflejada en las propuestas presentadas por las agrupaciones, que deberán consistir en la creación de un proyecto integrado, es decir, un grupo de actuaciones o proyectos primarios insertados en una estructura, plan de trabajo o programa comunes que compartan el mismo objetivo. Esta agrupación podrá prever mecanismos de colaboración con otros agentes ajenos al proyecto, que pudieran, incluso, trascender el ámbito industrial y que sean capaces de producir importantes efectos positivos en el mercado interior y en la sociedad.

Con el fin de impulsar la colaboración entre empresas, una vez aprobado el PERTE NAVAL por el Consejo de Ministros, los departamentos ministeriales implicados podrán promover, directamente o a través de otros agentes, foros de encuentro cuyo objetivo será ofrecer a las empresas y entidades la oportunidad de ponerse en contacto entre sí para presentar una propuesta conjunta y coordinada de desarrollo del PERTE NAVAL.



8 MEDIDAS DE APOYO

Una vez aprobado el PERTE NAVAL por el Consejo de Ministros, se concretarán las medidas de apoyo aquí descritas en los instrumentos correspondientes.

8.1 MEDIDAS DE IMPULSO DEL PROYECTO TRANSFORMADOR DE LA CADENA DE VALOR DEL SECTOR NAVAL

8.1.1 Línea de actuación integral sobre la cadena de valor industrial.

La principal medida de apoyo será una línea de ayudas de carácter plurianual gestionada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, cuyo objeto será la concesión de préstamos con un tramo no reembolsable (siendo, por tanto, una ayuda en forma mixta de préstamo y subvención). En la parte de subvención contará con la financiación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y en la parte de préstamo con la financiación del presupuesto del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En las respectivas bases reguladoras y convocatoria de las ayudas se concretarán las medidas de apoyo (actuaciones subvencionables) en el marco jurídico de la LGS. Estas ayudas se concederán en concurrencia competitiva a las propuestas de desarrollo de esta línea de actuación del PERTE NAVAL, que se presenten a la convocatoria y sean elegibles, por orden de puntuación y en función del presupuesto.

Las propuestas que se presenten para el desarrollo del PERTE NAVAL en el marco de esta línea de actuación integral deberán incluir:

- Al menos una actuación o proyecto primario que acredite el desarrollo de cada uno de los bloques de carácter obligatorio que componen la línea de ayudas: diversificación (innovación en la cadena de valor), digitalización (transformación digital de la cadena) y sostenibilidad (economía circular, eficiencia energética y mejora medioambiental).
- Un plan transversal de formación y reciclaje profesional.

En esta línea de actuación integral, las solicitudes aprobadas determinarán una aportación ponderada del porcentaje de contribución en función del presupuesto aprobado de cada proyecto, de forma que se asegure que **el coeficiente climático resultante de todas las inversiones comprometidas en el C12.I2 sea, al menos, del 40 por ciento y el coeficiente de transición digital de al menos el 20 por ciento, de acuerdo al Reglamento UE 2021/241 de 12 de febrero de 2021**, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, al objeto de mantener la coherencia y la trazabilidad en el cumplimiento del compromiso de tal contribución. Para la valoración de



las solicitudes, estas contribuciones serán tenidas en cuenta en la orden de bases y convocatoria junto con otros criterios como, por ejemplo:

- Contribución a la modernización y digitalización.
- Contribución a la diversificación del sector naval.
- Contribución a la sostenibilidad del Sector Naval.
- Inversión privada movilizada.
- Contenido de I+D+i.
- Participación de Pymes y efecto tractor.
- Creación o mantenimiento de empleo en España.
- Cohesión social y territorial.
- Igualdad de género.

Presupuesto

La financiación vinculada al PERTE NAVAL será de 200M€, de los cuales 75M€ en forma de subvención y 125M€ en forma de préstamo.

Gestor

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

8.1.2 Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval

El compromiso de la Organización Marítima Internacional contra el cambio climático ha llevado a la aprobación de una estrategia inicial encaminada a contribuir a los esfuerzos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de los buques. En los objetivos contemplados se señala la implementación progresiva de nuevos requerimientos mínimos en el índice de diseño de eficiencia energética de los nuevos buques, la reducción de la intensidad de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo al menos un 40% en 2030 y perseguir los esfuerzos hacia una disminución del 70% en 2050, respecto de las existentes en 2008. Además, establece como objetivo la minoración de la emisión de gases de efecto invernadero en al menos un 50% en 2050 en comparación con los recogidos en el año 2008.

En el programa Misiones Ciencia e Innovación se incluirá una **Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval**, con el objetivo de fortalecer las capacidades de I+D+I para este sector y a medio plazo mejorar su nivel competitivo.

Presupuesto



Se estima que el volumen de compromisos de aportación pública podría alcanzar un montante cercano a los 30M€ .

Gestor

Ministerio de Ciencia e Innovación, a través del CDTI

8.2 ÁMBITO DE MEDIDAS FACILITADORAS

Las medidas facilitadoras son aquellas que, sumadas a las medidas del primer ámbito de actuación, pueden apoyar la diversificación del sector naval hacia las energías renovables marinas y los buques de bajas emisiones, la mejora de la competitividad y la sostenibilidad del mismo. Aquí **se incluyen tanto las medidas con presupuesto asociado como de carácter normativo y otras dirigidas de forma general al fomento de los aspectos anteriores y que favorecen también la consecución de los objetivos del PERTE NAVAL**. Especialmente, tendrá un carácter muy relevante como medida facilitadora y de acompañamiento al PERTE NAVAL la continuidad del actual marco de apoyo a los proyectos de I+D+i acometidos por las empresas del sector de construcción, transformación y reparación naval, en forma aislada, o en cooperación con otras empresas auxiliares o suministradoras del sector.

Las medidas facilitadoras se describen a continuación, agrupadas en seis categorías diferentes:





8.2.1 Medidas facilitadoras con presupuesto específico

8.2.1.1 *El Real Decreto 1071/2021, de 7 de diciembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación y desarrollo e innovación.*

El RD de ayudas al sector naval en materia de I+D+i, que tiene por objeto regular la concesión directa de ayudas al sector de la construcción naval en España en materia de I+D+i con cargo al fondo de reestructuración del sector naval, sustituye al Real Decreto 873/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación, con el fin de potenciar la capacidad competitiva y la diferenciación tecnológica del sector.

Presupuesto

Se estima que el volumen de compromisos de aportación pública podría alcanzar un montante cercano a los 80M€ (20M€ cada año hasta 2025).

Gestor

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

8.2.2 Medidas facilitadoras de carácter normativo

8.2.2.1 *La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.*

La Ley de cambio climático aborda la reducción de las emisiones en el sector del transporte marítimo a través de la integración de energías renovables y del establecimiento de objetivos de suministro de biocombustibles y otros combustibles renovables de origen no biológico. Asimismo, recoge la necesidad de adoptar medidas para la reducción de las emisiones generadas por el consumo de combustibles fósiles en el transporte marítimo y en puertos, de forma que en el año 2050 todos aquellos que sean competencia del Estado produzcan cero emisiones directas.

El transporte marítimo es una herramienta clave en el comercio exterior, sin embargo, depende casi por completo de los combustibles fósiles, por lo que su progresiva descarbonización es clave en la transición energética. En la actualidad, destaca la falta de tecnologías de emisiones cero listas para comercializarse, los largos ciclos de desarrollo y de vida de los buques, la considerable inversión en equipos e infraestructuras de repostaje que se requiere y la competencia internacional en este sector.



A nivel internacional, el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para el sector marítimo establecido por la Organización Marítima Internacional es del 50% para 2050, comparado con los niveles de 2008.

En el ámbito europeo, el marco legislativo “Fit for 55”, ha presentado la propuesta de Reglamento (FuelEU Maritime), la cual busca impulsar la adopción de combustibles bajos en carbono mediante la introducción de límites de intensidad de emisiones. La propuesta incluye un objetivo de reducción de la intensidad media anual de gases de efecto invernadero del 2% para 2025, un 6% en 2030 y una reducción del 75% para 2050, tomando como referencia el año 2020.

8.2.2.2 Proyecto de Real Decreto por el que se aprueban los planes de ordenación del espacio marítimo de las cinco demarcaciones marinas españolas.

El Proyecto de Real Decreto por el que se aprueban los planes de ordenación del espacio marítimo (POEM) tiene por objeto hacer compatibles los usos y actividades en el espacio marítimo entre sí y con los valores ambientales de este entorno. Entre dichos usos y actividades se encuentran las energías renovables marinas.

En este sentido, los POEM contendrán, para cada una de las demarcaciones marinas españolas, la identificación y análisis de las zonas donde la implementación de instalaciones de las energías renovables marinas pueda conllevar una mayor contribución energética potencial, identificando zonas marinas como ubicaciones de desarrollo preferente para este tipo de instalaciones.

Asimismo, los POEM contemplan una serie de objetivos a largo plazo favorables para el desarrollo de las energías renovables marinas como tecnología clave en el cumplimiento de los objetivos de descarbonización fijados a nivel internacional.

8.2.2.3 Adecuación del marco administrativo de autorización de instalaciones renovables marinas.

Adecuación del procedimiento de tramitación administrativa para los proyectos de energías renovables marinas, y en particular, los proyectos eólicos marinos, que actualice el vigente Real Decreto 1028/2007, de 20 de julio, por el que se establece el procedimiento administrativo para la tramitación de las solicitudes de autorización de instalaciones de generación eléctrica en el mar territorial y, si procede, en zonas las zonas de servicio portuarias. Esta medida se corresponde con la medida 3.4 de la Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar.



A partir de la definición espacial recogida en los POEM -y también, si procede, en las zonas de servicios portuarias- que minimice la afectación ambiental y maximice la compatibilidad con otros usos y actividades, la planificación y normativa eléctrica y el establecimiento del marco de impulso a la inversión, dicho marco administrativo deberá coordinar la tramitación y, en su caso, otorgamiento de derechos sobre el uso del espacio, la reserva de acceso y conexión

8.2.3 Medidas facilitadoras de carácter formativo

8.2.3.1 *Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional.*

La LO de cualificaciones y formación profesional tiene por objeto la ordenación de un sistema integral de formación profesional, cualificaciones y acreditación que responda con eficacia y transparencia a las demandas sociales y económicas a través de las diversas modalidades formativas.

La mejora de la formación, cualificación y capacitación de los profesionales representa uno de los instrumentos más importantes para mejorar la competitividad del sector naval, y la constante evolución del sector hace necesaria tanto la formación continua de los trabajadores actuales como la cualificación de los que se incorporarán al sector en el futuro. El sector naval español ha de competir con otras regiones geográficas con costes laborales inferiores, por lo que para mantener su competitividad en el mercado global ha de disponer de un capital humano cualificado en todo el rango de categorías profesionales, de modo que sus perfiles se adapten al actual contexto digital y a las necesidades derivadas del nuevo paradigma medioambiental.

8.2.3.2 *Plan estratégico de impulso de la Formación Profesional “Reskilling y upskilling de la población activa ligado a cualificaciones profesionales”.*

Esta medida incluida en la Inversión 1 del componente 20 del PLAN DE RECUPERACIÓN, pretende la mejora de la cualificación profesional de las próximas generaciones, que permita al alumno una alta cualificación que consta de cuatro grandes áreas de medidas:

- i. **Reconocimiento y acreditación de las competencias básicas y profesionales**, otorgando una acreditación oficial a los candidatos, previa evaluación de las competencias profesionales adquiridas por la experiencia laboral o vías no formales de formación. **El objetivo es acreditar a más de 3 millones de personas durante 3 años**, lo que permitirá otorgar mayor dinamismo al mercado de trabajo, facilitando la movilidad.



- ii. **Oferta modular digital para ocupados**, imprescindible para mantener su competitividad individual como profesionales y les permita avanzar en el proceso de adquisición de otras más avanzadas.
- iii. La **flexibilización y accesibilidad de la formación profesional a través de la creación de “Aulas Mentor”**, que se priorizarán en municipios con menor acceso a Formación Profesional, abriendo una ventana de oportunidades a los ciudadanos que podrán formarse y acreditarse en ámbitos profesionales en su territorio más próximo, contribuyendo a fijar población y a la mejora de la economía local. En estas acciones se atenderá también de manera prioritaria al colectivo de mujeres rurales y a aquellos colectivos de mayor vulnerabilidad.
- iv. **Formación modular destinada al *reskilling* y *upskilling* de ocupados y desempleados**, con especial énfasis en la formación en competencias emergentes, de rápida evolución.

8.2.3.3 Línea de formación profesional para el Sector Naval.

El Ministerio de Educación y Formación Profesional (MEFP) en el marco de esta medida facilitadora puede contribuir a la formación de los trabajadores que desempeñen sus puestos de trabajo en los distintos ámbitos cubiertos por el PERTE NAVAL. La contribución consistiría en:

a) Identificación de los perfiles profesionales: Las familias profesionales más directamente relacionadas con el ámbito sectorial del PERTE NAVAL serían (<https://www.todofp.es/que-estudiar/loe.html>):

- Marítimo pesquera
- Electricidad y electrónica
- Energía y agua
- Seguridad y medio ambiente
- Fabricación mecánica
- Informática y comunicaciones
- Comercio y marketing
- Instalación y mantenimiento

Estas familias profesionales han sido diseñadas por los propios sectores y, en consecuencia, en un grado muy significativo deben dar respuesta a las necesidades de formación del PERTE NAVAL en el ámbito no universitario. No obstante, se puede realizar una revisión de la oferta existente, para ver su grado de ajuste a los objetivos del



PERTE NAVAL en cuanto a formación. Esa revisión sería coordinada por el Instituto Nacional de las Cualificaciones y en ella participarían los representantes que se designen por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, así como otros expertos y técnicos del MEFP.

Además, el MEFP está licitando un estudio de necesidades sectoriales que, a su término, podría incorporar las que en el sector naval se hayan detectado:

- Formación que existe y responde a los objetivos del PERTE NAVAL.
- Formación que existe, pero que para dar respuesta a los objetivos del PERTE NAVAL requeriría de una actualización o complemento.
- Formación que no existe y que habría que diseñar.

b) **Oferta de formación:** Se hace a través de centros del sistema educativo o de centro autorizados para impartir formación profesional para el empleo, siendo esta oferta, en ambos casos, competencia de las Comunidades Autónomas. En este sentido, y teniendo en cuenta las vías de financiación, de las que se habla en el siguiente punto, el Ministerio de Educación y Formación Profesional puede establecer los correspondientes canales de comunicación a través de las dos conferencias sectoriales, tanto del ámbito educativo, como del ámbito del empleo, competentes en materia de formación para evaluar las necesidades de oferta y las posibilidades de su implementación.

c) Participación en proyectos de innovación y transferencia del conocimiento:

En el ámbito de la Formación Profesional el Ministerio de Educación y Formación Profesional convoca anualmente, financiados por el MRR en el componente 20, inversión 3, proyectos de innovación y transferencia del conocimiento. Estos proyectos se realizan entre los centros de formación profesional de distintas comunidades autónomas, con hasta un máximo de 3 empresas, organismos y entidades. El MEFP orientará a las empresas interesadas, y que participan en el PERTE NAVAL, sobre la forma de participar en las convocatorias de estos proyectos, para los años 2022 y 2023. Esta convocatoria se realiza en régimen de concurrencia competitiva, por lo que las empresas interesadas deberían acudir a la correspondiente convocatoria.

Aunque el Plan transversal de formación no es objeto de ayuda por el PERTE NAVAL sí se dispone de fondos en la inversión 1 del componente 20 destinados a la cualificación y recualificación de la población activa, que son objeto de reparto a las Comunidades Autónomas por acuerdo en las conferencias sectoriales.



8.2.4 Medidas facilitadoras de fomento de la financiación

8.2.4.1 *Real Decreto 1153/2020, de 22 de diciembre, de apoyo oficial a la exportación mediante el respaldo a los créditos para la construcción de buques otorgados en condiciones de créditos a la exportación de la OCDE.*

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo regula, mediante Real Decreto 1153/2020 de 22 de diciembre, el apoyo oficial a los créditos en forma de subvención al tipo de interés a las entidades financieras o de crédito que concedan créditos a los armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros, para la construcción o transformación de buques de casco metálico en las empresas de construcción naval localizadas en España

8.2.4.2 *Orden ICT/713/2021, de 29 de junio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a proyectos de I+D+i en el ámbito de la industria conectada 4.0. (Convocatoria anual Activa_Financiación).*

Con un presupuesto de 150M€ en 2022 para todos los sectores industriales, esta línea de ayudas está destinada a apoyar la transformación digital y que pone el foco en proyectos de innovación y tecnologías. Pueden acogerse las sociedades con personalidad jurídica propia, legalmente constituidas en España y debidamente inscritas en el registro correspondiente, con independencia de su tamaño, que desarrollen una actividad industrial y que no formen parte del sector público. Se entenderá que el solicitante desarrolla una actividad industrial si las actividades para las que solicita ayuda financiera se encuadran en la sección C-Divisiones 10 a 32 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE 2009) y actividades complementarias tal y como establece el Anexo I de la Orden de bases. Asimismo, es preciso que el solicitante haya desarrollado dichas actividades al menos durante un periodo de tres años contados hasta la fecha de fin de plazo de solicitud.

8.2.4.3 *El Fondo de Garantías Navales (FGN)*

Fondo de garantías constituido en el año 2012 en el seno de la sociedad PYMAVAL GARANTÍAS, S.A., sociedad filial participada en un 100% por PYMAR para garantizar a los astilleros miembros en sus operaciones de contratación.



8.2.4.4 Préstamos ICO y Seguros de créditos a la exportación de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación CESCE.

El apoyo institucional a la exportación se articula asimismo a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO) y de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE), a través de los cuales se pone a disposición de las empresas españolas instrumentos financieros adecuados para operaciones de carácter exportador, que sirven de apoyo a las empresas para su entrada en nuevos mercados y su posicionamiento en mercados estratégicos. Dado el carácter netamente exportador del sector de la construcción naval española, la disponibilidad de estos instrumentos para el sector se encuentra especialmente reforzada a través de los convenios de colaboración suscritos por PYMAR, el órgano de gestión del sector que integra a los principales astilleros privados, con ICO y CESCE.

8.2.4.5 Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM)

Adicionalmente, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, a través de la Secretaría de Estado de Comercio, apoya la actividad exportadora de las empresas españolas a través del Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM), ofreciendo modalidades adicionales de apoyo financiero en este ámbito.

8.2.5 Medidas facilitadoras de I+D+i

8.2.5.1 Orden ICT/859/2019, de 1 de agosto, por la que se establecen las bases para la concesión de apoyo financiero a proyectos industriales de Investigación, Desarrollo e Innovación en el ámbito de la industria manufacturera. Convocatoria anual.

Con un presupuesto de 150M€ en 2022 para todos los sectores industriales, esta línea de ayudas busca el desarrollo e implementación de planes de innovación y sostenibilidad en las empresas industriales. Los ámbitos temáticos de la convocatoria abarcan aspectos como la economía circular y ecoinnovación aplicadas en la mejora de las cadenas de valor; descarbonización, eficiencia energética, nuevas fuentes de energía renovable y reducción de emisiones contaminantes; materiales y productos avanzados; e innovación en procesos de calidad y seguridad.

Está dirigido a empresas que en el momento de la solicitud hayan desarrollado una actividad industrial productiva durante un periodo de al menos 3 años. Se apoyarán planes globales presentados por las empresas que incorporen proyectos de I+D+i y de sostenibilidad.



8.2.5.2 Línea de ayudas a las Agrupaciones Empresariales Innovadoras del sector.

Tiene como objeto mejorar la competitividad de las pequeñas y medianas empresas. Para ello prevé apoyar con recursos públicos las estrategias de innovación y competitividad empresarial desarrolladas por parte de las Agrupaciones Empresariales Innovadoras (AEI) que se reconozcan como tales como consecuencia de su inscripción en el Registro de Agrupaciones Empresariales Innovadoras del Ministerio.

La Orden ICT/1117/2021, de 9 de octubre (BOE 15/10/2021) establece las bases reguladoras, y procede a la convocatoria correspondiente al año 2021, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En la actualidad hay dos AEI en el sector naval: LA ASOCIACION CLUSTER DEL NAVAL GALLEGO y FORO MARITIMO VASCO.

8.2.5.3 Líneas de I+D+i del CDTI.

•Proyectos CDTI de I+D

Ayudas a proyectos de I+D desarrollados por empresas y destinados a la creación y mejora significativa de procesos productivos, productos o servicios.

8.2.5.4 Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar.

La hoja de ruta se acompaña de un marco de apoyo que busca incrementar de manera significativa el presupuesto de inversión pública en I+D+i en el ámbito de la energía eólica marina y las energías del mar, dedicando al menos **200 millones de euros públicos en el periodo 2021-2023 para la innovación tecnológica en este ámbito**, en función de la madurez de los proyectos y las propuestas que presenten los distintos agentes.

El mercado energético marino se posiciona como una importante fuente de demanda de buques para dar apoyo a las actividades de construcción, puesta en marcha y mantenimiento de parques eólicos ubicados en el mar. La industria e ingeniería naval españolas están capacitadas para atender a las futuras demandas de otros sectores industriales y con ello, la apertura a nuevos segmentos de mercado. En este sentido, la experiencia en la construcción de buques de apoyo para operaciones offshore en el ámbito del oil & gas del sector naval español puede ser aprovechada para la construcción de buques especiales asociados al despliegue de las energías renovables marinas.

Se ha identificado la oportunidad industrial para España de reforzar la transferencia al ámbito marino de determinados conocimientos de la cadena de suministro de la tecnología eólica terrestre ya existente y fuertemente implantada en el territorio nacional. Adicionalmente, España también dispone de fuertes capacidades industriales y de talento en otros sectores importantes para el desarrollo de las energías marinas como



son el sector de la construcción naval, industrias auxiliares, así como el de los sistemas eléctricos.

8.2.6 Medidas facilitadoras de sostenibilidad y digitalización

8.2.6.1 Programa de Ahorro y Eficiencia Energética en Pyme y Gran Empresa del sector industrial.

Programa de ayudas del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con convocatorias en las distintas Comunidades Autónomas, y fondos FEDER para actuaciones de eficiencia energética amparadas por el Real Decreto 263/2019, de 12 de abril, por el que se regula el Programa de ayudas para actuaciones de eficiencia energética en PYME y gran empresa del sector industrial y su posterior modificación por Real Decreto 1186/2020, de 29 de diciembre.

8.2.6.2 Programa Nacional de Control de la contaminación Atmosférica

El Programa establece 57 medidas transversales y sectoriales que tienen por objeto reducir las emisiones de los principales contaminantes atmosféricos, en consonancia con las políticas climáticas y energéticas definidas en el borrador del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

8.2.6.3 Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial.

La Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial vertebrará una reforma estratégica de la economía y sociedad en la era digital y se articula en el componente 16 del PLAN DE RECUPERACIÓN.

El objetivo de este componente es, entre otros, incorporar la Inteligencia Artificial como factor para mejorar la productividad de la empresa española. Las inversiones incluidas en la Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial se estructuran en un conjunto de ejes de actuación:

- **El impulso de la investigación científica y el desarrollo tecnológico en Inteligencia Artificial**, a través de convocatorias de ayudas para financiar proyectos de investigación industrial o desarrollo experimental en materia de Inteligencia Artificial para abordar los grandes desafíos sociales (brecha de género, transición ecológica, vertebración territorial y brecha digital) en sectores de gran relevancia y alta capacidad de disrupción e impacto.



- **La potenciación del talento nacional y la atracción del talento global en el ámbito de la Inteligencia Artificial**, con la creación de un nodo de información para atracción y retención del talento (*SpAIn Talent Hub*) y el apoyo a la creación de una red española de Excelencia en Inteligencia Artificial (con programas interdisciplinares de formación y alta especialización y mecanismos para la captación y retención de talento que funcione de manera integrada para coordinar la investigación a nivel nacional).
- **El desarrollo de plataformas de datos e infraestructuras tecnológicas para dar soporte a la Inteligencia Artificial**, a través del fomento de proyectos relacionados con la lengua española en el ámbito de la Inteligencia Artificial y del lenguaje natural, así como el refuerzo de las capacidades estratégicas de supercomputación.
- **La integración de la Inteligencia Artificial en las cadenas de valor para transformar el tejido económico**, a través del fomento de los algoritmos verdes y de un programa de ayudas a pymes para la integración de la Inteligencia Artificial y la robotización en sus cadenas de valor.
- **Potenciar el uso de la IA en la Administración Pública y en las misiones estratégicas nacionales.** La relación entre IA y Administración proporciona beneficios mutuos. Por un lado, la Inteligencia Artificial es útil para mejorar la transparencia y comunicación de la actividad pública en los sectores de sanidad y servicios sociales, medio ambiente y energía, justicia, transporte y logística, educación, empleo y seguridad. A la vez permite conocer de manera más exacta la sociedad en la que nos encontramos y determinar las prioridades de actuación, identificando aquellos ámbitos con ventajas competitivas y aquéllos más desfavorecidos. Por otro lado, la actividad de la Administración también puede beneficiar a la Inteligencia Artificial, desplegando todos sus instrumentos para financiar, promover e integrar la IA en sus procesos. Todo ello sin olvidar que el beneficio final de todo este proceso es para la ciudadanía.
- **Establecer un marco ético y normativo que refuerce la protección de los derechos individuales y colectivos, a efectos de garantizar la inclusión y el bienestar social.** El potencial impacto positivo del desarrollo y despliegue de la IA genera expectativas, pero también incertidumbres debidas a las implicaciones éticas, legales, sociales y económicas. Para que España pueda ponerse en la vanguardia política y social en esta revolución tecnológica es necesario crear el marco de actuación apropiado.



8.2.6.4 Ayudas a proyectos de I+D desarrollados por empresas y destinados a la creación y mejora significativa de procesos productivos, productos o servicios. Conectividad Digital, impulso de la ciberseguridad y despliegue del 5G: Despliegue del 5G.

Esta inversión forma parte del componente 15 del PLAN DE RECUPERACIÓN. Incluye medidas para promover el uso de 5G en los proyectos tractores de digitalización sectorial en actividades económicas y servicios esenciales y para acelerar el desarrollo de ecosistemas de I+D e innovación en 5G y 6G.

En esta medida se abordará el despliegue del 5G en España, abarcando las áreas del despliegue de redes, el cambio tecnológico necesario y los procesos de innovación imprescindibles para aprovechar y maximizar la oportunidad de 5G para la economía.

8.3 SINERGIAS CON EL PERTE DE ENERGÍAS RENOVABLES, HIDRÓGENO RENOVABLE Y ALMACENAMIENTO (PERTE EHRA).

El PERTE EHRA incluye los siguientes instrumentos relacionados con el despliegue de las renovables marinas y el impulso a la cadena de valor innovadora y de conocimiento **del hidrógeno renovable** a través de medidas de apoyo a las PYMEs y a los centros tecnológicos para permitirles mejorar sus capacidades productivas y la transferencia tecnológica:

- Medida transformadora nº 5: Plataformas de ensayo para renovables marinas
- Medida transformadora nº 6: Adaptaciones logísticas e instalaciones portuarias
- Medida transformadora nº 7: Proyectos piloto de renovables marinas”
- Medida transformadora nº 13: Diseño, demostración y validación de movilidad propulsada por hidrógeno. Diseño y desarrollo de movilidad en general, con especial interés en pesada, propulsada por hidrógeno incluyendo destinos tales como la carretera, el ferroviario, marítimo o aéreo. Son incentivables las actuaciones en innovación tecnológica incluido el impulso al desarrollo de prototipos y avanzar en la madurez de los diseños.
- Medida transformadora nº 11: Retos de investigación básica-fundamental, investigación industrial, pilotos innovadores y la formación en tecnologías habilitadoras clave dentro de la cadena de valor. Proyectos de innovación en toda la cadena de valor del hidrógeno renovable, desde la generación hasta el almacenamiento, al transporte y la distribución, así como las aplicaciones finales. Entre otras, estas actuaciones podrían contemplar, el avance en el uso de hidrógeno como combustible en motores térmicos para propulsión o para generación combinada de energía eléctrica y mecánica, sistemas basados en la combustión limpia de hidrógeno y/o amoníaco, así como sistemas de



almacenamiento novedosos e innovadores de hidrógeno, transformación y uso de carriers de hidrógeno y sus mezclas y sistemas para el uso del hidrógeno para producción de amoníaco en entornos marinos, siempre que supongan un importante avance más allá del estado del arte actual.

8.4 FINANCIACIÓN

El gasto correspondiente a **la línea de actuación integral sobre la cadena de valor industrial del SECTOR NAVAL**, medida incluida en el componente 12 del Plan de Recuperación, será de 200M€, previéndose 75 en forma de subvención con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y 125 en forma de préstamo con cargo al presupuesto ordinario y se imputa a las siguientes aplicaciones presupuestarias del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo:

- En Capítulo 7 (Transferencias de capital, Subvenciones) la aplicación 20.50.42LB.774, la aplicación 20.50.42LB.784 y la aplicación 20.50.46LB.744 con un importe estimado total de 75 millones euros, con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia
- En Capítulo 8 (Operaciones financieras, Activos financieros, Préstamos), la aplicación 20.09.467C.837 y la aplicación 20.09.467C.827, con un importe estimado total de 125 millones de euros, con cargo al presupuesto ordinario.

Respecto a la Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval del (CDTI, Ministerio de Ciencia e Innovación) conllevará un presupuesto aproximado de 30 millones de euros. El programa Misiones se financia con cargo a las aplicaciones presupuestarias del Ministerio de Ciencia e Innovación para CDTI 28.50.46QC.74909 del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

Respecto a las **medidas facilitadoras**, el Real Decreto **1071/2021 de 7 de diciembre**, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación y desarrollo en innovación cuenta con un presupuesto de 20 millones de euros anuales con cargo al Fondo de Reestructuración.

Entre las condiciones que deberán cumplir los interesados, se encontrará la obligatoriedad de establecer un calendario de hitos y objetivos, en función de cuyo cumplimiento se producirán los desembolsos de los apoyos.



9 REQUISITOS DE LAS ENTIDADES INTERESADAS EN EL PERTE NAVAL

Siguiendo el espíritu de fomentar el carácter cooperativo de las actuaciones para promover proyectos integrados y articulados que sirvan de verdadera palanca para la transformación y desarrollo de una industria naval, se prevé el establecimiento de determinados **requisitos para el acceso a las líneas de apoyo**.

Una vez que se ponga en marcha el Registro estatal de las entidades interesadas en los PERTE dependiente del Ministerio de Hacienda, todas las entidades vinculadas al desarrollo del PERTE NAVAL, independientemente de su naturaleza jurídica pública o privada y de su forma de constitución, se inscribirán en el mismo, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo II del Título II del Real Decreto-ley 36/2020, indicando, en su caso, la agrupación a la que pertenecen. La acreditación como entidad interesada en el PERTE NAVAL se resolverá según el procedimiento que se establezca en la orden correspondiente. El registro se tendrá que ajustar a lo previsto en el citado texto legal, y en especial, al artículo 11.2 del mismo texto normativo

Línea de actuación integral

En la línea de actuación integral, las entidades interesadas en presentar una propuesta para desarrollar un proyecto se deberán constituir como una **agrupación de empresas** sin personalidad jurídica y suscribir con carácter previo a la formalización de la solicitud un acuerdo interno que debe incluir, al menos, lo dispuesto en el artículo 67.2 del Real Decreto-ley 36/2020. Este acuerdo de agrupación podrá condicionarse a que la entidad sea declarada beneficiaria de la ayuda por resolución de concesión definitiva tal y como contempla el citado Real Decreto-ley 36/2020.

Las agrupaciones así definidas son las beneficiarias de los apoyos que se den en el marco de esta línea del PERTE NAVAL de conformidad con el artículo 67 del Real Decreto-ley 36/2020 y el artículo 11.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones (en adelante, LGS).

No podrá disolverse la agrupación hasta que haya transcurrido el plazo de prescripción previsto en los artículos 39 y 65 de la LGS, y, en los casos en que el apoyo sea en forma de préstamo, hasta que se haya amortizado por completo.

Además, cada agrupación deberá reunir los siguientes **requisitos**:

- a) Estar organizadas en torno al sector naval con una combinación, como mínimo, de seis entidades conformadas por **la empresa líder y un mínimo adicional de 5 entidades** participantes, de las cuales, al menos dos de ellas pertenezcan al CNAE 3011 (Construcción de barcos y estructuras flotantes) y siempre que una de ellas



pertenezca al sector privado, con las características que se definirán en la orden de bases, para asegurar de este modo la colaboración público-privada.

b) La agrupación **debe estar integrada, al menos, por un 40% de pymes** participantes, considerándose PYME, de acuerdo con la definición recogida en el Anexo I del Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión.

c) Deberán **contar con la colaboración de, al menos, una entidad que sea proveedora de conocimiento** y que como tal tenga la capacidad técnica y organizativa suficiente para la realización de las actividades de I+D+i que incorpore el proyecto tractor. Esta entidad proveedora de conocimiento debe ser una de las empresas participantes.

d) La empresa líder del proyecto y las entidades participantes deben comprometerse a **difundir los nuevos conocimientos adquiridos, dentro del marco de los acuerdos del consorcio.**

e) Que los centros productivos tengan implantación en un ámbito geográfico que **abarque al menos a dos CCAA.**

f) La agrupación deberá manifestar su compromiso de inversión propia en el proyecto, y aportar su estimación de los nuevos puestos de trabajo que dicha inversión podrá crear en España.

g) **El presupuesto mínimo de los proyectos será de 20.000.000 euros.**

h) Las entidades que conformen cada propuesta de proyecto tractor deberán estar válidamente constituidas en España, no estar sujetas a una orden judicial para recuperar ayudas que se haya considerado ilegales e incompatibles en el contexto de una decisión de la Comisión Europea. Ninguna de las entidades involucradas en el proyecto debe tener dificultades en el sentido de las directrices de la Comisión Europea sobre ayudas para el rescate y la reestructuración de empresas en crisis.

Dentro del PERTE NAVAL se apoyarán proyectos innovadores, de carácter vertebrador en el territorio y que supongan una transformación real del sector naval en términos de diversificación, eficiencia energética, sostenibilidad y transformación digital. Las entidades participantes de la agrupación deberán presentar, para ser elegibles, **un Plan Específico de Eficiencia y Transición Energética**, que identifique, tras un diagnóstico previo, las potenciales áreas de mejora en estos ámbitos que se vislumbran en el proyecto estratégico, las acciones a emprender para materializarlas y un panel de indicadores de seguimiento sobre su implementación.

Las actuaciones del PERTE NAVAL incrementarán sustancialmente la sostenibilidad ambiental de las empresas participantes de la agrupación y para cada uno de sus proyectos primarios dentro del global de la actuación propuesta. Se estimarán los



impactos esperados en cada uno de los 6 objetivos ambientales previstos en el Reglamento UE 2020/852.

Será obligatorio presentar un **informe de evaluación del principio de DNSH** además del indicado Plan Específico de Eficiencia y Transición Ecológica.

Asimismo, los beneficiarios deberán presentar la documentación exigida en el apartado 1 del artículo 8 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Los instrumentos, que se impulsen, como parte de este PERTE NAVAL incorporarán todas aquellas medidas y provisiones tendentes a **prevenir el fraude y los conflictos de interés**, el pleno respeto a la normativa relativa a las Ayudas de Estado, así como garantizar la ausencia de doble financiación.

Estos instrumentos identificarán, al margen de su inserción en este PERTE NAVAL, la inversión y componente concreto del Plan de Recuperación en el que se insertan, así como los hitos u objetivos a cuyo cumplimiento contribuirán, identificando los indicadores sujetos a seguimiento de conformidad con los aprobados en el marco del Plan. Junto a ello, incluirán todos aquellos aspectos que deriven de la normativa aplicable.

Las empresas que integren la propuesta deberán presentar un **Plan de formación y reciclaje profesional** que les vinculará de manera conjunta. El Plan recogerá las actuaciones que se desarrollarán a nivel individual y que estarán coordinadas con las del resto de entidades que integren la propuesta, de cara a la mejora de la formación y del reciclaje profesional.



10 CRONOGRAMA

MEDIDAS TRANSFORMADORAS	AÑO 2022	AÑO 2024	AÑO 2025
Línea de actuación integral sobre la cadena de valor industrial	Aprobación Orden de bases y Convocatoria Presentación solicitudes Resolución concesión de ayudas. Contribución con al menos 30 proyectos innovadores al objetivo 184 de la medida C12.I2.	Contribución con el presupuesto del PERTE en C12.I2 al objetivo 185 de la medida C12.I2	Finalización y justificación de los proyectos. Contribución al objetivo 186 de la medida C12.I2
Misión orientada a las tecnologías de aplicación en el ámbito naval(CDTI, Ministerio de Ciencia e Innovación)	Convocatoria, presentación de solicitudes y resolución		N/A

MEDIDA FACILITADORA CON PRESUPUESTO ESPECÍFICO	AÑO 2021	AÑO 2022 y siguientes
Real Decreto 1071/2021, de 7 de diciembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación y desarrollo e innovación	Publicación	Ventanilla abierta para solicitudes hasta final de vigencia



11 GOBERNANZA

La interrelación entre los distintos actores públicos y privados y entre los distintos ámbitos de la Administración General del Estado que participan en el PERTE NAVAL, o que desarrollarán componentes del Plan de Recuperación conectados con el desarrollo de diferentes aspectos de este PERTE NAVAL, va a requerir una ensambladura singular para hacer efectiva una adecuada colaboración público- privada.

Será necesaria, en este sentido, por un lado, la coordinación administrativa y dotar al PERTE de una **gobernanza interministerial**, que, en el ámbito de competencias de cada uno de los Departamentos Ministeriales, permita la toma de decisiones bajo la transparencia y la rendición de cuentas que exige el sector público, a través por tanto de un grupo de trabajo ad-hoc. Este grupo de trabajo servirá de marco de colaboración y coordinación estable entre los distintos departamentos implicados en el PERTE, canalizará propuestas de mejora, recomendaciones y observaciones relativas a aquellas iniciativas que pueden apoyar la gestión eficiente del PERTE. Además, asesorará e informará al Gobierno sobre la marcha del PERTE y, en su caso, el diseño, ejecución y evaluación de las políticas relacionadas con el PERTE.

El Grupo de Trabajo estará compuesto por la persona titular del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, que lo presidirá, y por los siguientes Vocales:

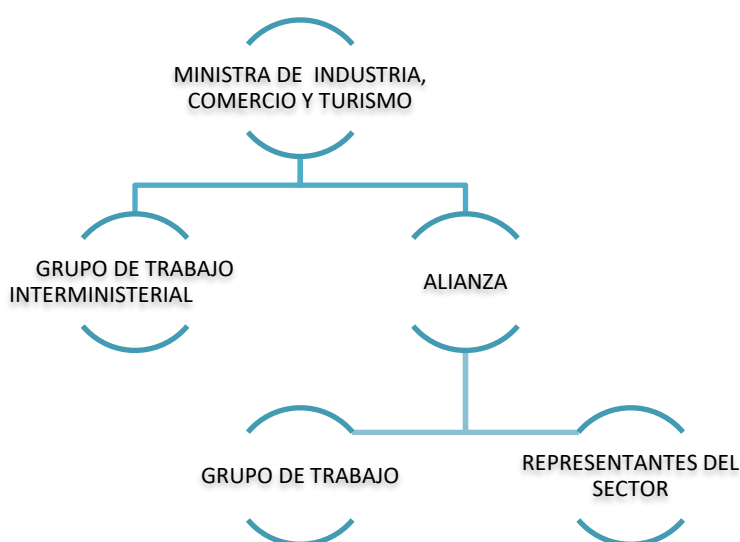
- a) La persona titular de la Secretaría General de Industria y de la PYME, que será vicepresidente del Grupo de Trabajo.
- b) La persona titular de la Dirección General de Industria y de la PYME.
- c) La persona titular del CDTI
- d) Un representante de la Secretaría General de Industria y de la PYME.
- e) Un representante de la Dirección General de Industria y de la PYME.
- f) Un representante de la Subsecretaría de Industria, Comercio y Turismo.
- g) Un representante, con rango de Director General, de los siguientes departamentos ministeriales: Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Educación y Formación Profesional, para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Asuntos Económicos y para la Transformación Digital, Ciencia e Innovación y Defensa..
- h) Un representante del Ministerio de Hacienda y Función Pública y un representante de la Secretaría General de Asuntos Económicos y G20.
- i) El Secretario de la Comisión, con voz y voto, que será un funcionario del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo con rango de Subdirector General.



Dado que en la ejecución de este PERTE intervienen diversos Ministerios, y que en la parte pública de su financiación intervienen fondos tanto del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia como otros fondos europeos y nacionales, será responsabilidad de cada Ministerio, en el ámbito de su competencia, el vigilar el cumplimiento normativa de las ayudas de Estado, el evitar la doble financiación y la financiación de gasto recurrente. También será responsabilidad de cada Ministerio el aplicar mecanismos de prevención reforzada de los conflictos de interés y de lucha contra la corrupción en la gestión de los créditos necesarios para su desarrollo.

Cada uno de los Ministerios intervinientes informará en el grupo de trabajo del establecimiento de medidas que permitan cumplir las exigencias anteriores

Por otro lado, se requiere de una gobernanza que integre la colaboración público-privada, para contar con la participación de todos los actores relevantes y garantizar un dialogo permanente, para lo que se crea la Alianza para el PERTE NAVAL. Esta Alianza, presidida por la persona titular del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, integrará al Grupo de trabajo interministerial y representantes del sector. La Vicepresidencia de dicha Alianza recaerá en una persona de reconocido prestigio en el sector. La Alianza podrá emitir orientaciones o recomendaciones, convertirse en un foro de discusión que facilite el intercambio de ideas y aquellas otras actuaciones que permitan generar sinergias que favorezcan y apoyen la Gobernanza del PERTE.



Estos instrumentos de coordinación y gobernanza no supondrán incremento del gasto público.



12 REQUISITOS DEL MECANISMO DE RECUPERACION Y RESILIENCIA

El PERTE NAVAL está directamente alineado con los objetivos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y sus actuaciones cumplirán todos los principios horizontales establecidos en los artículos de dicho Reglamento. A continuación, se desarrolla brevemente la manera en que el PERTE NAVAL contribuirá de forma concreta, clara e identificable a tales objetivos:

12.1 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

Las propuestas que se presenten para ser apoyadas en el marco de este PERTE NAVAL se centrarán en impulsar la transición ecológica del sector, transformando el modelo productivo de la industria naval hacia soluciones más respetuosas con el medio ambiente, potenciando la innovación, cambios estructurales y diversificándola hacia la producción de las energías renovables marinas y nuevas formas de propulsión más limpias. Asimismo, al apostar por la digitalización, el PERTE NAVAL actúa como puente entre innovación, producción y sostenibilidad, al permitir que el sector sea más eficiente y respetuoso con el medio ambiente, contribuyendo al desarrollo de la economía de forma sostenible.

La línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval que se propone en esta memoria se financia con el Plan de Recuperación en el marco del Componente 12, “Política Industrial”, inversión 2 (C12.I2), “Programa de Impulso de la Competitividad y Sostenibilidad Industrial”. Esta inversión incluye la línea de apoyo a proyectos estratégicos para la transición industrial, cuyo objetivo principal es impulsar la transformación de las cadenas de valor estratégicas de sectores industriales con gran efecto tractor en la economía.

De acuerdo con lo señalado en la CID, este programa tiene asociado etiquetado verde y digital. Así, en la inversión 2 (en su totalidad) del componente 12, los criterios de selección deben garantizar que al menos 455.000.000 euros contribuyan a los objetivos relacionados con el cambio climático con un coeficiente climático del 100 %, y al menos 1.500.000.000 euros con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero. Como



alternativa, y de forma justificada, los criterios de selección garantizarán que al menos 2.531.500.000 euros contribuyan a los objetivos relacionados con el cambio climático con, en promedio, un coeficiente climático de al menos el 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero.

Específicamente, y de acuerdo con el Documento de Trabajo de los servicios de la Comisión “Análisis del plan de recuperación y resiliencia de España”, que acompaña a la Decisión de Ejecución del Consejo, las etiquetas climáticas asociadas a esta inversión son la 22 (Procesos de investigación, transferencia de tecnología e innovación y para la cooperación entre empresas, centrándose en la economía hipocarbónica y la adaptación al cambio climático del sector industrial español, con un coeficiente asociado del 100%), 23 (Procesos de investigación, transferencia de tecnología e innovación y de cooperación entre empresas, con especial atención a la economía circular y al sector industrial español, con un coeficiente asociado del 40%) y 24 (Proyectos para mejorar la eficiencia energética en el sector industrial (pymes y grandes empresas), con un coeficiente asociado del 40%). En este sentido, se seguirá la metodología de seguimiento de acción por el clima establecida en el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241 para calcular la contribución de cada actuación a los objetivos climáticos y los criterios de selección garantizarán el cumplimiento de los objetivos de la Decisión de Ejecución del Consejo.

A las actuaciones de I+D+i comprendidas en el bloque de Diversificación, que son actividades facilitadoras en el sentido del artículo 16 del Reglamento de Taxonomía, les corresponde, de conformidad con el Reglamento UE 2021/241, la etiqueta 022 cuyo campo de intervención es: “Procesos de investigación e innovación, transferencia de tecnología y cooperación entre empresas, con especial hincapié en la economía con bajas emisiones de carbono, la resiliencia y la adaptación al cambio climático”, cumplen con un coeficiente del 100 por ciento a los objetivos climáticos (mitigación y adaptación) y con un coeficiente del 40 por ciento a los objetivos medioambientales del artículo 17 del Reglamento 2020/852.

Así pues, todas las actuaciones del bloque obligatorio de Diversificación tendrán un coeficiente a los objetivos climáticos del 100%, mientras que las del bloque de Sostenibilidad tendrán un coeficiente del 100% si se dirigen al campo de intervención 022, o bien del 40% si se dirigen a los campos de intervención 023 o 024. De esta manera, se garantiza que una parte significativa del presupuesto del PERTE NAVAL se dirigirá a financiar actividades con un coeficiente a los objetivos climáticos del 100% y otra parte importante a financiar actividades con un coeficiente del 40%.



Los criterios de evaluación que se establecerán en la Orden garantizarán que el presupuesto de cada proyecto tractor del PERTE NAVAL contribuirá a los objetivos climáticos en, al menos, un 40% (incluyendo actividades con una contribución del 100%). Para ello, en primer lugar, se tendrán en cuenta para la financiación las actuaciones con un coeficiente del 100% o del 40% de contribución. Posteriormente se tendrán en cuenta el resto de actuaciones en la medida en que se mantenga la contribución a los objetivos climáticos del conjunto del proyecto tractor por encima de un 40%.

A las actuaciones comprendidas en el bloque de Sostenibilidad les corresponden, de conformidad con el Reglamento UE 2021/241, las siguientes etiquetas.

Etiqueta 023 “Procesos de investigación e innovación, transferencia de tecnología y cooperación entre empresas, con especial hincapié en la economía circular” con un etiquetado del 40 por ciento en objetivos climáticos y un 100 por ciento en objetivos medioambientales.

Etiquetas 024 “Proyectos para mejorar la eficiencia energética en el sector industrial (pymes y grandes empresas)” con un etiquetado del 40 por ciento en los objetivos climáticos y medioambientales

Al igual que las actividades del bloque diversificación, estas actividades se consideran facilitadoras en el sentido del artículo 16 del reglamento de Taxonomía.

En las correspondientes bases reguladoras de las diferentes líneas de ayudas y otros instrumentos de ejecución del PERTE NAVAL se concretarán, en su caso, los requisitos para determinar la contribución a los objetivos medioambientales.

12.2 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA TRANSICIÓN DIGITAL

El PERTE NAVAL prevé el despliegue de importantes inversiones con el fin de potenciar la digitalización de toda la cadena de valor del sector, modernizando el conjunto del tejido empresarial de la industria naval mediante la renovación de sus tecnologías. Este proceso de digitalización permitirá que todas las entidades trabajen de forma más conectada, coordinada y eficiente, lo que contribuirá a la competitividad del sector en el mercado internacional.

En concreto, a las actuaciones de I+D+i comprendidas en el bloque de Digitalización de la Línea de actuación integral para la modernización y diversificación del sector naval les corresponde, de conformidad con el Reglamento UE 2021/241 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia la etiqueta 010 y 010 bis” Digitalización *de pymes y*



digitalización de grandes empresas” y con un coeficiente del 0 por ciento en los objetivos climáticos y del 100 por ciento en digital.

Estas actuaciones son actividades neutrales a nivel de su aplicación ya que no se encuentran dirigidas exclusivamente a una tecnología que no sea de bajo impacto ambiental, por lo que se deberá justificar:

1. No son actividades relacionadas con los combustibles fósiles.
2. Evitan la retención de activos intensivos en carbono (“no lock-in”). El proyecto no amplía la vida útil ni la capacidad de activos intensivos en carbono
3. No obstaculizan el desarrollo o implantación de alternativas de menor impacto
 - El proyecto es compatible tanto con la tecnología actual como con previsibles tecnologías futuras más limpias que se prevean desarrollar.
 - Prepara la instalación para la incorporación de nuevos activos o tecnologías de nulo o bajo impacto climático (coherente con los objetivos a 2030 y 2050).
 - Electrifica o descarboniza totalmente un proceso productivo o, al menos, produce una disminución sustancial de las emisiones de carbono, en línea con los objetivos generales de descarbonización.
 - Está incluido en un plan de descarbonización de la instalación o empresa.
 - Apoya actividades de I+D+i para desarrollar tecnologías más limpias que sustituyan a las actuales.

El 20 por ciento de la inversión se dirigirá a estas actuaciones.

12.3 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL

El Sector naval en España supone un fuerte factor vertebrador porque cuenta con más de 20 astilleros repartidos en distintas comunidades autónomas, y éstos a su vez impulsan la industria auxiliar con el consiguiente efecto inducido en la economía de esas zonas. La implicación de numerosos actores tanto públicos como privados distribuidos por todo el territorio nacional contribuirá a reducir la brecha entre regiones y a la transición justa.

El PERTE NAVAL apoya la digitalización y la formación de los trabajadores del sector y la creación de empleos de calidad, contribuyendo así a la cohesión social y territorial, reduciendo las desigualdades sociales, incrementando la empleabilidad de los trabajadores y creando nuevas oportunidades para nuestra economía. Asimismo, incluye el desarrollo de centros de excelencia en los ámbitos de la digitalización y la sostenibilidad que actúen como polos de



desarrollo de I+D+i y de intercambio de conocimiento, fomentando la atracción del talento y la creación de empleo de calidad para profesionales de alta cualificación.

12.4 CONTRIBUCIÓN DEL PERTE NAVAL A LA IGUALDAD DE GÉNERO

El PERTE NAVAL se ha diseñado teniendo en cuenta la necesidad de salvar la brecha de género, que en este sector es acusada. El PERTE NAVAL servirá de puerta de acceso al sector para las mujeres, con políticas de empleo basadas en la inclusión, diversidad y atracción de talento. Además, el eje transversal dedicado a la capacitación de los trabajadores del sector naval contribuye a la supresión de las barreras estructurales que lastran el acceso de las mujeres al mercado laboral en igualdad de condiciones.



12.5 NO CAUSAR UN PERJUICIO SIGNIFICATIVO – DNSH -

El principio DNSH (por sus siglas en inglés, “Do No Significant Harm”) «**no causar un perjuicio significativo**», como **principio horizontal del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia**, se define en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/241 de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, de la siguiente forma: “no apoyar o llevar a cabo actividades económicas que causen un perjuicio significativo a alguno de los objetivos medioambientales, en su caso, en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852.”

A efectos del Reglamento UE 2020/852, serán **objetivos medioambientales** los siguientes:

- a) mitigación del cambio climático;
- b) adaptación al cambio climático;
- c) uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos;
- d) transición hacia una economía circular;



- e) prevención y control de la contaminación;
- f) protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en cumplimiento del presente PERTE deben respetar el principio de no causar un perjuicio significativo al medioambiente, por lo que a la hora de evaluarlas con arreglo a los criterios recogidos en el apartado 1 del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, se deberá tener en cuenta el impacto ambiental tanto de la propia actividad como de los productos y servicios generados por esa actividad a lo largo de todo su ciclo de vida, en particular teniendo en cuenta la producción, el uso y el final de vida útil de esos productos y servicios.

En cumplimiento con lo dispuesto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y su normativa de desarrollo, en particular la Comunicación de la Comisión Guía técnica (2021/C 58/01) sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo», así como con lo requerido en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (CID) y su documento Anexo, todas las actuaciones que se lleven a cabo en cumplimiento del presente PERTE deben respetar el principio de no causar un perjuicio significativo al medioambiente. Ello incluye el cumplimiento de las condiciones específicas asignadas, en su caso, en las medidas en las que se enmarcan las actuaciones y especialmente las recogidas en los apartados 3, 6 y 8 del documento de cada Componente del Plan y en el Anexo a la CID.”

Para la evaluación del cumplimiento de principio DNSH de las actuaciones del PERTE NAVAL, se tendrán en cuenta los criterios establecidos en los documentos que se relacionan a continuación, en orden de prelación:

- Reglamento (UE) 2021/241, de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.
- Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (CID) y su documento Anexo, en relación con el C12.I2 y cualquier otro componente en el que se encuadre una actuación de este PERTE.
- Las condiciones específicas recogidas en los documentos de cada Componente del Plan, específicamente en el apartado dedicado al principio DNSH.
- Guía técnica (2021/C 58/01) sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo».



- El Reglamento (UE) 2020/852, el Reglamento Delegado de Taxonomía sobre los objetivos climáticos¹ y cualquier acto legislativo futuro que desarrolle el Reglamento (UE) 2020/852 definiendo objetivos de contribución sustancial y no causar daño significativo a cualquiera de los seis objetivos medioambientales.

De acuerdo con el Anexo de la CID, las actuaciones del PERTE NAVAL que se realicen en el marco del C12.I2, contribuirán al cumplimiento de los hitos 184,185 y 186, y deberán respetar las siguientes condiciones:

En todo caso, se considerará excluido para cualquier tipo de ayuda financiada con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia los proyectos que incumplan el principio de «no causar un perjuicio significativo» (DNSH), y en concreto se excluirán las actividades que se enumeran a continuación:

- a) Las actividades relacionadas con los combustibles fósiles, incluida la utilización ulterior de los mismos excepto los proyectos en el marco de esta medida relacionados con la generación de electricidad y/o calor utilizando gas natural, así como con la infraestructura de transporte y distribución conexa, que cumplan las condiciones establecidas en el anexo III de la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).
- b) Las actividades en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) en relación con las cuales se prevea que las emisiones de gases de efecto invernadero que van a provocar no se situarán por debajo de los parámetros de referencia pertinentes en 2026. Cuando se prevea que las emisiones de gases de efecto invernadero provocadas por la actividad subvencionada no van a ser significativamente inferiores a los parámetros de referencia pertinentes, deberá facilitarse una explicación motivada al respecto. Parámetros de referencia establecidos para la asignación gratuita de derechos de emisión en relación con las actividades que se inscriben en el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión, según lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/447 de la Comisión.
- c) La compensación de los costes indirectos del RCDE.

¹ Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se establecen los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo, y para determinar si esa actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos ambientales



- d) Las actividades relacionadas con vertederos de residuos, incineradoras y plantas de tratamiento mecánico-biológico. La exclusión sobre incineradoras no se aplica a las acciones emprendidas en plantas dedicadas exclusivamente al tratamiento de residuos peligrosos no reciclables, ni a las plantas existentes, cuando dichas acciones tengan por objeto aumentar la eficiencia energética, capturar los gases de escape para su almacenamiento o utilización, o recuperar materiales de las cenizas de incineración, siempre que tales acciones no conlleven un aumento de la capacidad de tratamiento de residuos de las plantas o a una prolongación de su vida útil. Asimismo, no se aplica la exclusión sobre plantas de tratamiento mecánico-biológico existentes, cuando dichas acciones tengan por objeto aumentar su eficiencia energética o su reacondicionamiento para operaciones de reciclaje de residuos separados, como el compostaje y la digestión anaerobia de biorresiduos, siempre que tales acciones no conlleven un aumento de la capacidad de tratamiento de residuos de las plantas o a una prolongación de su vida útil. Todos estos pormenores deberán explicarse motivadamente y documentalmente en cada planta.
- e) Las actividades en las que la eliminación a largo plazo de residuos pueda causar daños al medio ambiente.

En principio, todas las actuaciones del PERTE NAVAL se enmarcarán fundamentalmente dentro de la C12.I2, aunque se apoye en otras inversiones o reformas. No obstante, el PERTE se apoya en otras medidas que también cuentan con condicionantes específicos tanto en la CID como en sus respectivas Componentes. A modo de resumen, se ha elaborado la siguiente tabla con aquellos que figuran tanto en el PRTR como en la CID para esas medidas. Únicamente se menciona el tipo de condiciones establecidas, debiendo en todo caso consultarse el PRTR y la CID para conocer su redacción completa y precisa:

Componente	Medida	Extracto de condiciones específicas DNSH descritas en el componente PRTR (ver condicionado completo en el PRTR)	Extracto de condiciones específicas DNSH descritas en la CID (ver condicionado completo en la CID)
C7	R4	Seguimiento recomendaciones ambientales del Estudio Ambiental Estratégico del PNIEC	-
C9	R1	-	-



Componente	Medida	Extracto de condiciones específicas DNSH descritas en el componente PRTR (ver condicionado completo en el PRTR)	Extracto de condiciones específicas DNSH descritas en la CID (ver condicionado completo en la CID)
C13	I3	Equipos IT, lista de exclusión (listado de actividades excluidas de financiación por incumplir el DNSH)	En las convocatorias, lista de exclusión. Cumplimiento de la normativa medioambiental nacional y de la UE pertinente.
C15		Equipos IT, economía circular... consultar PRTR según medida	-
C16	R1	Requisitos para infraestructuras de datos. Consultar PRTR	-
C17	I3	No serán susceptibles de ayuda aquellas actuaciones que contribuyan a la promoción de combustibles fósiles. Análisis del DNSH referido a su proyecto, bien mediante una declaración responsable o bien mediante la presentación de las correspondientes tablas.	En los PPT de las convocatorias, lista de exclusión. Cumplimiento de la normativa medioambiental nacional y de la UE pertinente. Condiciones para actividades i+d+i
C20		-	-

Asimismo, se exigirá que solo puedan seleccionarse aquellas actividades que cumplan con la legislación medioambiental nacional y europea pertinente.

Finalmente, y sin perjuicio de todo lo anterior, se considerará que cumplen lo dispuesto en la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1) si son proyectos exclusivamente dedicados a aumentar sustancialmente la sostenibilidad medioambiental de las empresas (como la descarbonización, la reducción de la contaminación y la economía circular) si el objetivo principal de las acciones de investigación, desarrollo y/o innovación en el marco de este proyecto primario es desarrollar o adaptar alternativas con el menor impacto medioambiental posible en el sector.

Será obligatorio que en cada actuación asociada al desarrollo del PERTE NAVAL se recojan de forma explícita los condicionantes DNSH específicos que procedan, tomados del apartado 8 de la documentación del Componente



y medida del PRTR incluida en el proyecto, **así como aquellos tomados de la CID** para la inversión o reforma correspondiente, en su caso.

Para justificar que estas actuaciones de I+D+i cumplen con el principio de DNSH de conformidad con el ANEXO de la Decisión de la Comisión por la que se aprueban los acuerdos operativos entre la Comisión y España en virtud del Reglamento (UE) 2021/241, se deberán aportar pruebas documentales del cumplimiento de los siguientes requisitos

1. Las actuaciones de I+D+i deberán mejorar sustancialmente la sostenibilidad de las empresas. Para ello, se deberán aportar los siguientes documentos junto con la solicitud de ayudas:

- a. Estimación de los impactos esperados en cada uno de los seis objetivos medioambientales establecidos en el artículo 9 del Reglamento de Taxonomía.
- b. Informe de Evaluación de cumplimiento del principio de «no causar daño significativo» (DNSH).
- c. Plan de Transición Ecológica, específico para todas las instalaciones en las que se realizarán los proyectos primarios incluidos en la solicitud.

2. Las actuaciones de I+D+i deberán desarrollar o adaptar alternativas con los menores impactos medioambientales posibles en el sector.

3. Estas actuaciones deberán constituir una verdadera I+D+i, yendo más allá de la mera replicación o adaptación de productos o procesos ya disponibles en otras instalaciones u organizaciones del mismo sector, sin (o con muy pocas) modificaciones adicionales por parte de los beneficiarios.

Para garantizar que todas las actuaciones del PERTE NAVAL cumplen los principios DNSH, la Orden de bases y las órdenes de convocatoria excluirán la posibilidad de subvencionar actuaciones que no cumplan con el principio DNSH, de acuerdo con la normativa aplicable.

Además, todos los solicitantes de ayuda deberán aportar un informe de evaluación de cumplimiento del principio DNSH elaborado por un verificador acreditado por ENAC.

A continuación, se incluye un análisis del cumplimiento de este principio para la medida consistente en integrar y transformar la cadena de valor industrial del sector naval en el PERTE NAVAL.



12.5.1 Actuación de integración y transformación de la cadena de valor industrial del sector naval.

Teniendo que cuenta que las actuaciones financiadas del ámbito de actuación de integración y transformación de la cadena de valor provendrán de distintos sectores de la industria como la eólica marina o energía azul y de diferentes eslabones de la cadena de valor, no es posible hacer una evaluación global del principio de DNSH para toda la inversión. Por tanto, para cumplir con el objetivo del principio de DNSH, se ha optado por exigir la presentación, para cada uno de los proyectos primarios que soliciten ayuda al amparo de este régimen, de una evaluación sustantiva de todos los objetivos medioambientales del Reglamento UE 2020/852, no concediendo ayuda si de la evaluación se desprende que no cumple el criterio del principio de DNSH. Esto se articulará en la orden de bases y convocatoria, en la que cada solicitante deberá realizar una evaluación sustantiva siguiendo las directrices y modelos establecidos por la Comunicación de la comisión (2021/C 58/01) y el órgano gestor que evalué las solicitudes realizará la valoración de adecuación a los criterios establecidos en dicha Comunicación.

Las entidades participantes deberán presentar, para ser elegibles, un Plan Específico de Eficiencia y Transición Energética, que identifique, tras un diagnóstico previo, las potenciales áreas de mejora en estos ámbitos que se vislumbran en el proyecto estratégico, las acciones a emprender para materializarlas y un panel de indicadores de seguimiento sobre su implementación.

A continuación, se incluye un análisis del cumplimiento de este principio en los objetivos medioambientales:

Mitigación del cambio climático

Se considerará que **una actividad económica contribuye, de forma sustancial**, a mitigar el cambio climático, según el artículo 10 del Reglamento UE 2020/852, cuando dicha actividad contribuya de forma sustancial a estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera. Por contrapartida, se considera que una actividad económica causa un perjuicio significativo a la mitigación del cambio climático, según en el artículo 17, apartado 1, letra a) del Reglamento UE 2020/852, cuando da lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero.

La actividad de fabricación, reparación, mantenimiento, renovación, reconversión y modernización de buques de transporte hipocarbónicos (que en el caso del sector naval se asocia al código CNAE C.30.11,) se considerará una actividad facilitadora –de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i) del Reglamento UE 2020/852—con respecto a este objetivo cuando cumpla con los



criterios técnicos de selección establecidos en la sección 3.3 del Anexo 1 del Reglamento delegado de Taxonomía sobre los objetivos climáticos². En tales supuestos, el principio de DNSH en relación con este objetivo medioambiental se considerará automáticamente cumplido.

Adaptación al cambio climático

Se considerará que **una actividad económica contribuye de forma sustancial** a la adaptación al cambio climático, según el artículo 11 del Reglamento UE 2020/852, cuando dicha actividad:

a) incluya soluciones de adaptación que o bien reduzcan de forma sustancial el riesgo de efectos adversos del clima actual y del clima previsto en el futuro sobre dicha actividad económica o bien reduzcan de forma sustancial esos efectos adversos, sin aumentar el riesgo de efectos adversos sobre las personas, la naturaleza o los activos, o

b) prevea soluciones de adaptación que, además de cumplir las condiciones establecidas en el artículo 16, contribuyan de forma sustancial a prevenir o reducir el riesgo de efectos adversos del clima actual y del clima previsto en el futuro o reduzcan de forma sustancial esos efectos adversos sobre las personas, la naturaleza o los activos, sin aumentar el riesgo de efectos adversos sobre otras personas, otras partes de la naturaleza u otros activos.

Por contrapartida, se considera que **una actividad económica causa un perjuicio significativo a la adaptación al cambio climático**, según en el artículo 17, apartado 1, letra b) cuando provoca un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos.

Para verificar el cumplimiento del objetivo de adaptación al cambio climático, se exigirá que la actividad se ajuste a los criterios establecidos en el Apéndice A del Anexo I del Reglamento delegado de Taxonomía sobre los objetivos climáticos.

Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos

Se considerará que **una actividad económica contribuye de forma sustancial** al uso sostenible y a la protección de los recursos hídricos y marinos, según el

² Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se establecen los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo, y para determinar si esa actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos ambientales



artículo 12 del Reglamento UE 2020/852, cuando contribuya sustancialmente a lograr el buen estado de las masas de agua, incluidas las superficiales y las subterráneas, o a prevenir su deterioro cuando estén ya en buen estado, o bien cuando contribuya sustancialmente a lograr el buen estado medioambiental de las aguas marinas o a prevenir su deterioro cuando estén en buen estado medioambiental.

Por contrapartida, se considerará que **una actividad causa un perjuicio significativo a una utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos**, según en el artículo 17, apartado 1, letra c), del Reglamento UE 2020/852, cuando la actividad vaya en detrimento:

- i. del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas, o
- ii. del buen estado ecológico de las aguas marinas;

Para verificar el cumplimiento del objetivo de protección de los recursos hídricos y marinos, se exigirá que la actividad se ajuste a los criterios establecidos del Apéndice B del Anexo I del Reglamento delegado de Taxonomía sobre los objetivos climáticos.

Transición a una economía circular

Se considerará que **una actividad económica contribuye de forma sustancial** a la transición hacia una economía circular, según el artículo 13 del Reglamento UE 2020/852, en particular a la prevención, la reutilización y el reciclaje de residuos, cuando dicha actividad:

- a) use los recursos naturales, especialmente materiales sostenibles de origen biológico y otras materias primas, en la producción de modo más eficiente, mediante, entre otras acciones:
 - i) la reducción del uso de materias primas primarias o el aumento del uso de subproductos y de materias primas secundarias, o
 - ii) medidas de eficiencia energética y de los recursos;
- b) aumente la durabilidad, la reparabilidad o las posibilidades de actualización o reutilización de los productos, especialmente en las actividades de diseño y fabricación;
- c) aumente la reciclabilidad de los productos, así como la reciclabilidad de los distintos materiales contenidos en dichos productos, entre otras maneras mediante la sustitución de los productos y materiales no reciclables o su menor utilización, especialmente en las actividades de diseño y fabricación;
- d) reduzca de forma sustancial el contenido de sustancias peligrosas y sustituya las sustancias extremadamente preocupantes en materiales y



productos a lo largo de todo su ciclo de vida, de conformidad con los objetivos establecidos en el Derecho de la Unión, en particular sustituyendo dichas sustancias por alternativas más seguras y garantizando su trazabilidad;

e) prolongue el uso de productos, concretamente por medio de la reutilización, el diseño para su durabilidad, nuevas orientaciones, el desmontaje, actualizaciones, la reparación y el uso compartido;

f) aumente el uso de materias primas secundarias y la calidad de estas, en particular mediante un reciclado de residuos de alta calidad;

g) prevenga o reduzca la generación de residuos, especialmente la procedente de la extracción de minerales y los residuos de la construcción y demolición de edificios;

h) incremente la preparación para la reutilización y el reciclado de residuos;

l) aumente el desarrollo de la infraestructura de gestión de residuos necesaria para la prevención, para la preparación para la reutilización y para el reciclado, al tiempo que se garantiza que los materiales recuperados resultantes se reciclan como materias primas secundarias de alta calidad en la producción, evitando el ciclo de degradación;

j) reduzca al mínimo la incineración y evite el vertido de los residuos, incluida la descarga en vertederos, de conformidad con los principios de la jerarquía de residuos;

k) evite y reduzca la dispersión de residuos en el medio ambiente, o

l) facilite las actividades mencionadas en las letras a) a k) del presente apartado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

Por contrapartida, se considerará que **una actividad económica causa un perjuicio significativo a la economía circular, especialmente a la prevención y el reciclado de residuos**, según en el artículo 17, apartado 1, letra d), del Reglamento UE 2020/852, cuando:

i. dicha actividad genere importantes ineficiencias en el uso de materiales o en el uso directo o indirecto de recursos naturales, como las fuentes de energía no renovables, las materias primas, el agua o el suelo en una o varias fases del ciclo de vida de los productos, en particular en términos de durabilidad y de posibilidades de reparación,

ii. actualización, reutilización o reciclado de los productos,

iii. la actividad dé lugar a un aumento significativo de la generación, incineración o eliminación de residuos, excepto la incineración de residuos peligrosos no reciclables, o



- iv. la eliminación de residuos a largo plazo pueda causar un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente.

Para verificar el cumplimiento del objetivo de economía circular de acuerdo con el Reglamento delegado de Taxonomía sobre los objetivos climáticos, se exigirá en las actividades se evalúe la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adopten— técnicas que apoyen:

- a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados;
- b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados;
- c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación;
- d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la rastreabilidad de esas sustancias

Prevención y control de la contaminación

Se considerará que **una actividad económica contribuye de forma sustancial** a la prevención y el control de la contaminación, según el artículo 14 del Reglamento UE 2020/852, cuando contribuya de forma sustancial a la protección frente a la contaminación del medio ambiente por alguno de los medios siguientes:

- a) prevenir o, cuando esto no sea posible, reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera, el agua o la tierra, distintas de los gases de efecto invernadero;
- b) mejorar los niveles de calidad del aire, el agua o el suelo en las zonas en las que la actividad económica se realiza y minimizar al mismo tiempo los efectos adversos para la salud humana y el medio ambiente, o el riesgo de generarlos;
- c) prevenir o reducir al mínimo cualquier efecto adverso para la salud humana y el medio ambiente provocado por la producción, el uso y la eliminación de productos químicos;
- d) realizar labores de limpieza de los residuos abandonados y de cualquier otra contaminación, o
- e) facilitar cualquiera de las actividades mencionadas en las letras a) a d) del presente apartado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

Por contrapartida, se considerará que **una actividad económica causa un perjuicio significativo a la prevención y el control de la contaminación,**



según el artículo 17.1 e) cuando la actividad de lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo, en comparación con la situación existente antes del comienzo de la actividad.

Para verificar el cumplimiento del objetivo de prevención y control de la contaminación, se exigirá que la actividad se ajuste a los criterios establecidos en el Apéndice C del Anexo I del Reglamento delegado de Taxonomía sobre los objetivos climáticos.

Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas

Se considerará que **una actividad económica contribuye de forma sustancial** a la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas, según el artículo 15 del Reglamento UE 2020/852, cuando dicha actividad contribuya de forma sustancial a proteger, conservar o recuperar la biodiversidad o a lograr las buenas condiciones de los ecosistemas, o a proteger los ecosistemas que ya están en buenas condiciones, por medio de:

- a) la conservación de la naturaleza y la biodiversidad, en particular logrando un estado de conservación favorable de los hábitats naturales y seminaturales y de las especies o evitando su deterioro si su estado de conservación ya es favorable, y protegiendo y restaurando los ecosistemas terrestres, marinos y otros ecosistemas acuáticos a fin de mejorar su estado y su capacidad de prestar servicios ecosistémicos;
- b) el uso y la gestión sostenibles de la tierra, en particular la protección adecuada de la biodiversidad del suelo, la neutralidad en la degradación de las tierras y el saneamiento de los terrenos contaminados;
- c) unas prácticas agrícolas sostenibles, en particular aquellas que contribuyen a mejorar la biodiversidad o a frenar o evitar la degradación de los suelos y otros ecosistemas, la deforestación y la pérdida de hábitats;
- d) una gestión forestal sostenible, con unas prácticas y una utilización de los bosques y de los terrenos forestales que contribuyan a mejorar la biodiversidad o que frenen o eviten la degradación de los ecosistemas, la deforestación y la pérdida de hábitats, o
- e) la facilitación de cualquiera de las actividades mencionadas en las letras a) a d) del presente apartado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

Por contrapartida, se considerará que **una actividad económica causa un perjuicio significativo**, según el artículo 17.1.f) del Reglamento UE 2020/852, cuando la actividad:



- i. vaya en gran medida en detrimento de las buenas condiciones y la resiliencia de los ecosistemas, o
- ii. vaya en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular de aquellos de interés para la Unión.

Para verificar el cumplimiento del objetivo de protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas se exigirá que la actividad se ajuste a los criterios establecidos en el Apéndice D del Anexo I Reglamento delegado de Taxonomía sobre los objetivos climáticos.

12.5.2 Documentación requerida para evaluar el cumplimiento de los criterios del principio de DNSH.

Los distintos instrumentos que se impulsen en el marco de este PERTE NAVAL respetarán el principio DNSH de conformidad con lo dispuesto en el Plan de Recuperación, en el Reglamento (UE) 2021/241 de 12 de febrero de 2021, y su normativa de desarrollo, en particular **la Comunicación de la Comisión Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, así como con lo requerido en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España y sus anexos.**

Para que el órgano gestor pueda evaluar el cumplimiento de los criterios del principio de DNSH que se acaban de exponer, se exigirán los documentos que se relacionan en esta sección en la solicitud de ayuda. No obstante, en las bases reguladoras y convocatoria que regulen cada línea de ayudas se concretará la documentación exigible para acreditar el obligado cumplimiento de los criterios del principio de DNSH.

Cada entidad solicitante deberá aportar una **evaluación sustantiva** siguiendo las directrices y modelos establecidos por la Comunicación de la Comisión, antes mencionada y deberá realizar la evaluación **para los 6 objetivos medioambientales, garantizando el cumplimiento de los criterios del principio de DNSH de aplicación.**

Las entidades solicitantes deberán presentar una evaluación inicial individualizada para cada actuación, asegurando el cumplimiento del principio de DNSH conforme a la metodología establecida en la Comunicación de la Comisión “Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia” (2021/C 58/01). En la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de



Recuperación, Transformación y Resiliencia, se incluye en el anexo II.B.4 un test específico de autoevaluación en relación con el cumplimiento de los requerimientos básicos, mientras que en el anexo III.B se proporcionan referencias de gestión a fin de evitar impactos medioambientales no deseables.

Durante la instrucción, se podrán requerir, además, informes de expertos externos acreditados por ENAC en relación con el cumplimiento del principio de DNSH, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Si de estos informes se desprende el incumplimiento del principio de DNSH, la solicitud será desestimada.

Por otro lado, la convocatoria incorporará como criterio de valoración el impacto medioambiental. Es decir, mediante esta convocatoria no se apoyará ningún proyecto que sea contrario al principio de DNSH y, además, se valorarán positivamente aquellos que contribuyan a la mejora de la sostenibilidad medioambiental.

El órgano gestor se asegurará de que las ayudas no se utilizan para la fabricación de buques u otros prototipos que utilicen combustibles fósiles y no se financiará la inversión en activos intensivos en carbono que puedan quedar atrapados, impidiendo la descarbonización del sector naval o de otros sectores.

A fin de garantizar que la medida cumple lo dispuesto en la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1), los criterios de subvencionabilidad incluidos en el pliego de condiciones para las próximas convocatorias de proyectos excluirán las actividades que se enumeran a continuación:

- i) las actividades relacionadas con los combustibles fósiles, incluida la utilización ulterior de los mismos³
- ii) las actividades en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) en relación con las cuales se prevea que las emisiones de gases de efecto invernadero que van a provocar no se situarán por debajo de los parámetros de referencia pertinentes⁴;
- iii) la compensación de los costes indirectos del RCDE;

³ Excepto los proyectos en el marco de esta medida relacionados con la generación de electricidad y/o calor utilizando gas natural, así como con la infraestructura de transporte y distribución conexas, que cumplan las condiciones establecidas en el anexo III de la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

⁴ Cuando se prevea que las emisiones de gases de efecto invernadero provocadas por la actividad subvencionada no van a ser significativamente inferiores a los parámetros de referencia pertinentes, deberá facilitarse una explicación motivada al respecto. Parámetros de referencia establecidos para la asignación gratuita de derechos de emisión en relación con las actividades que se inscriben en el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión, según lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/447 de la Comisión.



- iv) las actividades relacionadas con vertederos de residuos, incineradoras⁵ y plantas de tratamiento mecánico-biológico⁶; y
- v) las actividades en las que la eliminación a largo plazo de residuos pueda causar daños al medio ambiente.

El pliego de condiciones exigirá además que solo puedan seleccionarse aquellas actividades que cumplan la legislación medioambiental nacional y de la UE pertinente.

En concreto, en el caso de actuaciones de I+D+i relacionadas con el buque se estará a lo dispuesto en el apartado 3.3. del Anexo 1 del Reglamento Delegado de Taxonomía (Reglamento UE 2020/852)

En caso de modificaciones significativas en la ejecución del proyecto, el órgano instructor podrá solicitar al beneficiario un nuevo informe que acredite que se respeta el principio de «no causar un perjuicio significativo» en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852.

Y, finalmente se consignará que el incumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo» en el sentido en del artículo 17 del Reglamento UE 2020/852 dará lugar al reintegro total de la ayuda. Los reintegros que procedan por el incumplimiento de este requisito y cualquier otro exigido se regirán por lo dispuesto en las bases reguladoras y convocatorias de las ayudas, en base a la Ley General de Subvenciones.

⁵ Esta exclusión no se aplica a las acciones emprendidas en el marco de esta medida en plantas dedicadas exclusivamente al tratamiento de residuos peligrosos no reciclables, ni a las plantas existentes, cuando dichas acciones tengan por objeto aumentar la eficiencia energética, capturar los gases de escape para su almacenamiento o utilización, o recuperar materiales de las cenizas de incineración, siempre que tales acciones no conlleven un aumento de la capacidad de tratamiento de residuos de las plantas o a una prolongación de su vida útil; estos pormenores deberán justificarse documentalmente por cada planta.

⁶ Esta exclusión no se aplica a las acciones emprendidas en el marco de esta medida en las plantas de tratamiento mecánico-biológico existentes, cuando dichas acciones tengan por objeto aumentar su eficiencia energética o su reacondicionamiento para operaciones de reciclaje de residuos separados, como el compostaje y la digestión anaerobia de biorresiduos, siempre que tales acciones no conlleven un aumento de la capacidad de tratamiento de residuos de las plantas o a una prolongación de su vida útil; estos pormenores deberán justificarse documentalmente por cada planta.



13 CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DEL REAL DECRETO-LEY 36/2020

La colaboración será la clave para la ejecución de los distintos proyectos tractores contemplados en el PLAN DE RECUPERACION, por ello la creación del PERTE como nueva figura, para incluir en nuestro ordenamiento nuevos instrumentos de esa colaboración, va a permitir una gestión más ágil. El PERTE viene regulado en el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, que tiene como objetivo potenciar un sector industrial competitivo, sostenible e innovador. Se estará también a lo dispuesto en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia así como en la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La formalización e instrumentación de los PERTE se realizará de conformidad con los procedimientos establecidos en el RDL 36/2020, con la legislación de contratación pública, y respetando en cualquier caso los principios de igualdad y no discriminación, concurrencia, publicidad, transparencia y proporcionalidad, de modo que se garantice la competencia efectiva entre los diferentes actores del sector industrial. Los operadores que participen en un PERTE estarán plenamente sometidos a la normativa sobre competencia y mercado interior.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto, se entiende que el proyecto de integrar y transformar la cadena de valor industrial del PERTE NAVAL a través de su diversificación, digitalización y sostenibilidad, objeto de esta Memoria Descriptiva, cumple todos los **criterios para ser declarado un PERTE** si:

1. Representa una importante contribución al crecimiento económico, a la creación de empleo y a la competitividad de la industria y la economía española, habida cuenta de sus efectos de arrastre positivos en el mercado interior y la sociedad.

El PERTE propuesto va dirigido a uno de los sectores estratégicos de la economía española, es fuente de más de 70.000 empleos de alto grado de cualificación y 7.500 millones de euros de facturación anual, con un importante efecto tractor y con empresas repartidas a lo largo de gran parte del territorio nacional y que tiene una gran componente exportadora, innovadora y versátil. La contribución en estas variables se ha indicado en el apartado 3 de esta Memoria Descriptiva.



2. Permite combinar conocimientos, experiencia, recursos financieros y actores económicos, con el fin de remediar importantes deficiencias del mercado o sistémicas y retos sociales a los que no se podría hacer frente de otra manera.

Actualmente, España, y la Unión Europea en su conjunto, se encuentran en un proceso de transformación estratégica para la consecución de una economía más ecológica, digitalizada y resiliente. El PERTE NAVAL aúna a los distintos actores de la cadena de valor del sector naval para su transformación, la cual resulta fundamental para el mantenimiento de su competitividad a medio y largo plazo.

El reto fundamental de este PERTE NAVAL es conseguir un sector diversificado hacia nuevos productos con el enorme riesgo asociado que esto conlleva, más digitalizado y sostenible que sin el apoyo público no sería posible.

3. Tiene un importante carácter innovador y aporta un importante valor añadido en términos de I+D+i, por ejemplo, posibilitando el desarrollo de nuevos productos, servicios o procesos de producción.

Este es un aspecto fundamental para que se desarrolle el objeto de este PERTE NAVAL, que deberá tener asociado, como no puede ser de otra manera, procesos de producción fundamentalmente innovadores.

El PERTE NAVAL permite la diversificación del sector naval hacia las energías renovables marinas y nuevos buques de propulsión con energía limpias, así como su digitalización, la mejora de su sostenibilidad medioambiental y la capacitación de sus empleados.

Las actuaciones de I+D+i a desarrollar mediante el apoyo de las líneas transformadoras de este PERTE NAVAL están reguladas bajo el reglamento UE 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014 y están explicitadas en el capítulo de esta memoria.

4. Es importante cuantitativa o cualitativamente, con un tamaño o un alcance particularmente grandes, y supone un nivel de riesgo tecnológico o financiero muy elevado.

El PERTE NAVAL abarca al conjunto de la cadena de valor del sector, apoyando desde el personal investigador y mundo académico hasta los proveedores y prestadores de servicios, y desde las startups de pequeño tamaño hasta las compañías más grandes.

Se estima que las actuaciones del PERTE NAVAL comprendan una inversión total aproximada de al menos 1.400M de euros distribuida a lo largo de 8 comunidades autónomas (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Andalucía, Canarias, Murcia y Baleares) y 15 provincias de todo el territorio nacional.



5. Favorece la integración y el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas, así como el impulso de entornos colaborativos.

La cooperación es esencial en este PERTE, ya que no se trata de que se lleven a cabo proyectos individuales o estancos que sumados tengan un gran presupuesto, sino que las propuestas deben buscar la cooperación entre los agentes que las presenten, así como con otros agentes afectados.

6. Contribuye de forma concreta, clara e identificable a uno o más objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española, en particular en lo que se refiere a los objetivos marcados a nivel europeo en relación con el Instrumento Europeo de Recuperación.

Las actuaciones dentro de esta propuesta de PERTE deben tener entre sus objetivos la diversificación de la actividad del sector naval hacia las energías renovables marinas y nuevos buques de propulsión con energía limpias, su digitalización, la mejora de su sostenibilidad medioambiental y la capacitación de sus empleados.

7. Finalmente destacar que este PERTE no distorsiona la competencia efectiva en los mercados.

Las actuaciones incluidas en este PERTE NAVAL no distorsionan la competencia efectiva en los mercados. El diseño y funcionamiento de las medidas de apoyo se guiará por los principios de transparencia y no discriminación, promoviendo la participación de todos los agentes económicos que tengan interés en participar y que cumplan los requisitos que se establezcan en cada uno de los instrumentos de apoyo.

A estos efectos, el diseño de los instrumentos prestará una especial atención al cumplimiento tanto de la normativa en materia de ayudas de Estado como de lo dispuesto en el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia en relación con los acuerdos anticompetitivos.