

X ANIVERSARIO DEL PENSAMIENTO NAVAL

Ramón MÁRQUEZ MONTERO
Capitán de navío (RR)

...España fue grande mientras sintió la llamada de la mar e hizo caso de ella; al ignorarla quedó sumida en el olvido y sometida a las apetencias de otras naciones...

España y el poder marítimo.
Ricardo Cerezo Martínez.

Introducción

Con este artículo quiero tener un recuerdo para todos los que de alguna forma han contribuido al funcionamiento del Centro de Pensamiento Naval desde su creación en el año 2000 y a la edición de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, cuyo primer número vio la luz en octubre de 2001.

En él pretendo comunicar al lector lo que hicimos para celebrar este decenio e informarle de los objetivos del evento. Ya sé que no es normal celebrar un décimo aniversario y puede parecer pretencioso, pues lo realizado, publicar 12 cuadernos, puede parecer pobre, pero los que hemos dedicado algún tiempo a ello sabemos que no lo es, pues en este tiempo, y a pesar de ser marino voy a recurrir a un símil de agricultor, se ha sembrado con la semilla de una planta de difícil enraizado y ha habido que esmerarse en su cuidado diario para que ni los temporales ni las sequías echaran a perder la cosecha.

Es muestra de los desvelos citados el fruto recogido en nuestra jornada de aniversario del pasado día 27 de septiembre, con la generosa respuesta de asistencia de una importante audiencia y la disposición y categoría de los ponentes.

El tema elegido para las ponencias no lo fue en vano, ya que fue consecuencia de las enseñanzas aprendidas durante más de dos años de debates en el Foro de Pensamiento Naval, pues es un tema recurrente en nuestras reflexiones la falta de mentalidad marítima de nuestra sociedad, el que se tome conciencia de la importancia de obtener ventaja de la excelente condición marítima de España en el contexto de la Unión Europea y de la conveniencia de crear un adecuado estado de opinión que mueva a la sociedad e impulse las decisiones políticas necesarias.



Vista general del auditorio en el Aula Magna de la Escuela de Guerra Naval.

Jornada «X Aniversario de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*»

La jornada se celebró en la Escuela de Guerra Naval y consistió en un encuentro cívico-militar con motivo del «X Aniversario de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*», enmarcada dentro del programa de actividades previstas en la Semana Naval de Madrid 2011 organizada por la Armada. Al acto asistieron más de 70 representantes de diferentes centros de pensamiento, instituciones académicas públicas y privadas, organismos de la Administración del Estado, grupos empresariales y de algunos medios de comunicación de Madrid.

Se presentaron tres ponencias, precedidas por unas palabras de bienvenida y breve exposición del almirante director de la Escuela de Guerra Naval (EGN) don José María Pelluz Alcantud sobre las actividades de la Escuela y de su Centro de Pensamiento Naval.

Estas fueron: *La condición Marítima de España*, presentada por don Arturo González Romero, director general de la Fundación INNOVAMAR; *Importancia estratégica del Sector Marítimo Español, componente fundamental de los Intereses Marítimos Nacionales*, presentada por don Federico Esteve Jaquotot, presidente del Clúster Marítimo Español, y *La Armada en la protección y defensa de los intereses marítimos españoles a lo largo de la historia*, presentada por don Marcelino González, capitán de navío retirado, miembro del Foro de Pensamiento Naval de la Armada. Para finalizar hubo un breve

coloquio. Antes de continuar, considero conveniente incluir una breve información relativa a las dos organizaciones que representaban los ponentes.

Fundación INNOVAMAR

La Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas (INNOVAMAR) (www.innovamar.org), organización de carácter privado cuya finalidad fundamental es fomentar la investigación y el desarrollo en la industria de la construcción naval y su industria auxiliar, así como el transporte marítimo y la explotación de los recursos marítimos, con especial interés en apoyar proyectos que desarrollen acuerdos de cooperación entre empresas, organismos y/o entidades y la constitución de alianzas empresariales.

Además, promociona la investigación científica y técnica y las actividades de formación en los ámbitos indicados anteriormente. Controla la realización, preparación y expedición de todo tipo de certificaciones sobre contenidos y ejecución de proyectos de I + D + i. Y finalmente, estudia, defiende y apoya al medio ambiente, así como todo tipo de acciones relacionadas con la protección y mejora del mismo en el sector marítimo.

Para fomentar y difundir la I + D + i detectan necesidades y oportunidades tecnológicas y promueven la cultura de la innovación en el sector marítimo como factor clave de competitividad.

Dentro de las actuaciones que llevan a cabo están:

- Realización de estudios estratégicos e identificación de necesidades de información.
- Creación de una red de fomento de la cultura de la innovación.
- Desarrollo de acciones de difusión tecnológica.
- Acciones de vigilancia y prospectiva tecnológicas.
- Apoyo al desarrollo de proyectos singulares.
- Formación en gestión de la innovación.
- Acciones de comunicación e imagen (web *Sector Marítimo*).
- Patrocinios y eventos.

También pretende proporcionar servicios al sector para la evaluación y el seguimiento de sus proyectos de I + D + i, incluyendo las certificaciones necesarias a efectos fiscales. Las actuaciones llevadas a cabo han sido:

- Evaluación, gestión y seguimiento de programas de ayudas públicas a la I + D + i.
- Creación de un banco de evaluadores de excelencia, multidisciplinar, clasificado según la nomenclatura UNESCO.

- Evaluación y seguimiento, encomendada por la Gerencia del Sector Naval, del régimen de ayudas europeas a la innovación en la construcción naval.
- Creación de una entidad de certificación de proyectos acreditada a efectos de desgravaciones fiscales por inversiones en I + D + i.

El Clúster Marítimo Español (CME) (1)

El Clúster Marítimo Español es también una agrupación de carácter privado, formada por un número creciente de socios, incluidos los 16 fundadores, con una gran representación equilibrada de sectores, empresas, grupos de empresas e instituciones interrelacionadas, que trabajan sectorial y geográficamente en actividades estrechamente relacionadas y que pueden cooperar y beneficiarse del aprovechamiento de sinergias y de importantes economías externas. Sus integrantes operan en un entorno caracterizado por un alto grado de competencia y cooperación, y con una masa crítica de empleados de elevada formación.

El propósito de un clúster, en resumen, es fusionar los intereses, los conocimientos, el saber hacer, la cultura empresarial y los estilos de todos sus integrantes para que todos y cada uno ganen productividad, competitividad, y el grupo gane presencia sectorial en la economía globalizada. La principal misión es la de mejorar la competitividad de las empresas mediante la cooperación, la complementariedad y la comunicación. El CME coopera con asociaciones y con otros foros o clúster.

Sus objetivos estratégicos, como se recogen en el Plan Estratégico 2008-11 (2), son:

- Impulsar y defender los intereses generales y horizontales del sector marítimo español, siempre sin menoscabo de los específicos de los miembros del Clúster Marítimo Español y de los sectores empresariales representados por los mismos, así como de los distintos foros y/o clústers regionales o de actividad que existan en España.
- Promover la buena imagen, la visibilidad y la importancia del sector marítimo español.
- Promover la presencia internacional del sector marítimo español.

(1) Ver página web <http://www.clustermaritimo.es/>

(2) El plan estratégico del Clúster Marítimo Español 2008-11 se puede encontrar accediendo desde su página web en el apartado ejes estratégicos:

http://www.clustermaritimo.es/sites/default/files/adjuntos/paginas/Plan%20Estrategico%20CME_v17%20definitivo.pdf



El director de la EGN, ponentes y moderador.

- Ser lugar de encuentro y debate de todos los agentes del sector marítimo nacional.
- Promover la cooperación, la innovación y la capacidad emprendedora con el fin de potenciar, estimular e impulsar el tejido empresarial y la transferencia de conocimiento.
- Identificar, aflorar y agrupar intereses que den respuesta a los retos estratégicos competitivos del sector marítimo en su conjunto.
- Propiciar, facilitar e intensificar la comunicación entre los miembros del Clúster Marítimo Español, así como entre diferentes segmentos de actividad que constituyen el sector marítimo español.

A modo de conclusión podemos decir que como se deduce de sus objetivos y de las actividades que realizan, tanto el CME como la fundación INNOVAMAR juegan un papel importante para el desarrollo del sector marítimo mediante la búsqueda de sinergias, la utilización de procesos innovadores y la aplicación de la tecnología más avanzada en cada una de las actividades que desarrollan los diferentes subsectores que componen el sector marítimo. Por lo que sus representantes, en suma, eran sin duda las personas más idóneas para exponer los temas previstos.

Actividades de la Escuela de Guerra Naval y de su Centro de Pensamiento

La Escuela de Guerra Naval

El director de la EGN, después de agradecer la asistencia a los presentes, destacó la transformación que sufrió la escuela el año 2000, después de 75 años de actividad, como consecuencia de la creación de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS) en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).

La EGN hasta ese momento había venido impartiendo los cursos de Guerra Naval y Mando Superior de la Armada, que fueron sustituidos, respectivamente, por los de Estado Mayor y de Actualización para el desempeño de los cometidos de oficial general, que se imparten desde entonces en la ESFAS a los oficiales de los Ejércitos de Tierra y Aire, la Armada y la Guardia Civil.

Ello trajo como consecuencia el cambio de misión de la EGN y su reorganización.

En lo referente a las actividades de la Escuela de Guerra Naval relacionadas con la enseñanza, se han seguido impartiendo los cursos de Actualización para el desempeño de los cometidos de los empleos de capitán de corbeta y comandante de Infantería de Marina, Intendencia e Ingenieros de la Armada; los de Adaptación para ejercer los empleos de capitán de corbeta/comandante y empleos superiores en la nueva Escala Única de Oficiales de acuerdo con la Ley de la Carrera Militar; el Curso de Actualización para el desempeño de los cometidos del empleo de capitán de fragata/teniente coronel de la Escala de Oficiales a extinguir, así como diferentes cursos de aptitud de gestión de recursos de personal y material.

En cuanto a las actividades relacionadas con el Pensamiento Naval, y para dar continuidad a sus anteriores cometidos como organismo asesor del Estado Mayor de la Armada, en su reorganización se creó el Centro de Pensamiento Naval que, aunque de dimensiones reducidas, tiene una gran capacidad potencial de análisis, desarrollo de ideas y participación en el proceso de generación de Doctrina de la Armada, cuando se consigue contar con la colaboración de suficientes miembros de la Armada, tanto en activo como en otras situaciones administrativas (reserva o retirado) y con el apoyo y participación de otros miembros de la sociedad ajenos a las FAS, bien como aportación personal o a través de sus instituciones y organizaciones, tanto públicas como privadas.

El Pensamiento Naval y la Doctrina

El Pensamiento Naval trata de recoger un conjunto de opiniones y juicios sobre temas que afectan a la Armada, analizar la evolución de su entorno, y

extraer las consecuencias y conclusiones oportunas. La actividad de generación de nuevas ideas constituye una aportación adicional de capital intelectual a la organización y permite fortalecer su capacidad de prospectiva. Además, estas ideas, opiniones y juicios que resultan del análisis prospectivo sirven para orientar la actividad de la Armada.

Al conjunto de principios y reglas que conducen a un mismo modo de obrar, aun en ausencia de órdenes, sobre cualquier asunto relacionado con una materia determinada, en la Armada se conoce como Doctrina Naval, y constituye la base común que fundamenta las decisiones de la Armada, tiene carácter preceptivo para todos sus miembros y ha de ser sancionada de forma implícita o explícita por una autoridad.

Al contrario que en el caso de la Doctrina, el Pensamiento Naval ha de ser independiente y no estar, por tanto, sometido al control estricto de ninguna autoridad, lo cual constituye el principal elemento diferenciador entre ambos.

Para ser realmente enriquecedor, el campo de acción del Pensamiento Naval debe ser más genérico, y debe estar más abierto al entorno que la Doctrina. Por lo que para su producción se debe dar la oportunidad de participar, además de a los miembros de la Armada, a personas ajenas a ella, por lo que es necesario mantener relaciones institucionales con organismos civiles y militares que tengan relación con los estudios estratégicos y con el entorno naval y marítimo.

Este es el contexto en el que se orientó la Jornada «X Aniversario del Pensamiento Naval» y en el que se pretenden organizar otras actividades que se están estudiando para el futuro.

Difusión del Pensamiento Naval

Para dar difusión al Pensamiento Naval y permitir la participación de colaboradores que quisieran publicar y compartir sus inquietudes, se comenzó la edición de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, cuyo primer número vio la luz en junio de 2001.

En aquel primer número, en el primer párrafo del artículo que a modo de presentación escribió el entonces director de la EGN, almirante Oliveri, decía que la orden ministerial (3), en la que se cambiaba la misión de la EGN, asignaba a este centro de enseñanza, entre otros cometidos, el de «impulsar, coordinar y desarrollar actividades para promover el interés en los temas relacionados con el Pensamiento Naval». En esta línea de actuación, continuaba diciendo: «...abrimos hoy estos *Cuadernos de Pensamiento Naval* con la

(3) Orden Ministerial 82/2000, de 24 de marzo, por la que se crea la Escuela de Guerra Naval.

ilusión y esperanza de que a esta primera singladura sigan otras muchas en las que podamos recoger las inquietudes, opiniones y reflexiones de cuantos nos sentimos movidos por “la mar y las cosas de la mar”, y así se viene haciendo desde hace ya más de 10 años, con la edición inicialmente de un cuaderno al año y más recientemente de dos desde el año 2008».

Además, para facilitar la reflexión, desde marzo de 2009, se vienen celebrando con carácter mensual reuniones en un foro en el que participan miembros de la Armada en situación de reserva y retiro, para aprovechar su magnífica experiencia acumulada a lo largo de su trayectoria profesional y reflexionar sobre temas de interés para la Armada.

Por último, y para aumentar las posibilidades de participación y difusión, a la vista de la evolución de los medios de comunicación y gestión de la información en la sociedad actual, se pretende explotar todos los medios que brindan las nuevas tecnologías, tales como Internet o la Intranet de la Armada, como instrumentos o herramientas útiles para establecer foros de debate.

Un nuevo impulso

Al ser conscientes de la importancia que tiene para la Armada la generación de nuevas ideas, se decidió celebrar una Jornada X Aniversario para dar a conocer estas actividades e invitar a personas ajenas a la Armada para tener la oportunidad de contribuir con sus reflexiones a dar una visión más amplia sobre los temas, y al Centro de Pensamiento Naval un nuevo impulso, que se considera necesario para avanzar en la consecución de los objetivos que se perseguían desde su creación.

En esta jornada, además de dar a conocer las actividades de la EGN, se pretendió, como consecuencia de debates anteriores en el seno del foro, contribuir a concienciar a la sociedad de la importancia y necesidad de explotar y potenciar de forma racional la excelente condición marítima española para la generación de riqueza, progreso y bienestar y difundir el importante papel de la Armada en la defensa y protección de todo el entorno marítimo y los intereses marítimos españoles, aunque este tema no es objeto de este artículo, sino de otro redactado por el propio ponente.

El tema central de la jornada. La dimensión marítima de España

El contenido de estos párrafos está inspirado en las dos ponencias de Arturo González Romero y Federico Esteve Jaquotot, a los que considero dos de las personas más impuestas en el conocimiento del funcionamiento y capacidades empresarial e industrial del sector marítimo español contemplado como conjunto, y por tanto idóneas para alcanzar los objetivos de las ponencias.

Estos fueron: dar a conocer y poner en valor las actividades económicas del sector del mar en España y cuantificar el impacto económico de dichas actividades, es decir, medir sus efectos en términos de producción y empleo sobre la economía nacional y sus sectores productivos.

Situación geoestratégica de España y economía nacional

El sector del mar es de gran importancia en la economía española, hecho que está determinado por las características geoestratégicas de España. La mayor parte de su territorio se encuentra ubicado dentro de la península Ibérica, con 4.872 kilómetros de costa, a lo que se añade la insularidad de los archipiélagos canario y balear, con 3.011 kilómetros más de costa, y la posición litoral de Ceuta y Melilla en el norte de África. Con ello, el 80 por 100 del perímetro español está rodeado por el mar.

Para describirla podemos considerar que la península Ibérica, por una parte, constituye una avanzada natural del continente europeo en el espacio marítimo atlántico y lo proyecta hacia el mundo americano y, por otra parte, constituye la frontera o unión entre cuatro mundos de enormes contrastes. Por un lado están los mundos atlántico y mediterráneo y por otro los mundos europeo y africano. Por tanto España es el puente natural entre ellos, y en su mayor parte su unión física es marítima, con dos características bien diferenciadas, la atlántica y la mediterránea.

Por la situación geoestratégica del país, los principales puertos españoles juegan un papel importante en los tráficos marítimos internacionales. Por añadidura, las costas y playas españolas, junto con la actividad de los cruceros de recreo que recalán en aguas nacionales, han sido el principal atractivo para desarrollar un potente sector turístico, que se ha convertido en una de las principales partidas de ingresos de España en las últimas décadas.

A modo de resumen, entre otros datos destacaré solamente los siguientes:

- El 85 por 100 de las importaciones y el 50 por 100 de las exportaciones españolas se hacen por nuestros puertos.
- La náutica de recreo soporta 15.000 empleos directos y aporta 1.057 millones de euros de valor añadido bruto (VAL), datos año 2005.
- Siete millones de turistas al año pasan por nuestros puertos.

Por todo ello, el mar, gracias a la situación geoestratégica, es la fuente tradicional de una parte muy importante de la riqueza que se genera en España. Los astilleros nacionales están acreditados en el ámbito internacional y España constituye la primera potencia pesquera de Europa.



Vigo. Instalaciones portuarias para actividades diversas, pesca, recreo, cruceros.

Evaluación de la importancia del sector marítimo español

A la hora de evaluar la importancia estratégica de sector del mar y de ordenar las actividades marítimas, se encuentra uno con doble dificultad: su gran variedad por su número y su naturaleza.

Entre las actividades registradas en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas que forman parte del sector del mar, tienen cabida siete grandes subsectores de los que se dispone de estudios específicos previos, cuya definición, cuantificación e impacto se realizarán en los epígrafes siguientes.

Estos grandes subsectores son:

- La pesca.
- La construcción naval.
- El transporte marítimo.
- La náutica de recreo.
- La industria auxiliar del sector del mar.
- La investigación y formación en ciencias marinas.
- El turismo marítimo.
- La seguridad y defensa de los intereses marítimos.

Además de estas hay otras actividades que forman parte del sector del mar, de las que no se tienen estudios previos, y pueden agruparse en las siguientes categorías:

- Las actividades portuarias.
- El comercio y la distribución.
- Los seguros y la banca.
- Otras actividades de menor entidad.

Es de destacar además que en cada una de las diferentes actividades marítimas tienen competencia diferentes departamentos ministeriales e incluso en alguno de ellos llegan a concurrir varios ministerios con competencias en la misma actividad, por ejemplo la pesca o la seguridad marítima, lo cual hace aún más compleja la coordinación y la obtención de información; además esta situación se ve agravada por la frecuente variación de la composición y competencias de los ministerios con los diferentes cambios de gobierno.

Para poder contar con información detallada sobre la cuantificación e impacto de estos subsectores, sería necesario disponer de estudios específicos previos o realizar un trabajo de encuestación suficientemente amplio en el que se indagara en su magnitud y estructura de compras y ventas a otros sectores de la economía. Al no disponer de esta información, únicamente se realizará una estimación preliminar de las cifras globales correspondientes a estos cuatro subsectores.

En primer lugar, en el cuadro núm. 1, se muestra una información general del aporte a la economía nacional del sector del mar, de su valor añadido bruto y de los empleos que genera:

Año 2009	Producción efectiva (millones de euros)	VAB⁴ (millones de euros)	Empleos (nº de ocupados)
Aportación del sector del mar.	55.646	26.992	467.511
Peso del sector del mar en la economía española.	2,7%	2,8%	2,3%

Cuadro núm. 1. Macromagnitudes del sector del mar (5).

A continuación se incluyen en el cuadro núm. 2 las aportaciones de los subsectores principales; en él es conveniente fijarse en los valores multiplicadores del VAB y del empleo de las diferentes actividades para conocer cuáles son las de mayor interés a la hora de orientar las inversiones y diseñar políticas que impulsen el crecimiento económico y el empleo para aprovechar las ventajas de unas sobre otras, lo cual es especialmente importante en circunstancias como las actuales de crisis económica grave y desempleo desmesuradamente elevado.

(4) VAB: Valor Añadido Bruto. VAB= Producción-Cosumos (inversión).

(5) Datos de la Fundación INNOVAMAR.

Subsectores	VAB (millones de euros)	Empleo (miles de personas)	Peso en el VAB	Peso en el empleo	Multiplica- dor del VAB	Multiplica- dor del empleo
Total del sector del mar.	26.992	468	2,7 %	2,2%	2,5	2,8
Pesca	1.693	45	0,2%	0,2%	2,0	1,7
Construcción Naval	844	39	0,1%	0,2%	4,7	2,5
Transporte marítimo	1.129	13	0,1%	0,1%	3,0	3,9
Náutica de Recreo	1.079	1,6	0,1%	0,1%	5,3	6,7
Industria auxiliar	3.099	45	0,3%	0,2%	3,8	4,9
Investigación marina	392	9	0,0%	0,0%	2,6	2,5
Turismo marítimo	3.303	62	0,3%	0,3%	2,6	2,7
Puertos	9.502	100	1,0%	0,5%	1,9	2,8
Armada	686	26	0,1%	0,1%	2,0	1,6
Comercio y distribución	2.938	52	0,3%	0,3	-	-
Seguros y Bancos	1.734	17	0,2%	0,1%	-	-
Otras actividades	593	43	0,1%	0,2%	-	-

Cuadro núm. 2. Descomposición del sector del mar en sus subsectores principales (6).

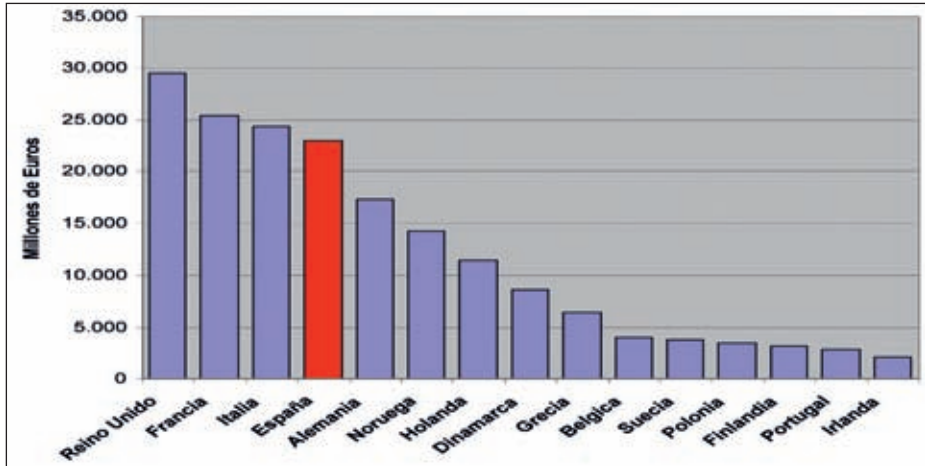
Por otra parte, si se comparan los datos del sector marítimo nacional con los de otros países de nuestro entorno podemos apreciar que en su conjunto no son malos, pues España ocupa el cuarto lugar en Europa, como se aprecia en el cuadro núm. 3.

Pero no conviene conformarse con esta apreciación general, pues al analizar los datos de los diferentes países hay que tener en cuenta otros factores, como la cantidad de costa o litoral marítimo o el número de habitantes.

Por ejemplo, según datos del 2010, Noruega, que ocupa el sexto lugar, solo tiene un PIB de 414.460 millones dólares (es el 15.º de Europa), su población es de 4.885.000 habitantes (la 16.ª), pero una longitud de costa de 25.148 km (2.650 km de tierra firme y 22.498 km de fiordos e islas). Holanda, en 7.º lugar, tiene 16,6 millones de habitantes (la 7.ª) y 1.276 km de costa y un PIB de 783.410 millones dólares (el 7.º de Europa), mientras que Dinamarca, en 8.º, tiene 5,5 millones de habitantes (la 15.ª), 7.500 km de costa y un PIB de 310.400 millones dólares (el 18.º de Europa). De donde se deduce que se puede considerar que estos tres países obtienen mayores ventajas de su condición marítima que España.

Por otra parte, para poder evaluar si el sector marítimo está equilibrado es necesario descender al detalle de lo que ocurre en los diferentes sectores, como se muestra en el cuadro número 4, para ser capaces de apreciar la realidad.

(6) Datos obtenidos de la Fundación INNOVAMAR.



Cuadro núm. 3. Comparación general con otros países (7).

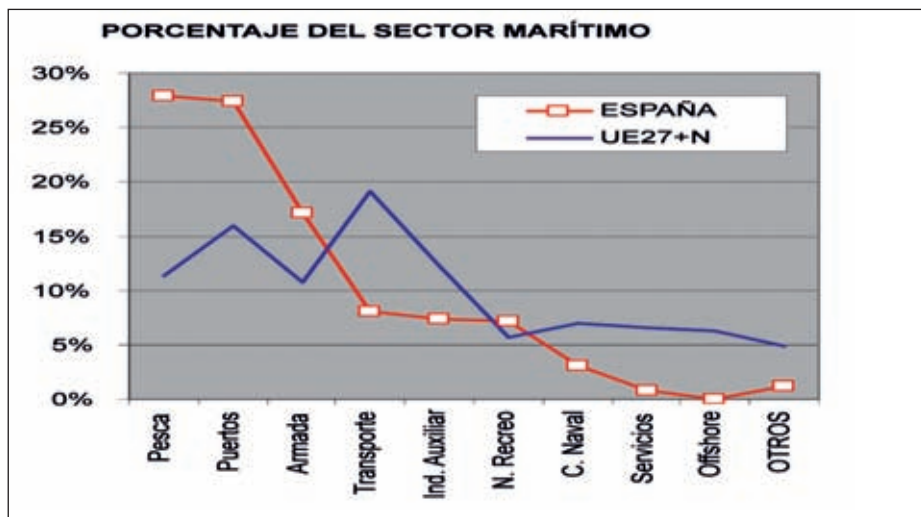
En este se representa, el porcentaje de los principales subsectores del sector marítimo del conjunto de la Unión Europea y de España, y a pesar de que hay países que no tienen costa o que su litoral marítimo es muy reducido, España solamente tiene mejores datos que el promedio en cuatro de los 10 subsectores presentados.

Además podemos ver que estas cifras son muy deficientes en subsectores tan importantes como el transporte marítimo, las industrias auxiliares, la construcción naval, los servicios e infraestructuras y las industrias *offshore*, y es necesario resaltar que algunas de ellas son las que tienen mayor factor multiplicador del VAB y de generación de empleo, como se mostró en el cuadro número 2.

Vemos por tanto que estos son tres puntos fundamentales para el desarrollo económico y del empleo del sector marítimo, por lo que habría que diseñar una política orientada a potenciarlos.

En parte, estos datos negativos son consecuencia de la disminución del transporte marítimo de cabotaje y de media distancia, de la construcción naval y astilleros como consecuencia de su falta de competitividad y del escaso desarrollo de las infraestructuras e industrias *offshore*.

(7) Fuente *EU-Mare. Policy Research Corporation. Noviembre /2008.*



Cuadro núm 4. Porcentaje del sector marítimo en relación con el conjunto de cada país (8).

Características del sector marítimo español

El sector marítimo español se caracteriza por:

- Su relevancia económica, reflejada por su significativa aportación directa e indirecta al PIB y al empleo.
- Su reconocida tecnología, incluyendo a empresas y sectores (pesca, construcción naval y puertos) que son referente mundial.
- Su sostenibilidad, al ser, por ejemplo, el modo de transporte marítimo el menos contaminante, más seguro y más eficiente.

Con relación a este último, hemos de insistir en que el transporte marítimo es el menos contaminante como se deduce si se comparan las emisiones de CO₂ para los distintos medios de transporte expresados en gramos de CO₂ por tonelada transportada en un kilómetro: transporte aéreo, 540; transporte terrestre en camiones pesados con contenedor, 50; transporte marítimo en buques medios entre 2.000 y 8.000 toneladas de desplazamiento, 21, y en buques grandes superiores a las 8.000 toneladas, 15.

(8) Fuente: *EU-Mare Policy Research Corporation*. noviembre/2008.

Otros factores que son necesarios para diseñar una política marítima adecuada son las fortalezas y las oportunidades del sector marítimo y, aunque algunas ya han sido mencionadas, considero que es bueno agruparlas para apreciarlas mejor.

Entre las fortalezas del sector marítimo español, de acuerdo con lo que expuso el presidente del CME, caben destacar:

- La experiencia, flexibilidad y especialización en subsectores de mercado con futuro (pesca, defensa, *offshore*, *supplies*, etcétera).
- Disponibilidad de centros y experiencia de enseñanzas del sector marítimo.
- Sector con gran capacidad de exportación.
- Eficiencia energética indiscutible del transporte marítimo frente a otros modos de transporte, menor contaminación.
- Líderes en el sector de turismo y prestigio de la marca «España».
- Reconocida calidad y seguridad en los productos y servicios.

Entre las oportunidades del sector marítimo español es conveniente destacar las siguientes:

- Apoyo en la UE al *Short Sea Shipping* (SSS) y las autopistas del mar.
- Mejora de imagen del transporte marítimo por su seguridad y bajo impacto ambiental.
- Nuevo mercado de artefactos de generación de energía, alternativa y no contaminante, eléctrica marina.
- Programas europeos de I + D + i y de formación.
- Puesta en práctica de la nueva Ley de Puertos.
- Crecimiento de sectores marítimos no tradicionales asociados a sectores fuertes (léase turismo náutico y medioambiente).
- Capacidad para construir buques seguros y ecológicos, adecuados a las crecientes demandas internacionales en estos campos.
- Influencia en foros internacionales europeos para el refuerzo de las exigencias en medio ambiente y seguridad marítimas.
- Revisión normativa sobre titulaciones náuticas, adecuándolas a la realidad del sector marítimo y en línea con Europa.

Administración marítima

Con relación a las actividades marítimas es necesario señalar que los objetivos e intereses de determinadas actividades marítimas son, en muchas circunstancias, opuestos a los de otras, lo que dificulta su adecuado desarrollo y aprovecha las sinergias entre las diferentes actividades económicas para que

permitan alcanzar el grado de eficacia imprescindible para obtener el necesario rendimiento económico y así poder ser competitivas en el mercado global.

Por otra parte, debido a la organización de las actividades marítimas de forma sectorial en atención a sus intereses comunes, la administración marítima es muy compleja y tradicionalmente se ha tendido a organizarla también de forma sectorial, por lo que no ha existido una política diseñada con una visión de conjunto de todas las actividades y, en consecuencia, existe una gran dispersión legislativa y organizativa que ha impedido lograr un desarrollo armónico y eficiente de todo este entramado de actividades empresariales, industriales, formativas, y recreativas.

Todo ello dificulta el diseño de una política marítima adecuada para lograr un desarrollo equilibrado de los diferentes subsectores y existe una gran dispersión de la administración marítima, o mejor dicho, se puede decir que no existe una auténtica administración marítima, ya que en la Administración central del Estado hay más de siete ministerios con competencias en algún tipo de actividad marítima; además, una buena parte de su gestión está delegada en las comunidades autónomas, que diseñan sus propias políticas en los subsectores de su competencia.

Es conveniente resaltar, no obstante, que en general en los países europeos ocurre algo similar, y por eso la Unión Europea ha puesto en marcha el proceso de implantación de una Política Marítima Integrada en el espíritu de la reunión de Lisboa, con la publicación del *Libro Verde* en el año 2006, y está instando desde entonces a los países miembros a diseñar sus propias políticas marítimas integradas con una visión de conjunto de todos los subsectores que componen el conjunto del sector marítimo.

En el caso de España conviene señalar que, a pesar del tiempo transcurrido, no hemos sido capaces de diseñar una política integral, y es curioso que alguna comunidad autónoma ya lo ha hecho, como la asturiana.

Durante la jornada que comentamos, se sugirió que la forma de abordar esta cuestión podría ser mediante la creación de una secretaría dependiente de Presidencia del Gobierno que abordase el estudio de la cuestión, como se sugiere desde la Unión Europea (9), oyendo a todas las partes interesadas.

Por otra parte, es conveniente tener en cuenta la situación de grave crisis económica actual que está obligando a restringir los gastos de la Administración Pública hasta límites insospechados, lo que hace que el sector privado deba tomar un nuevo impulso, y es posible que la única solución, para la creación de empleo y riqueza sea que la Administración Pública establezca un marco legal adecuado en el que las organizaciones privadas con visión más

(9) *Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas*. COM (2008), 395 final.

general, como el Clúster Marítimo o la Fundación INNOVAMAR, adquieran un papel protagonista en el diseño de estrategias integradoras que impulsen la inversión de capital privado para lograr un desarrollo dinámico, homogéneo y competitivo de todo el potencial del disperso sector marítimo.

Conclusiones

Como consecuencia de todo lo expuesto, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Es conveniente hacer un análisis profundo de la organización de la administración marítima con el objetivo de diseñar una política integradora de las diferentes actividades que componen el complejo sector marítimo para alcanzar los objetivos marcados por la Unión Europea en su *Libro Azul* de Política Marítima Integrada y recomendaciones posteriores.
- Para hacer lo anterior, es necesario tener una visión de conjunto y la capacidad de orientar las políticas dispersas entre los diferentes ministerios competentes, por lo que se considera que ha de hacerse desde un nivel superior a ellos con capacidad de coordinar sus políticas sectoriales.
- Se recomienda hacer participantes de los estudios y de las decisiones que se tomen a las organizaciones privadas con mayor capacidad de visión de conjunto de todas las actividades marítimas, para aprovechar su experiencia y capital, y a los diferentes escalones de la Administración.
- Al diseñar las nuevas políticas es necesario aprovechar las sinergias de los diferentes subsectores para impulsar un desarrollo armónico del conjunto, haciendo mayor énfasis en las actividades de mayor valor multiplicador del VAB y del empleo.
- El Centro de Pensamiento Naval de la Armada, junto con otros centros de pensamiento y entidades dedicadas al estudio e investigación, deberían diseñar estrategias conjuntas para crear en la opinión pública la conciencia necesaria para provocar en los diferentes niveles de la Administración el cambio de mentalidad necesario para impulsar una auténtica política marítima que permita explotar de forma sostenible la excelente condición marítima española y de sus regiones atlántica y mediterránea.