

LA MAR, MOTOR ECONÓMICO DE ESPAÑA

Octavio ALÁEZ FEAL
Coronel de Infantería de Marina (RE)

Dentro de los actos programados en la «VII Jornada de Pensamiento Naval», se celebró el día 20 de septiembre de 2017 una «Jornada de Pensamiento Naval» con el título *La Mar, motor económico de España* en el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, organizada por la Escuela de Guerra Naval.

El acto comenzó con unas palabras de bienvenida del ministro de Economía, Industria y Competitividad D. Luis de Guindos Jurado.

Tras la presentación de las ponencias por parte del moderador, el vicealmirante D. Juan Cuadrillero Pinilla, intervinieron cuatro ponentes que presentaron sus puntos de vista desde distintas perspectivas: El almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general D. Teodoro López Calderón; el presidente del Órgano Público Puertos del Estado, D. José Llorca Ortega; el secretario general de Pesca, D. Alberto Manuel López-Asenjo García y el presidente del Clúster Marítimo Español, D. Alejandro Aznar Sainz.

A las ponencias les siguió una sesión de preguntas y respuestas, al término de las cuales, el moderador presentó unas conclusiones.

Presentación del ministro de Economía, Industria y Competitividad, D. Luis de Guindos Jurado

Es para mí un placer darles la bienvenida al Ministerio de Economía, Industria y Competitividad con motivo de la celebración de esta 7.^a Jornada Institucional de Pensamiento Naval.

Este foro de diálogo, promovido por la Armada Española se propone generar un debate en torno a los retos y oportunidades del sector marítimo español.

España, por sus características geográficas, tiene una larga tradición marítima, y en consecuencia, todas las actividades relacionadas con la mar juegan un papel fundamental en nuestro desarrollo social y económico.

La economía azul, que engloba actividades que van desde la construcción naval, hasta la acuicultura pasando por la energía mareomotriz, es un sector decisivo para la buena marcha de la economía.

No obstante, no hay que olvidar que el futuro del sector, como el del resto de la economía, está muy ligado a la evolución de la economía internacional.

En este sentido, hay que destacar que la economía global está experimentando una recuperación generalizada, tanto en los países desarrollados como en los emergentes. Estamos seguramente en el mejor momento, si me permiten ustedes, desde el inicio de crisis hace ya casi una década.

Asimismo, el comercio internacional, que tiene incidencia directa en el transporte marítimo mundial, crece por encima del PIB mundial.

Como indicaba al comienzo de mis palabras, el marítimo es un sector de sectores con una importante aportación al crecimiento económico y a la generación de empleo.

Entre los diferentes resortes del Gobierno para impulsar este desarrollo económico destaca la contratación pública de bienes y servicios.

Este efecto incentivador en la innovación y en la generación de un tejido empresarial especializado se muestra con mayor claridad en áreas como la construcción naval para la defensa, el desarrollo de infraestructuras portuarias o en la investigación marina.

De forma complementaria, una atenta y ágil respuesta de las administraciones públicas en la adaptación normativa y administrativa resulta imprescindible para permitir a nuestras empresas competir en ámbitos altamente globalizados, como el transporte marítimo o la construcción naval civil.

El ministerio de Economía, Industria y Competitividad se siente protagonista de estos retos por la indiscutible relevancia del mar en áreas como el comercio, la industria naval o la I + D + i, y, en general, por su contribución al conjunto de la economía.

Este foro de pensamiento nos brinda una excelente oportunidad para poner en común todas estas reflexiones y alinear los esfuerzos de todo el sector en una misma dirección.

Por todo ello, quisiera agradecer a la Armada española y al Foro de Pensamiento Naval la elección de nuestro Ministerio para la celebración de esta jornada, y les traslado mis mejores deseos para el desarrollo de la misma.

Muchísimas gracias.

Palabras del almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general D. Teodoro López Calderón. Título de la Ponencia: *La acción de la Armada en la mar como garante y potenciadora de la economía española*

Comienzo recordando el título de esta ponencia que es *La Armada como garante y potenciador de la economía española*. Quizás huelgue recordar en este foro la importancia de la mar para la economía mundial en general y para

la española en particular. No obstante, no está de más recordar que el buen funcionamiento del sistema económico está basado entre otras causas, como ha indicado el Sr. ministro de Economía, en el uso libre y lícito de los mares.

En efecto, las líneas de comunicación marítimas revisten de una importancia crítica en la comunicación mundial y muy particular en el movimiento de recursos energéticos y materias primas vitales para alimentar el normal desenvolvimiento de la economía y la actividad diaria de millones de personas en el mundo. Por ello, de alguna manera se puede considerar que el comercio marítimo es uno de los pilares de la globalización.

También hay que tener en cuenta que las actividades de explotación de los recursos marinos, desde los más tradicionales como la pesca a la extracción de recursos energéticos o al mayor empleo de las energías renovables basadas en la mar, suponen una mayor fuente de riqueza y por ende, una mayor presencia del ser humano en este espacio.

Por otra parte, por su magnitud, la mar es un espacio difícil de controlar y de escasa regulación. Esto facilita la realización de actividades ilícitas o criminales, que encuentran en ella un espacio adecuado para su expansión y constituyen una fuente de amenazas para la seguridad mundial, que además ha ido creciendo en los últimos años. Por ello, la libertad de navegación, la adecuada protección del comercio marítimo y el acceso libre y lícito a los recursos marinos, requieren que los espacios marítimos sean entornos seguros y estables.

Todo lo anterior es aplicable a España, que se sitúa en una zona de acen tuado interés estratégico desde el punto de vista marítimo. Por una parte, constituye una frontera natural entre Europa y África, a través del mar Mediterráneo y un puente estratégico para la seguridad de la Unión Europea. Por otra parte, España también se abre como la proa de las rutas comerciales marítimas europeas hacia el Atlántico.

Tenemos, casi 8.000 km de costa, lo que supone que el 80 por 100 del perímetro español está rodeado por mar. Disponemos de una situación geográfica ribereña del Estrecho de Gibraltar, que es uno de los lugares con mayor densidad de tráfico del planeta, atravesado diariamente por más de trescientos buques. Tampoco debemos olvidar que la mar permite la conectividad entre la península, los archipiélagos y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, y que es, por tanto, clave para la vertebración del territorio nacional.

Por otro lado, nuestra Zona Económica Exclusiva, con toda su potencialidad de explotación, tiene una extensión que dobla la de nuestro territorio nacional. En este contexto geoestratégico tradicional, la mar es una parte muy importante de la riqueza que se genera en España.

Desde otra perspectiva, es preciso traer a colación que los astilleros españoles están acreditados a nivel internacional y España constituye la primera potencia pesquera de Europa. Por la situación del país, los principales puertos españoles juegan un papel importante en los tráfic os marítimos internaciona-

les. Por añadidura nuestras costas y playas, junto con la actividad de los cruceros que recalán en aguas nacionales, son el principal atractivo de nuestro potente sector turístico, que es una de las principales partidas de ingreso de España en las últimas décadas.

En resumen el sector del mar da lugar a un agregado de actividades económicas de enorme importancia para nuestro país que, sin duda, trataran con datos de más detalle, actuales e ilustrativos los ponentes que nos acompañan.

Pero como antes señalé, el ámbito marítimo no está libre de amenazas y esto también afecta a nuestro país. La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional del 2013 identifica un número creciente de ellos en el entorno marítimo, entre los que destaco los tráfico ilícitos, la piratería, el terrorismo, la proliferación de armas de destrucción masiva, la emigración irregular, la explotación ilegal de los recursos marinos y del patrimonio arqueológico subacuático, así como los problemas de contaminación.

Frente a ellos la Estrategia señala como intereses nacionales, en su dimensión de seguridad marítima, que hay que proteger: el cumplimiento de la legalidad nacional y el derecho internacional marítimo, la libertad y seguridad de navegación, la seguridad de infraestructuras y buques, la protección de la vida humana y del medio ambiente en la mar y de las industrias relacionadas con la mar.

En el mismo sentido, la Ley de Seguridad Nacional, ha definido la seguridad marítima como uno de los ámbitos de especial interés para la seguridad nacional, señalando que requiere una atención especial, por resultar básico para preservar los derechos, libertades y bienestar de los ciudadanos y para asegurar el suministro de los servicios y recursos esenciales.

Bien establecida la necesidad de proteger nuestros intereses marítimos, permítanme exponer el papel que desempeña la Armada como garante de la economía española. La Armada como componente de la Fuerzas Armadas, constituye un bien público puro, no excluyente, lo que supone que su consumo indivisible, puede ser aprovechado por todos los miembros de la sociedad sin excepción, esto quiere decir, que aparentemente, la Armada no es un bien rentable para la iniciativa privada. No obstante, esta afirmación debe ser convenientemente matizada, ya que para permitir el normal desarrollo y funcionamiento de la sociedad y de la iniciativa privada, es necesario un entorno de seguridad que la Armada contribuye a garantizar favoreciendo indirectamente las actividades privadas.

Antes de continuar, permítanme brevemente describir como cumple la Armada con sus cometidos, con el objetivo, precisamente, de proporcionar ese entorno de seguridad mencionado. La Fuerza de la Armada que nosotros denominamos la Flota, es un conjunto de personas, medios y capacidades que a su vez se subdividen en tres fuerzas, la de Acción Naval, la de Acción Marítima y la de Infantería de Marina. De entre ellas me referiré con más detalle a la Fuerza de Acción Marítima, ya que su misión es proteger los intereses marí-

timos nacionales y controlar los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, contribuyendo así al conjunto de actividades que llevan a cabo las distintas administraciones públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo. Esta Fuerza, cuando el nivel de riesgo así lo requiere, contará con el apoyo de las otras dos fuerzas, la de Infantería de Marina y la de Acción Naval.

La Fuerza de Acción Marítima, cuenta en Cartagena con un «Centro de Operaciones y de Vigilancia Marítima» que conocemos como COVAM y que es una referencia tanto a nivel nacional como internacional. Este centro, que es el principal elemento de apoyo a la decisión del Almirante de Acción Marítima, mantiene el adecuado conocimiento del entorno marítimo en los espacios de interés nacional. Además, proporciona e intercambia información con organismos públicos y entidades privadas del ámbito marítimo, gracias a las posibilidades que nos dan las tecnologías de la información. Su trabajo diario, permanente, las 24 horas del día, los 365 días del año, consiste en recopilar información relativa a estos espacios de diversas fuentes, fusionarla, analizarla, explotarla y difundirla a los destinatarios afectados.

Para contribuir a la difusión de este conocimiento, se ha desarrollado el Entorno Colaborativo Marítimo de la Armada, conocido como ENCOMAR, en el que participan los organismos y agencias interesadas, a los que les llega información, convenientemente filtrada según sus necesidades. A modo de ejemplo, desde el COVAM se hace un seguimiento de los buques mercantes y petroleros de pabellón español en las zonas de mayor riesgo, tales como aquellas en las que existe piratería. Con ello se apoya a los buques mercantes tanto de pabellón, como de armador español, así como a los buques pesqueros destacados en los distintos bancos de pesca, contribuyendo a mejorar su seguridad allá donde se encuentren.

Me gustaría una vez apuntado quien dirige, coordina y controla ese entorno de seguridad marítima en ese ámbito de interés, detallar como la Armada realiza su labor para ser ese garante de la economía española. Basándome en que la misión última de la Armada es la defensa de los intereses marítimos nacionales, expondré exactamente como hace esta labor garante de la economía durante hoy mismo. En efecto, el día de hoy la Armada tiene 28 buques en la mar con 2.300 personas fuera de sus hogares. Es cierto que algunos están llevando a cabo operaciones de preparación y adiestramiento, pero la mayoría están efectuando operaciones.

Permítanme reparar brevemente las misiones que están desempeñando, bastante ilustrativas todas ellas, para demostrar el esfuerzo que hacemos día tras día en la defensa de los intereses marítimos nacionales en ámbitos muy diferenciados. Por ejemplo, tenemos un buque participando en la Operación de la Unión Europea SOPHIA en el Mediterráneo Central, frente a las costas de Libia, luchando contra las redes de tráfico de personas, para detener los flujos de emigración irregular y evitar más desgracias mortales en la mar. En

este momento la Operación es mandada por un almirante español que iza insignia en el buque *Cantabria*.

También está presente la Armada en la Operación de la Unión Europea ATALANTA, de lucha contra la piratería en el océano Índico, donde la Armada ha ejercido hasta en seis ocasiones el Mando de esa Fuerza Naval y en la que mantiene al menos un buque ininterrumpidamente desde el año 2009. Igualmente, el Ejército del Aire mantiene continuamente en la zona un avión de patrulla marítima. Hoy tenemos allí al Buque de Acción Marítima *Rayo*.

Así mismo, uno de nuestros submarinos se encuentra desplegado en el Mediterráneo en el marco de la Operación SEA GUARDIAN de la OTAN que está orientada al conocimiento del entorno marítimo para disuadir y luchar contra el terrorismo, así como para mitigar el resto de las amenazas.

Además en este momento la Armada tiene destacado un patrullero de protección de caladeros de pesca de la organización de pesquerías del Atlántico Noroeste, en este caso dependiendo del Almirante de Acción Marítima, que cuenta, además, con cuatro patrulleros desplegados casi con carácter permanente en aguas del Cantábrico, Estrecho de Gibraltar, Mediterráneo y Canarias, efectuando operaciones de presencia, vigilancia marítima y control de espacios de interés en nuestras aguas.

También tenemos dos buques efectuando operaciones de seguridad cooperativa en países africanos, Senegal y Mauritania, orientadas al apoyo y adiestramiento conjunto con sus marinas, para generar o reforzar sus capacidades militares y contribuir así a la seguridad regional.

Por último, añadiría dos buques hidrográficos efectuando levantamientos hidrográficos en las aguas territoriales, una actividad fundamental que permite la elaboración y actualización de cartas náuticas que posibilitan la seguridad de la navegación.

En fin, he expuesto «en foto fija» del día de hoy, la actividad que realiza la Armada. Pero esas actividades no son las únicas, hay muchas más. La Armada realiza desactivación de explosivos en costas y playas y acciones de protección del patrimonio subacuático, por citar solo dos ejemplos. Todas las actuaciones expuestas, son las principales actividades que se realizan en apoyo de la economía, es decir, actividades que generan un entorno de seguridad que permite el normal desarrollo de la actividad económica.

A continuación, y de forma muy breve, trataré la contribución de la Armada como potenciadora de la economía española. Anteriormente mencioné que la Armada no es una gran fuente de riqueza económica como puede ser una empresa privada. No obstante, sin profundizar en detalles numéricos, puedo decirle que la producción efectiva de la Armada, estimada en 1.430 millones de euros, como efecto directo, se expande por el conjunto de la economía a través de las inter relaciones sectoriales, llegando a generar un impacto total sobre la producción efectiva, que llega a ser de alrededor de 3.900 millones de euros, lo que significa el 0.2 por 100 de la producción efectiva total española.

En lo que respecta al empleo, ocupa unas 22.500 personas, siendo responsable de la ampliación aproximada de más de 47.000 puestos de trabajo, el 0,24 por 100 del total del empleo de la economía española.

Pero en realidad donde encontramos el valor de la Armada como verdadero potenciador de la economía española es, sobre todo, en la generación de numerosos bienes intangibles al conjunto de la sociedad, bienes muy difíciles de cuantificar desde el punto de vista monetario. El primero que quiero señalar es la promoción de los valores inmateriales que son los principios que mueven a los miembros de la Fuerzas Armadas como militares, que pueden ser aplicados y complementados con aquellos valores que deben de regir a la acción del servidor público y de la propia gestión tanto pública como privada.

Por otra parte, toda la gestión administrativa, fundamentalmente aquella que está diseñada para la gestión de situaciones de crisis, puede llegar a complementar la de los diferentes comités de crisis, no solo con el modelo estructural, sino con el traspaso al mundo civil de personas con una gran experiencia en este ámbito.

También es conveniente mencionar el beneficio asociado a la presencia de instalaciones de la Armada a lo largo y ancho del territorio nacional, que favorece el crecimiento económico de las localidades donde están situadas.

Por otro lado, conviene señalar el enorme impulso que supone la construcción naval para la innovación y la tecnología española. La Armada ha seguido un proceso a través de su historia reciente, los últimos 40 a 50 años, que comenzó con la adquisición de buques de segunda mano en el mercado mundial, especialmente en Estados Unidos, para pasar a construir buques en España con diseño exterior, y finalmente construir buques en España con un diseño propio.

Este proceso de diseño y construcción nacional, se basa en sus inicios en la actividad de la Armada. En primer lugar porque desarrolla el diseño conceptual de sus barcos, un diseño que si es internacionalmente aceptado para los retos de los 40 a 50 años siguientes podrá ser exportado. En segundo lugar, porque la Armada impone una serie de exigencias a la industria, a través de la definición de los requisitos operativos, que permite a la construcción naval alcanzar los efectos que necesita.

Podría extenderme sobre los efectos positivos que han tenido la actividades descritas para la innovación y el desarrollo, ya que son muchas; pero también quiero hacer referencia a otro ámbito de importancia, la presencia de buques y unidades de la Armada en el exterior, ya sea formando parte de organizaciones internacionales o bien multilaterales. Esta presencia contribuye no solo al fenómeno conocido como diplomacia de defensa, actividad generadora de importantes sinergias internacionales, sino también al fomento de la imagen del país en el exterior con efectos muy beneficiosos.

Fruto del efecto de esta diplomacia de defensa que realiza la Armada se puede citar como ejemplo las relaciones con la marina Tailandesa, que se

tradujeron en la construcción de un portaviones y en la venta de aviones a esa marina amiga. Por solo citar algún ejemplo más, la presencia naval con otros países supone también un apoyo a la industria nacional de defensa al mostrar, de primera mano, el producto español. Pero esto no queda ahí, ya que continúa cuando la industria logra un contrato con el apoyo en actividades adiestramiento, certificaciones, inspecciones de construcción y otros servicios que esa marina exige.

También contribuyen las actividades de diplomacia de defensa a la firma de tratados internacionales, en los que la colaboración, las relaciones personales y el trabajo diario, añaden un plus de confianza mutua. Los ejercicios navales en los que se invitan a países extranjeros, ofrecen no solamente la oportunidad de conocer a nuestra Armada, sino las bondades de nuestro propio país.

Otro aspecto importantísimo es la seguridad cooperativa con otros países, que además favorece las relaciones de amistad y confianza, al mismo tiempo que generan un entorno de seguridad en aquellos países que aunque alejados se encuentra conectados con España de una u otra manera. Esta actividad se desarrolla, preferentemente, en países de la ribera sur mediterránea y del Golfo de Guinea.

La estabilidad de los países limítrofes con España, debe ser de vital importancia, y lo es, para nuestras Fuerzas Armadas, porque tenemos que evitar las consecuencias en nuestra sociedad de posibles conflictos violentos en dichos países, o los posibles efectos provocados por estados débiles, como por ejemplo un flujo importante de emigración ilegal.

Existe una lógica en el reconocimiento de la importancia de nuestro entorno inmediato en seguridad propia. La Seguridad Nacional se ve afectada por la seguridad de países situados en aquellas zonas que son consideradas vitales para nuestra seguridad. Por eso, esas actividades de seguridad cooperativa, son sin duda alguna, constituyen una labor fundamental para prevenir riesgos y permitir el desarrollo normal de nuestra economía.

También hay otros aspectos económicos de la actividad de la Armada, difíciles o imposibles de cuantificar, como es el apoyo a otras instituciones o agencias con responsabilidades en el entorno marítimo, no relacionadas con la defensa, como puede ser el salvamento marítimo, la investigación científica o el apoyo a la flota pesquera.

Para terminar, es preciso mencionar que el futuro de España, como siempre ha sido, depende del control que podamos efectuar de la mar. La Armada es una institución cuya misión última es la defensa de los intereses marítimos nacionales, posibilitando la tradicional libertad de navegación, la seguridad de las líneas de comunicación marítima y la explotación lícita de los recursos que nos ofrece la mar. Por ello, se puede asegurar que aunque no sea un órgano productivo, la actividad de la Armada favorece la producción del resto de los componentes del sector marítimo español.

Palabras del presidente del Órgano Público Puertos del Estado, D. José LLorca Ortega. Título de la Ponencia: *Contribución del sistema portuario español a la economía española y perspectivas de futuro*

Desde diversas instancias nacionales e internacionales, cada vez se habla más del crecimiento azul y de las enormes potencialidades que tiene el mar para el desarrollo de la actividad económica, por ello valoro esta Jornada como una oportunidad de reflexión para valorar el mar como ámbito generador de empleo y desarrollo económico en todo el mundo y particularmente en nuestro país.

Por esta razón, podemos llegar todos a estar de acuerdo en que la actividad portuaria es una de las partes más relevantes del crecimiento azul. Tan importante que no puede concebirse la actividad en la mar sin el papel que pueden y deben desarrollar los puertos.

En España, los puertos son un elemento muy importante en sí mismos, ya que en este momento generan aproximadamente el 2,07 por 100 del PIB español con una capacidad de generación de empleo del 1,23 por 100. Estamos hablando de 300.000 empleos directos e indirectos, inducidos o asociados a la actividad portuaria y con una influencia decisiva en muchos aspectos como posteriormente se verá.

Tenemos un sistema portuario capaz de mover en este momento una capacidad interanual de entre 520 y 530 millones de toneladas de mercancías, de acoger más de 30 millones de pasajeros, de los cuales unos 9.000.000 son cruceristas, con una enorme capacidad de crecimiento en el futuro.

Después de muchos años de hacer inversiones en infraestructura portuaria, se puede afirmar que con poca inversión añadida, nos podríamos mover en los próximos 15 o 20 años en un escenario próximo al movimiento portuario anual de 1.000 millones de toneladas, sin apenas inversiones públicas relevantes. Por tanto, estamos en unas condiciones inmejorables para que los Puertos sean un elemento muy activo de ese crecimiento azul.

Esa situación infraestructural en nuestro país permite que el foro económico mundial de Davos, sitúe a España entre los primeros 10 países de calidad portuaria del mundo y el 5.º europeo. También ese mismo foro y la UNTAC nos define como el décimo primero en conectividad marítima. En consecuencia, esta capacidad coadyuva de forma fundamental a la reducción de costes de nuestra economía productiva.

Tenemos un sistema portuario que sirve a las necesidades de la economía y que tiene posibilidades de seguirle sirviendo y que va a jugar, en mi opinión, un papel decisivo en el papel del crecimiento azul, es decir, de la economía ligada al mar. Y además, tenemos un sistema portuario absolutamente saneado, absolutamente autosuficiente, que no recibe un solo euro de los presupuestos generales del Estado y que es capaz, bajo el principio de «el que lo usa paga», de generar nuevas infraestructuras portuarias necesarias para hacer

frente a un mercado tan cambiante como es el transporte marítimo, en el cual continuamente nuevas estrategias se están poniendo encima de la mesa. En el ámbito de los contenedores, ya existen casos en los que ya se pueden mover más de 20.000 TEUs por barco, con esloras de más de 250 metros y mangas de más de 60 metros, y por tanto, en unas condiciones que exigen nuevos calados, nuevas condiciones de explotación con grúas de diferentes alcances para hacer frente a estos elementos que nos permiten mantener la competitividad del España en el ámbito del transporte marítimo internacional.

Además, al ser España un país periférico en Europa, completamente centrado en las rutas de transporte marítimo internacional, las navieras fijan derrotas que pasan por España en sus estrategias logísticas, lo cual nos permitirá jugar un papel importante en el futuro.

En una Jornada como esta no conviene contemplar solamente la capacidad económica de los puertos en sí mismos o su capacidad de generar empleo o esa capacidad de generar empleo en el ámbito de los servicios, sino considerar los tres elementos portuarios que yo considero fundamentales en el marco de la generación económica.

Por un lado los puertos no son solamente infraestructuras en sí mismas, nuestra vocación va más allá de esto y ambicionamos estar al servicio de la economía productiva del país. Muchas veces los ciudadanos desconocen, y por eso son importantes estas Jornadas, lo que son infraestructuras ligadas a la actividad económica. Normalmente, a veces decimos algunos responsables públicos que la mercancía no vota. Votan los pasajeros y por ello, a veces pensamos que las infraestructuras están ligadas fundamentalmente a la conectividad y poco nos hemos preocupado de lo que sirven al movimiento de mercancías y a la eficiencia de ese movimiento para el desarrollo de una actividad económica competitiva.

Por tanto, la economía que generan los puertos no se refiere solamente a la economía relativa al mar, sino que tiene un papel muy importante en el desarrollo de la economía productiva a lo largo de todo el territorio. Yo creo que en unos momentos en que la economía española está experimentando una consolidación fiscal, podemos salir de la crisis sobre la base del comercio exterior, ámbito en el que los puertos juegan un papel absolutamente decisivo, al potenciar y posibilitar la capacidad exportadora como elemento esencial de nuestra actividad económica y por tanto, la competitividad.

Me gusta decir que los puertos no compiten, sino que compiten las cadenas logísticas. Y por tanto, nuestra vocación es conseguir cadenas logísticas que sirvan al sistema productivo lo más eficientes y baratas posibles porque son un elemento fundamental de nuestra competitividad económica.

Hay aspectos de la industria de nuestro país que merecen ser citados. España es por ejemplo el noveno país en la producción de coches y muchas veces nuestras fábricas no hubiesen sido capaces de fabricar modelos para la misma marca si los costes logísticos no fuesen adecuados. Se ha detectado que en

muchas ocasiones, las decisiones están condicionadas por los costes logísticos. Por ejemplo, el modelo MOKKA que se está fabricando en la General Motors de Zaragoza, se consiguió por medio de una cadena logística de productos que viene de Corea, que llegan a Barcelona por mar y por ferrocarril llegan a Zaragoza. Esta cadena logística, que ha resultado económica, ha permitido que la General Motors pueda fabricar este vehículo.

Con este ejemplo quiero destacar, el papel importante de los puertos y todo lo que sea generar competitividad por la vía de la reducción de los costes logísticos. Este aspecto es un elemento muy relevante y no solo para la economía productiva española directa, sino para que España tenga un papel en la logística europea, en el arco del sur de Europa y, en este contexto, creemos que nuestros puertos pueden jugar un papel muy relevante, sobre todo por nuestra posición geográfica respecto a los tráficos con Asia por el canal de Suez, en el que nuestros puertos mediterráneos pueden presentar un ahorro relevante en tiempo hacia los grandes puertos del Norte. Por tanto, si tuviésemos un ferrocarril que funcionase en condiciones completas de interoperabilidad con Europa, estaríamos en mejores condiciones de que España, a través de sus puertos, estuviese en mejores condiciones de ocupar un papel más relevante en la mencionada logística Europea.

Y en eso estamos. Tenemos buenas infraestructuras del lado del mar, pero nos falta conectividad y conectividad ferroviaria interoperable, y creo que este es un elemento en el que estamos poniendo todos nuestros esfuerzos, para tener conexiones a las redes generales de los puertos en buenas condiciones y tener finalmente anchos Europeos que nos permitan conectarnos con Europa. En este ámbito es muy importante el corredor Mediterráneo y tener condiciones de voltaje, de gálibos y por supuesto de ancho de vía que nos permitan que nuestros puertos puedan operar conjuntamente con la conectividad ferroviaria.

Los puertos que han gozado de una buena posición económica han optado por contribuir al desarrollo del ferrocarril en nuestro país y para eso hemos creado un fondo de accesibilidad terrestre portuaria que financiamos a través de los puertos y que nos permite, con una planificación presupuestaria de más de 1500 millones hasta el año 2021, contribuir no solamente a una mayor eficiencia de nuestro ferrocarril sino a su interoperabilidad, y no solamente interoperabilidad, sino capacidad de nuestras estructuras troncales para que puedan mover trenes largos, de más de 150 metros, que permitan que el ferrocarril sea desde el punto de vista del mercado un medio competitivo para el transporte de mercancía.

Desgraciadamente, somos de los países de Europa que tiene una cuota modal más baja, en este momento del 4 por 100, y nuestro objetivo es alcanzar una cuota modal del 20 por 100. Para eso «tenemos que hacer los deberes» en el sentido que les he dicho. En este sentido los puertos prácticamente son el 65 por 100 del origen o destino de todos los tráficos ferroviarios en nuestro

país, y en los ámbitos de tramos de ferrocarril de más de 300 kilómetros estamos en cuotas del 20 por 100 de tráfico portuario. Por eso es una asignatura pendiente.

Segundo, hemos de aprovechar sin duda nuestro papel en las rutas del transporte marítimo internacional. Estamos centrados totalmente, como he dicho, en el corazón de las rutas de transporte de las grandes navieras y nuestro país puede tener un papel muy relevante como base del transporte marítimo internacional, por tanto, ajeno a la propia economía productiva de nuestro país.

Estoy hablando de mejora el tráfico de *transshipment*, que se origina porque la logística de algunas navieras hacen necesario que algunos puertos sean puertos de tránsito, porque están más cerca de las grandes rutas, están en mejores condiciones competitivas y por tanto, esta es una oportunidad que nos da mayor conectividad, pero sin lugar a dudas, nos permite como ruptura de la carga, generar actividades de valor añadido, actividades logísticas que permiten aprovechar esa ruptura de la carga para generar actividad económica en nuestro territorio.

En este momento, el tráfico de tránsito de los contenedores en nuestro país es del 55 al 60 por 100 del total del tráfico de mercancías en contenedores. Por tanto, tenemos un papel absolutamente relevante, dadas las tendencias del transporte marítimo internacional, entre las que se encuentra la vocación de las grandes navieras en su apuesta por comprar terminales en nuestro país y por tanto controlar gran parte de la cadena logística.

Confiamos que en un futuro inmediato, las actividades asociadas al tráfico marítimo sean muy relevantes en nuestro país y que conlleven generación de actividad. Para eso, igual que para contribuir a la comunidad productiva, sin lugar a dudas, hemos de seguir trabajando en la competitividad en nuestros puertos, y la competitividad en nuestros puertos significa eficiencia en las operaciones y significa también reducción de costes por la vía de reducción de tasas de utilización de infraestructura, pero también, por supuesto la reducción de costes en la prestación de servicios portuarios, siendo previsible que la reciente reforma del sector de estiba en España pueda contribuir a la reducción de costes en el ámbito portuario y por tanto a mejorar la competitividad. Tengamos en cuenta que los tráficos de tránsito hoy pueden estar aquí, mañana en Tanger o en el Pireo y por tanto si no somos competitivos podemos perder conectividad y perder la generación de actividad económica que conlleva.

Finalmente, creo que los puertos tienen un creciente valor industrial. En ese sentido lo que quizás estamos pensando es que los puertos son en realidad solamente zonas de intercambio entre modos de transporte y lo que quiero poner en valor, también desde el punto de vista de actividad económica, es que puede haber, sin lugar a dudas, algunos aspectos de la actividad económica que obligatoriamente se tienen que hacer en los puertos.

España es líder, sin lugar a dudas, en la producción de generadores de electricidad eólica. Por las diferentes circunstancias de la promoción de los generadores de electricidad eólicos, lo que se ha producido es una gran capacidad tecnológica y una gran capacidad exportadora de este producto y, precisamente ahora estamos en un salto cualitativo en este sector. En efecto, los denominados *eólicos offshore* o eólicos marinos, son enormes piezas que es imposible producirlas en zonas que no tengan conectividad marítima, porque estas piezas de enormes dimensiones es imposible transportarlas por carretera. Por tanto, es un ámbito de la actividad industrial que se está desarrollando en este momento en las zonas portuarias.

Recientemente hemos puesto una primera piedra de una industria offshore del puerto de Bilbao, que tiene la vocación de producir grandes piezas de generadores de electricidad eólica marinos en nuestro país. Este es solo un ejemplo, pero vemos que en algunas zonas, como Sevilla, algunos viejos astilleros se están reconvirtiendo al sector eólico marino, fabricando las grandes piezas de estos generadores eléctricos, que es imposible fabricar en otros lugares.

Por lo tanto, los puertos tenemos también vocación de ser agentes activos en este proceso de darle valor industrial a los puertos. Al ser arrendatarios de suelo bien conectado y bien situado, podemos ponernos al servicio de esta actividad económica industrial. Razón por la cual, nos gustaría contribuir a generar estos nuevos negocios que se están planteando en los puertos, en este nuevo aspecto de generación de actividad económica.

De hecho y particularmente en las islas Canarias, pero también en otras zonas del país se está produciendo una revitalización de la actividad de la industria naval o de la industria asociada a la actividad naval. Me refiero a que en Canarias, especialmente el Puerto de Las Palmas, se está convirtiendo en una base de reparación y adaptación de plataformas petrolíferas del Golfo de Guinea, con unas enormes posibilidades para generar otro tipo de actividades. Industrias como *Rolls Royce* se han instalado en Canarias, y otro tipo de industrias se han instalado en otros lugares del territorio. Por tanto, el crecimiento azul es un elemento real en el que los puertos desempeñan un papel de agente de primer orden para contribuir a ese crecimiento azul que todos queremos en nuestro país, que todos queremos en el mundo, pero particularmente en nuestro país que es un país, marítimo y con gran vocación marítima, del que creo que debo transmitirles que tiene una enorme potencialidad para que ese crecimiento azul sea una realidad.

Palabras del secretario general de Pesca, D. Alberto Manuel López-Asenjo García. Título de la Ponencia: *El sector pesquero como factor de prosperidad de la economía de España y retos de futuro*

Desde el punto de vista pesquero la economía azul representa un factor de prosperidad. En efecto, hemos llegado a este hito mediante un proceso evolutivo que comienza en 2012 con la conferencia de Rio+20, en la que la política marítima integrada de la UE encuentra sus orígenes.

Tanto en la OCDE como en numerosos foros internacionales, se apuesta decididamente por la economía azul, incidiendo en que la actividad en la mar tiene que ser sostenible, duradera y dinámica y, por lo tanto, lo que se busca con en este marco holístico es que haya una coexistencia sostenible de las actividades tradicionales con las actividades nuevas.

Por lo tanto, estamos tratando de armonizar una serie de iniciativas y actividades que la propia Comisión Europea ha centrado en grandes ejes entre los que destaca el de crecimiento azul.

Como ya ha sido planteado a lo largo de esta jornada, por el presidente de Puertos del Estado, son muchas las interrelaciones existentes entre la Armada y los distintos departamentos de la Administración relacionados con los mares y a modo de anécdota, y teniendo en cuenta la importancia de la gastronomía española, el hecho de que dos de nuestros cocineros más valorados a escala mundial, Ferrán Adrián y Jose Andrés, hayan reconocido la influencia de su paso por la Armada en su saber hacer, demuestra una sinergia existente entre elementos tan dispares como el turismo y la Armada, que tenemos que saber aprovechar.

Haciendo un análisis exhaustivo del tamaño y actividad de nuestra flota pesquera, nunca dudamos que desde el enfoque de la economía azul, era importante tener un nuevo planteamiento que nos hiciera tener en consideración aspectos más avanzados, entre otros, los elementos del transporte marítimo, de la capacidad de suministro y frecuencia de nuestros mercantes para poder dar servicio a las empresas pesqueras conjuntas.

Los barcos faenan bajo los 22 acuerdos de pesca que en este momento tenemos operativos, que junto con los Memorandos de Entendimiento, nos permiten tener relación con más de treinta países.

Necesitamos contar con una flota moderna, con una capacidad de adaptación normativa lo más ágil posible, necesitamos asegurar la seguridad jurídica en las inversiones y estar preparados para hacer frente a unas normas de juego que nos tenemos que dar a nivel global porque en estos momentos, el mercado en los puertos pesqueros, es el de mayor internacionalización del mundo. Del total del pescado que se están consumiendo en la actualidad, el 30 por 100 han sido objeto de comercio internacional, por lo que se puede observar la importancia que tiene el transporte marítimo y toda una logística en el suministro.

Por ello, lógicamente tendríamos que ir viendo todos los aspectos que van ligados a estas actividades. Tenemos que renovar las embarcaciones, por tanto necesitamos unos astilleros lo suficientemente modernos, competitivos, que puedan ir atendiendo todas estas necesidades, con una industria auxiliar, una industria de la transformación y una industria de la distribución.

Por lo tanto, si hacemos el contraste entre una visión clásica de 4 o 5 factores y los 16 factores, actuales, vemos que es de una mayor complejidad y que tenemos que interrelacionarlos y afrontarlos adecuadamente.

Por ello, en colaboración con una serie de departamentos de distintos Ministerios, desde la Secretaría General de Pesca, hemos impulsado un paquete de medidas en favor del crecimiento azul, que está centrado en ocho aspectos principales.

Por un lado los aspectos sociales. Pensamos que la competitividad no tiene que ir en contra de las condiciones de viabilidad del sector y por lo tanto, tenemos que afrontar las condiciones de trabajo y la equiparación de las condiciones de trabajo entre hombres y mujeres, lo cual resulta fundamental.

El hecho de haber estado en Naciones Unidas como director técnico de Cooperación, me ha hecho ser consciente de que si en el ámbito de la acuicultura, por ejemplo, diésemos las mismas capacidades y posibilidades de acceso a la propiedad y a la formación a las mujeres que a los hombres, solamente con eso crecería un 5 por 100 del PIB mundial, lo cual en los países avanzados lo vemos como una situación absolutamente normal, pero que lamentablemente en otros países les sigue costando el implantar esta filosofía.

El segundo eje, que es el aspecto financiero, es fundamental para desarrollar cualquier actividad. De hecho estamos haciendo ya lo que tendríamos previsto más allá del año 2020. La Política Comunitaria, como saben ustedes, se enmarca dentro de una serie de programas y planes que suelen hacerse cada cuatro años, con unas perspectivas financieras.

La idea es que viendo todo el horizonte que tenemos, el *Brexit*, situación de presupuestos, etc.. nuestras empresas, sobre todo las líderes que tenemos en el sector atunero, de la transformación, y de la acuicultura, dispongan de los elementos necesarios para atender a sus necesidades, tanto en materia de compra pública innovadora, como desarrollando elementos de cooperación con el Banco Europeo de Inversiones, etcétera.

Me alegra que estas Jornadas cuenten con la presencia del director del Instituto de Oceanografía y a los responsables de innovación, porque creemos que la clave del éxito está en nuestra apuesta decidida y firme por los sectores de la innovación, por ejemplo en el ámbito de la acuicultura, en la que estamos trabajando entre 8 a 9 nuevas especies. Estamos haciendo frente a un reto, que es el de dar de comer en el 2050 a las más de 9600 millones de personas. Es un reto en el que la acuicultura en el año 2015 ha pasado a superar la capacidad de suministro de la pesca extractiva.

La acción que tenemos en este momento en materia de control, vigilancia e inspección, en la que colaboramos con la Armada y a la que agradecemos públicamente sus esfuerzos, nos ha permitido desarrollar políticas contra la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada, que en estos momentos lideramos.

España es el único país que tiene normas y procesos por los que hemos hecho inspecciones y por los que hemos impuesto multas por encima de los 26 millones de euros, impidiendo que algunos empresarios absolutamente piratas continúen realizando su actividad durante periodos entre 5 y 26 años y creo que eso unido al sistema de información, Big Data o Inteligencia Artificial, nos sitúa en el liderazgo en este compromiso contra la pesca ilegal.

En el 2014, John Kerry planteó la Conferencia *Nuestros Océanos* con el fin de aunar todos los sectores involucrados para la mejora de la gobernanza de los Océanos. También contamos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y en concreto con el Objetivo 14 sobre conservación y uso sostenible de los recursos de mares y océanos. En estos Foros se han asumido toda una serie de compromisos como el de alcanzar al menos un 10 por 100 de reservas y espacios marinos protegidos en el horizonte 2020. Pues bien, en España, en el año 2017, ya estamos por encima del 8 por 100 de espacios de protección pesquera y zonas de la biosfera que ya superan los dos millones de hectáreas, con lo que afortunadamente estamos en la buena dirección, no para auto complacernos, sino para acreditar ante los organismos internacionales, que es factible y es viable alcanzar estos objetivos.

Para esto, lo que también tenemos que hacer junto con el resto de colegas y socios en plena concertación y cooperación es todo el diseño de cooperación y colaboración internacional en el ámbito de inspección y vigilancia, la llamada creación de capacidades incluida la ayuda para la elaboración de normativas pesquera sobre la base de nuestra dilatada experiencia. En la próxima semana recibimos delegaciones encabezadas por ministros de Ecuador, Marruecos, Turquía y Tailandia que nos están pidiendo colaboración y ayuda en estos ámbitos de desarrollo a nivel internacional.

El éxito en la consecución de nuestro cometido pasa por contar con una formación de excelencia que nos proporcione la capacitación necesaria para hacer frente a estos retos y estoy personalmente convencido que España está llamada a liderar la comunidad internacional, lo cual me parece encomiable y necesario para la protección y desarrollo de los océanos y el desarrollo exitosos de una verdadera economía azul. Muchas gracias

Palabras del presidente del Clúster Marítimo Español, D. Alejandro Aznar Sainz. Título de la Ponencia: *Visión sobre la situación del sector marítimo español y su influencia en la economía española*

Introducción

Para cubrir esta materia, pretendo exponer lo siguiente:

- ¿Qué actividades se consideran «sector marítimo» o «economía azul»?
- ¿Cuáles son sus aportaciones a la economía europea y española?
- ¿Cuál es, en particular, el papel, dimensión y contribución de la Marina Mercante en Europa y en España?
- Perspectivas que se nos ofrecen a medio plazo.
- Propuestas de actuaciones que cabría proponer para intentar aprovechar al máximo el potencial de los sectores marítimos.

Desde hace más de 10 años, se viene trabajando en Europa por una parte, con el fin de cuantificar la importancia económica y social de los Sectores Marítimos y, por otra, de fomentar la búsqueda de sinergias entre los mismos que puedan potenciar su desarrollo. Esto ha conducido al concepto de Clúster



Figura 1: Actividades de la Economía Azul.

Marítimo, tanto en el ámbito nacional como en el europeo. Ahora se quiere impulsar en la Unión Europea el mismo concepto bajo el nombre de Economía Azul que, en el fondo, viene a ser lo mismo.

La Figura 1 (página anterior) muestra uno de los primeros gráficos que el Clúster Marítimo Español publicó, del que simplemente resalto que el sector marítimo comprende muchos sectores. En realidad son tantos que, aunque hay varios estudios sobre los mismos en la UE, la mayor parte tropezaban con la dificultad de que los datos disponibles no eran homogéneos entre los distintos países.

Clasificación de los Sectores de la Economía Azul

Por eso, recientemente la Comisión Europea ha encargado un estudio a un consorcio de consultores, liderados por COGEA, cuyos resultados completos aún no se han hecho públicos, pero disponemos ya de algunos datos que podemos analizar.

Comencemos con la clasificación de los sectores que se ha decidido utilizar, que es muy completa:

- Transporte.
 - Transporte marítimo y en vías navegables de mercancías y pasajeros.
 - Buques de servicios: off-shore, cableros, salvamento,...
 - Puertos y servicios portuarios a buques, pasajeros y mercancías.
 - Servicios marítimos: brokers, seguros, legales, financieros,...
- Construcción naval.
 - Construcción y reparación naval de todo tipo de buques, unidades *off-shore* y artefactos.
 - Oficinas técnicas, ingenierías e industrias marítimas.
- Recreo:
 - Marina deportiva y de recreo.
 - Turismo costero.
- Extracción de recursos:
 - Vivos: Pesca, acuicultura y biotecnología.
 - No vivos: Hidrocarburos, minería, sal, desalinización.

- Energías marinas renovables: eólica, mareas, otras.
- Formación e I + D: Universidades, centros de investigación.

Sector público:

- Defensa.
- Administración marítima y portuaria (incluyendo salvamento).

Analizando esta clasificación podemos destacar:

- Además de los sectores clásicos: Transporte Marítimo, Puertos, Construcción/Reparación naval y sector auxiliar, incluye conjuntamente el Turismo Costero y la Marina Deportiva o de Recreo.
- Clasifica los sectores de extracción de recursos en tres bloques: Recursos vivos (como la pesca y acuicultura), Recursos no vivos (como hidrocarburos y minería), y Energías marinas. Dentro de las energías distingue las renovables.
- Y agrupa el Sector Público, incluyendo Defensa y todos los demás servicios de la Administración relacionados con el mar.

La Figura 2 resume gráficamente esta misma clasificación, agrupándola en cinco sectores.



Figura 2. Clasificación de los sectores marítimos en cinco bloques.

Economía Azul en Europa (2014) peso ponderado por sectores						
SECTOR	VA (mill euros)	VA (%)	Empleos	Empleo (%)	Euros/empleo	Peso (%)
Turismo costero	85.756	39,9	3.155.247	55,4	27.179	47,7
Transporte marítimo	35.822	16,7	970.628	17,0	36.906	16,9
Extracción no vivos	39.727	18,5	60.684	1,1	654.654	9,8
Pesca y acuicultura	15.659	7,3	598.016	10,5	26.185	8,9
Const y Rep naval	19.990	9,3	445.377	7,8	44.883	8,6
Puertos	16.570	7,7	438.866	7,7	37.756	7,7
Energías	1.367	0,6	27.168	0,5	50.317	0,6
TOTAL	214.891	100	5.695.986	100	37.727	100
Sector público (gasto y empleo)	30.482		371.790			

Figura 3: Peso ponderado por sectores.

Peso ponderado por sectores

En la Figura 3, que resume los resultados del estudio efectuado en el ámbito europeo, se aprecia que, en algunos sectores, la aportación en materia de generación de empleo es mayor que en valor añadido, y que en otros ocurre lo contrario. En promedio, cada empleo en el sector marítimo genera un valor añadido de 37.727 euros/año. Para poder tener una valoración global, al menos indicativa, se han sumado los porcentajes en Valor Añadido y en Empleo en esta tabla y luego se ha dividido por 2. El resultado está en la última columna y se le ha llamado «Peso» del sector correspondiente. Los sectores están ordenados en esta tabla precisamente en función de ese peso ponderado.

El Turismo Costero supone nada menos que el 47,7 por 100 en peso total. Después viene el Transporte Marítimo, con el 16,9 por 100. Luego, ya a notable distancia y en cifras similares, entre un 7,7 por 100 y un 9,8 por 100, la Extracción de productos no vivos, la Pesca y Acuicultura y la Construcción y Reparación Naval.

El sector público recibe una inversión estatal de unos 30.500 euros (que aparecen en rojo en la tabla porque no es una aportación, sino una inversión pública) y crea en el conjunto de la UE unos 372.000 puestos de trabajo.

Economía Azul en Europa (2014) peso por sectores (excl. turismo)

SECTOR	VA (mill euros)	VA (%)	Empleos	Empleo (%)	Euros/empleo	Peso (%)
Transporte marítimo	35.822	27,7	970.628	38,2	14.099	33,0
Pesca y acuicultura	15.659	12,1	598.016	23,5	26.185	17,8
Extracción no vivos	39.727	30,8	60.684	2,4	654.654	16,6
Const. y Rep. naval	19.990	15,5	445.377	17,5	44.883	16,5
Puertos	16.570	12,8	438.866	17,3	37.756	15,1
Energías	1.367	1,1	27.168	1,1	50.317	1,1
TOTAL	129.135	100,0	2.540.739	100,0	50.826	100

Figura 4: Peso ponderado por sectores, excluido el turismo.



Figura 5: Pirámide del peso ponderado por sectores marítimos, excluido el turismo.

Peso ponderado por sectores (excluido el turismo)

En la Figura 4 se ha eliminado el sector turismo, que tiene un peso desproporcionado, con lo cual las posiciones relativas del resto de los sectores se modifican ligeramente, respecto a la tabla anterior. En el ámbito europeo, excluido el Turismo costero, el primer sector es, con gran diferencia, el Transporte Marítimo, con un peso ponderado del 33 por 100. Los demás sectores tienen un peso parecido, entre el 15,1 por 100 y el 17,8 por 100.

De esta última tabla deducimos la Figura 5, en forma de pirámide, que representa gráficamente el peso relativo, en el ámbito europeo, de los sectores de la economía azul, siempre excluyendo el Turismo Costero. La base de la pirámide, con un peso del 33 por 100 del total es el Transporte Marítimo.

Peso de la construcción naval militar

Haciendo un inciso, hay otras conclusiones muy interesantes del estudio que, por ejemplo, ponen de manifiesto la indudable interrelación entre los diferentes sectores que componen la economía azul. Por ejemplo, en la Figura 6, vemos la facturación de la construcción naval europea a la izquierda en 2009 y a la derecha en 2014.

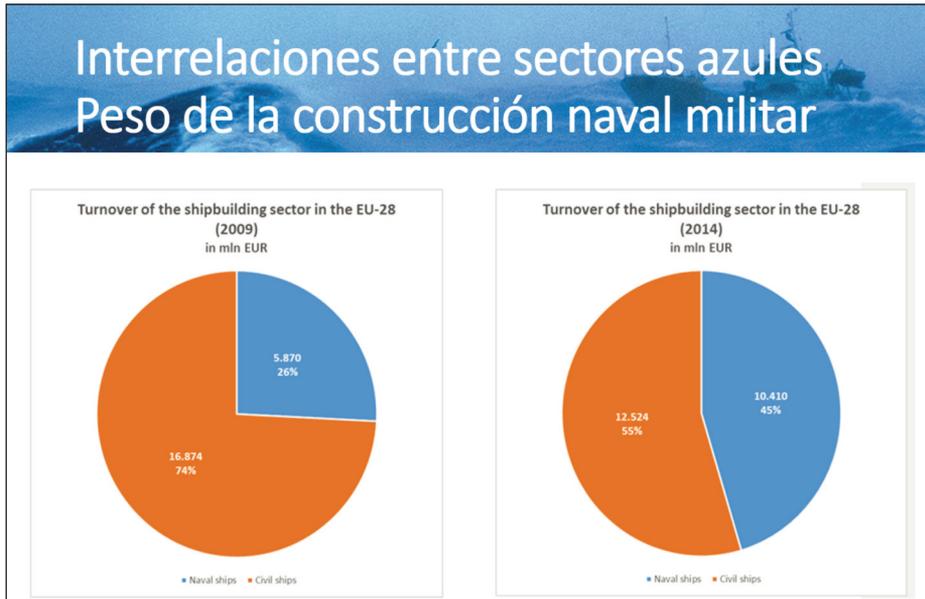


Figura 6: Peso ponderado de la construcción naval militar.

La cifra total es similar en ambos casos, del orden de 22.700 millones de euros. Pero en 2009 el 74 por 100 de esa facturación provenía de construcción naval civil y solo un 26 por 100 de la militar. En 2014, había aumentado muy significativamente la facturación por construcción naval militar, hasta el 45 por 100.

Los Sectores del mar en España según los datos recopilados por INNOVAMAR

Para contar con datos comparables de ámbito nacional, tenemos que recurrir al informe de INNOVAMAR, elaborado en 2013, extrapolando cifras de 2009. En la Figura 7 se han resumido dichos datos empleando el mismo formato utilizado en figuras anteriores para el estudio europeo. Como puede apreciarse, hay diferencias notables entre estas cifras y las del estudio europeo, entre otras razones, porque la desagregación que se utiliza no es la misma.

En todo caso, destaco un aspecto muy llamativo: el Transporte Marítimo que, en Europa, como decíamos, es la base de la pirámide de los sectores marítimos y supone el 33 por 100 de la aportación económica y en empleo, en España se queda en un modesto 4,1 por 100.



Los sectores del mar en España
Datos INNOVAMAR (2013)

SECTOR	VA (mill euros)	VA (%)	Empleos	Empleo (%)	Euros/empleo	Peso (%)
Puertos y servicios port.	10.716	41,9	92.000	24,7	116.478	33,3
Industria Auxiliar	3.588	14,0	41.000	11,0	87.512	12,5
Comercio y distribución	3.084	12,1	48.000	12,9	64.250	12,5
Pesca	1.708	6,7	42.000	11,3	40.667	9,0
Construcción naval	977	3,8	36.000	9,7	27.139	6,7
Otras actividades	643	2,5	40.000	10,7	16.075	6,6
Armada	764	3,0	24.000	6,4	31.833	4,7
Seguros y Banca	1.259	4,9	15.000	4,0	83.933	4,5
Náutica de recreo	1.171	4,6	15.000	4,0	78.067	4,3
Transporte Marítimo	1.294	5,1	12.000	3,2	107.833	4,1
Investigación marina	357	1,4	8.000	2,1	44.625	1,8
TOTAL	25.561	100,0	373.000	100,0	68.528	100,0

Figura 7: Los Sectores del mar en España según los datos recopilados por INNOVAMAR.

¿Pueden ser correctos en líneas generales estos resultados para España, y qué nos indican?

La flota mercante de bandera española

La verdad es que sí pueden ser correctos en líneas generales, porque es un hecho que la dimensión naviera de España está muy por debajo de su peso económico en el ámbito europeo.

Como se aprecia en la Figura 8, España es el 5.º país del Espacio Económico Europeo en términos de PIB, el 4.º en tráfico portuario, como corresponde a su longitud de costa y a su carácter peninsular y con territorios insulares. Sin embargo, como se ve en la columna de la derecha de la siguiente figura, ocupamos el puesto 14.º por flota de pabellón nacional. Dejando aparte los casos de Malta, Grecia y Chipre, resulta muy significativo que países como Dinamarca, Noruega, Holanda y Bélgica ocupen puestos de mucha mayor relevancia que España en términos de flota abanderada, cuando su dimensión económica es muy inferior.

Pero no todo es cosa de los países nórdicos. Son notables los casos del Reino Unido e Italia, que mantienen en el sector naviero puestos muy simila-

La flota mercante de bandera española no es acorde a su peso económico

Puesto	PIB	Tráfico portuario	Flota bandera nacional
1	Alemania	Holanda	Malta
2	Reino Unido	Reino Unido	Grecia
3	Francia	Italia	Reino Unido
4	Italia	ESPAÑA	Chipre
5	ESPAÑA	Alemania	Italia
6	Holanda	Francia	Dinamarca
7	Suecia	Bélgica	Noruega
8	Polonia	Grecia	Alemania
9	Bélgica	Suecia	Portugal
10	Austria	Finlandia	Holanda
11	Noruega	Dinamarca	Francia
12	Dinamarca	Portugal	Bélgica
13	Irlanda	Letonia	Suecia
14	Finlandia	Polonia	ESPAÑA
15	Portugal	Irlanda	Luxemburgo
16	Grecia	Rumanía	Finlandia

Figura 8: La Flota Mercante de bandera española.

res a su respectivo peso económico, lo que demuestra que en esos países se da una gran prioridad a las cuestiones marítimas. Se trata de un Estado insular y otro peninsular con importantes islas, es decir muy comparables al caso de España. Parece claro que, simplemente con una política marítima similar a la media europea, España debería tener una dimensión de flota mercante bajo su bandera al menos 3 o 4 veces la actual.

Evolución de la Flota Mercante controlada por empresas navieras españolas

En la Figura 9 se resume la evolución desde 1980 de la flota mercante total controlada por empresas navieras españolas. En aquel momento España tenía la séptima flota mercante del mundo por GT, pero la flota española, inscrita en el Registro español ordinario, representada en la figura por la columna amarilla, cayó vertiginosamente, desde 7 millones de GT hasta menos de un millón en 1992.

En ese momento, hace ahora 25 años, se crea el Registro Especial de Canarias, representado aquí por la columna roja, que impulsa la competitividad de la flota mercante española, que empieza a crecer y en 10 años triplica la flota mercante bajo bandera española. No obstante, partir de 2004 vemos que ese crecimiento se ralentiza y luego se invierte.

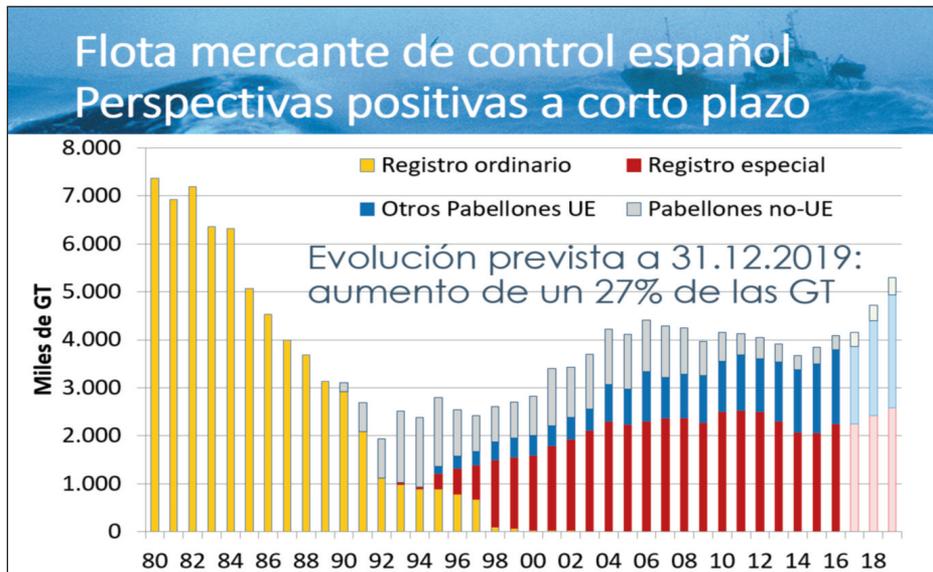


Figura 9: Flota Mercante de control español. Perspectivas a corto plazo.

En paralelo, la columna gris representa la flota operada por navieras españolas bajo banderas extranjeras no comunitarias. Esta flota crece y alcanza un máximo en 2006. A partir de entonces, aquellos navieros españoles que optan por otras banderas diferentes de la española lo hacen muy preferentemente por otros registros europeos (la columna azul).

No obstante, me complace poder informarles de que, tras una larga y dura crisis, a lo largo del último año y medio, los armadores españoles han firmado contratos para la construcción de 18 buques, lo que nos permite prever que, en los próximos dos años, el tonelaje de la flota mercante operada por navieras españolas va a crecer alrededor de un 27 por 100, hasta superar a finales de 2019 los 5 millones de GT, por primera vez desde 1985.

Esos 18 buques de nueva construcción son: seis ferries, cuatro metaneros, cuatro petroleros de crudo y cuatro buques de otros tipos. Su valor total de contrato es de unos 1.725 millones de euros y de ellos, siete buques, con 570 millones de euros aproximadamente, se construirán en astilleros nacionales.

Ahora bien, ¿cuántos de estos buques se abanderarán en España? Pues, muy claramente, dependerá de la competitividad de la bandera española.

Problemas de Competitividad de la bandera española

Lo cierto es que la competitividad de los buques mercantes de bandera española, inscritos en el Registro Especial de Canarias, está hoy día penalizada por una serie de obstáculos de tipo laboral y otros de tipo administrativo. A título de ejemplo, quisiera mencionar únicamente dos ejemplos de cada tipo:

Dentro de los aspectos laborales:

- Por una parte, la normativa española sobre horas de trabajo y descanso está muy por encima de los convenios internacionales de la OMI y la OIT.
- Por otra parte, se exigen porcentajes de tripulantes nacionales de la UE mucho mayores que en otros registros europeos más competitivos, como Malta, Chipre, Madeira, etc., lo que se traduce en unos costes laborales sensiblemente superiores.

Como ejemplos de los obstáculos en materias administrativas, puedo citar:

- En primer lugar, el enrole de guardas armados de seguridad privada a bordo de buques mercantes españoles, en prevención de ataques de piratería o terrorismo está permitido expresamente en España por la Ley de Seguridad Privada. Pero normas de inferior rango imponen unas dificultades logísticas insalvables en la práctica. Tras haber sufri-

do ataques a dos metaneros españoles (hasta ahora sin consecuencias graves), llevamos nueve meses de gestiones ante el Ministerio de Interior, hasta ahora sin resultado.

- Por otra parte, hay una notable dispersión de competencias entre varios ministerios. Como ejemplo, para las inspecciones relacionadas con el Convenio Marítimo de la OIT deben embarcar inspectores de tres departamentos administrativos diferentes.

Todo ello, junto con muchos más asuntos similares, se traduce en una clara falta de competitividad de los buques españoles en los mercados internacionales, lo que obliga a los armadores españoles a abanderar sus buques en otros pabellones. Si queremos atraer los nuevos buques con bandera española y crear más empleo en España, hay que solucionar estos obstáculos lo antes posible.

Evolución previsible de la demanda mundial de transporte marítimo

¿Cuál puede ser el potencial de crecimiento del sector del transporte marítimo en España a medio y largo plazo, suponiendo que pudiésemos tener una flota competitiva? Veamos en la Figura 10 las previsiones en el contexto internacional: hasta hace unos 10 años, más o menos hasta el comienzo de la crisis

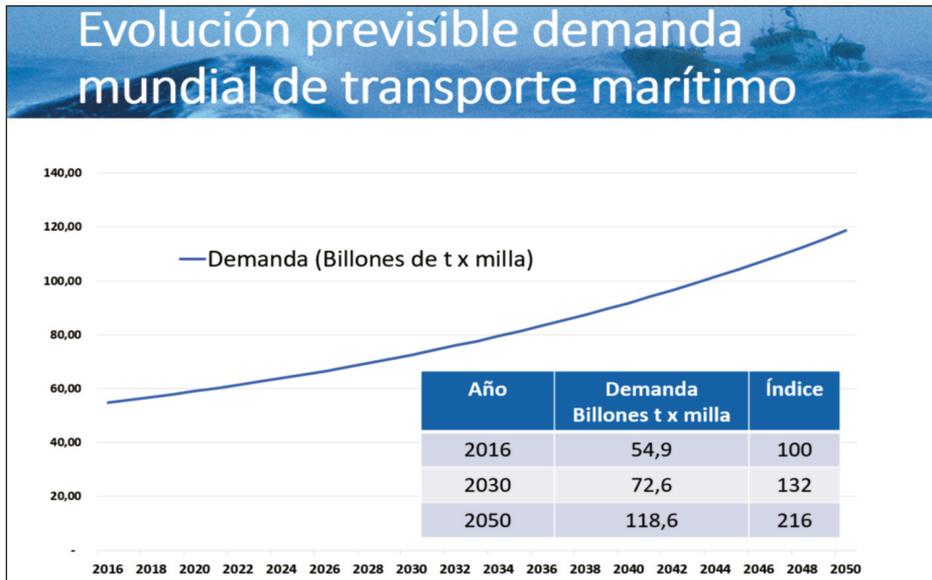


Figura 10: Evolución prevista de la demanda mundial de transporte marítimo.

financiera, el crecimiento de la demanda de transporte marítimo, derivada de la evolución del comercio marítimo mundial, era mayor que la tasa de crecimiento de la economía mundial. Esto se debía a que cada vez un porcentaje mayor de las materias primas y de las mercancías elaboradas se transportaban por mar para su utilización lejos del lugar de extracción o transformación. Esta tendencia se acentuó desde comienzos de este siglo, debido al boom de la economía en China.

Pero, a partir de la crisis, esta tendencia se invierte, y en los últimos años la economía mundial está creciendo más que la demanda de transporte marítimo. Concretamente, entre 2000 y 2007, la demanda de transporte marítimo, en toneladas x milla, aumentó a una tasa media anual del 3,84 por 100.

En el periodo 2010-2016, lo ha hecho a una tasa media del 3,44 por 100, pero en los últimos 3 años (2014-2016), el comercio marítimo ha crecido a una tasa media anual de solo el 2,3 por 100.

Lo expuesto anteriormente, nos indica que es extremadamente difícil estimar el aumento de la demanda de transporte marítimo hasta 2030 o 2050. Los valores recogidos en esta curva, calculados por ANAVE, corresponden a un aumento medio anual acumulativo del 2,3 por 100, precisamente el registrado en estos últimos años. Esta curva supone una revisión a la baja considerable de las perspectivas que se apuntaban a comienzos de este siglo. Pero, aun así, el resultado es que la demanda de transporte, aumentaría un 32 por 100 hasta 2030 y un 116 por 100 hasta 2050, a partir de los datos de 2016.

Es probable que la velocidad media del transporte marítimo vaya disminuyendo en el futuro a medio plazo para reducir las emisiones de CO₂. Por eso, a muy *grosso modo*, cabría apuntar que, para atender a la demanda de transporte previsible, en 2030, dentro de solo 13 años, el mundo necesitará una flota mercante un 40 por 100 mayor que la actual y que en 2050 deberá tener una capacidad alrededor de 2,5 veces la actual. De estas cifras, seguramente conservadoras, se deducen unas perspectivas de notables oportunidades de crecimiento del negocio y del empleo para los sectores marítimos de aquellos países europeos que apuestan por su Economía Azul, como Dinamarca, Italia y Reino Unido.

Conclusiones Cualitativas sobre la Importancia de los Sectores Marítimos

Como resumen y conclusión de todo lo anterior, quisiera citar textualmente las Conclusiones Consejo de la UE en junio de este mismo año 2017:

- *Los sectores económicos marinos y marítimos, tradicionales y emergentes son importantes para el crecimiento azul y el empleo sostenibles de Europa;*
- *... RESALTAN el potencial de innovación de la economía azul como motor de la competitividad y la sostenibilidad.*

- *INVITAN a los Estados miembros y a la Comisión Europea a que continúen eliminando los obstáculos al crecimiento, sigan fomentando un enfoque basado en la cooperación, impulsen la inversión y gestionen nuestros océanos de forma sostenible.*

Hoy en día, aspectos administrativos y laborales penalizan la competitividad de la marina mercante española, sector que en Europa es básico para el conjunto de la Economía Azul.

Los estudios de la UE ponen de manifiesto que todos los sectores del Clúster Marítimo (construcción naval, sociedades de clasificación,...) y especialmente la Administración: (SASEMAR, Capitanías Marítimas, Puertos y servicios portuarios), *necesitan*:

- En mayor o menor medida marinos mercantes.
- Con una experiencia real de embarque, que no se puede adquirir en las universidades.
- En España esta carencia es cada vez mayor.

Conclusiones Cuantitativas sobre la importancia de los Sectores Marítimos

En la UE,

- La aportación de los sectores marítimos a la economía y al empleo en la UE es de unos 215.000 millones de euros/año y cerca de 6 millones de empleos.
- Dejando aparte el Turismo costero, el subsector marítimo más importante en Europa, con gran diferencia, es el *Transporte Marítimo*, con un 33 por 100.

En España,

- El conjunto de los sectores marítimos supone una aportación de Valor Añadido de unos 30.000 millones de euros/año y unos 432.000 empleos (directos, indirectos e inducidos). El transporte marítimo solo un 4 por 100 del total.
- El potencial de crecimiento de la Marina Mercante en España, en términos de flota, valor añadido y empleo, es muy importante. Con arreglo a la dimensión económica de España, su comercio portuario y su longitud de costa, la marina mercante española debería ser al menos 3 o 4 mayor que la actual.