

PRESENTACIÓN

*José-Esteban Pérez García**

Los mares y océanos cubren casi las tres cuartas partes de la superficie de nuestro planeta. A través de ellos se realiza el 90 por 100 del volumen del comercio mundial, son claves para gobernar la climatología de la Tierra, y también, desde tiempo inmemorial, conectar pueblos, civilizaciones, culturas y sociedades así como para asegurar el sustento alimenticio y los recursos materiales indispensables para el desarrollo de la humanidad.

Las líneas de costa que delimitan esa inmensa cantidad de agua se extienden a lo largo de 356.000.000 de kilómetros entre continentes e islas y en sus franjas costeras y sus cercanías se asienta una mayoría de la población mundial, lo que justifica el papel trascendental que siempre han jugado y seguirán jugando los mares y océanos en el desarrollo de la civilización.

Muchas son sus facetas a considerar: el transporte marítimo como vehículo del comercio, la explotación de los recursos marinos tanto vivos como fósiles, las energías de origen marino, el comportamiento de los mares y océanos y su influencia en el medio ambiente y en la configuración de las costas, los puertos marítimos como *interface* fundamental para la materialización del comercio, la defensa marítima, la industria de la construcción naval en su sentido más amplio, el impacto de las nuevas tecnologías en el sector, las regulaciones nacionales e internacionales que afectan al mar y a su uso caracterizadas por su naturaleza global, el turismo, el deporte y la náutica recreativa y otras muchas actividades relacionadas y que sería excesivamente prolijo describir aquí.

En el caso específico de España, progresar en su dimensión marítima resulta indispensable para la economía del país, situación muy marcada por la posición geográfica de España. La mayor parte de su territorio peninsular presenta un frente marítimo de 4.872 kilómetros de costa, a los que hay que añadir 3.011 kilómetros de costas insulares y el litoral de las ciudades africanas. Así, el 80 por 100 del perímetro de España es de naturaleza marítima.

Se deduce de todo lo anterior que el conjunto del sector marítimo español debe contribuir de manera muy importante a la creación de riqueza en España, y ello depende extraordinariamente de la vocación marítima del país, no únicamente orientada hacia todo aquello que representa su situación geográfica y geoestratégica, sino también a la exportación de bienes y servicios de naturaleza marítima no solo a todo el mundo, sino también en todo el mundo.

* Ingeniero Naval. Presidente del Comité de Asuntos Marítimos del Instituto de la Ingeniería de España. Ex Vicepresidente por Europa del WP6 de la OCDE. Ex Secretario General de CESA. Community of European Shipbuilders Associations.

La exposición litoral a mares y océanos no otorga por sí sola la denominación de «país marítimo». Tal cosa ha de conseguirse gracias a una actividad económica, industrial y comercial en el sector, acorde con la posición del país en el concierto mundial.

Para todo ello es importante que el variado agregado de actividades económicas que afecten al desarrollo del sector marítimo en su conjunto pueda disponer de una coordinación básica y concertada desde las actuaciones del Estado y las CC AA que lubriquen y apoyen a un sector de actividades diversas, pero al que las naciones más importantes no dudan en calificar como de un gran valor estratégico, especialmente, pero no únicamente, por su importancia vital para el comercio.

Como se ha mencionado al principio en referencia a las actividades de carácter marítimo, un sector tan transversal es extraordinariamente amplio, y resulta imposible tratar de cubrir en este número todas las actividades que lo conforman pero que sin duda justifican ampliamente que *Información Comercial Española, Revista de Economía* le haya dedicado este monográfico, que se abre con el trabajo escrito por **Manuel Carlier de Lavalle**, director general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), que nos conduce a través de las tendencias a medio y largo plazo del transporte marítimo y su importancia para la economía mundial; los tipos de transporte y de servicios prestados y su naturaleza global.

Destaca el autor la importancia del transporte marítimo en sus diferentes naturalezas: combustibles fósiles, minerales, productos manufacturados, grano, elementos vitales para la subsistencia y para la economía, y glosa la afirmación de que «sin el transporte marítimo la mitad de la humanidad se moriría de hambre y la otra mitad de frío», pronunciada por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, William O'Neil, durante su mandato.

Se refiere finalmente el autor a las expectativas de futuro, a las aplicaciones de las nuevas tecnologías al transporte marítimo y a la seguridad del mismo.

El siguiente artículo, obra de **Gerardo Polo Sánchez**, catedrático emérito de Tráfico Marítimo de la Universidad Politécnica de Madrid (ETSINO), titulado «El mercado de fletes», nos describe los distintos escenarios que influyen en la evolución de los fletes marítimos ya que estos no se mueven en un mercado aislado. A saber: la industria de la construcción naval, el mercado de los buques de segunda mano, y el de desguace o reciclado de los buques que por edad u otras circunstancias abandonan los tráficos marítimos.

El autor describe de una manera muy didáctica el carácter internacional, las peculiaridades y las formas del funcionamiento del mercado, así como sus diferentes actores, incluyendo el papel de los puertos. También los factores que actúan sobre los movimientos de la oferta y la demanda y la correlación de los diferentes mercados involucrados.

En el siguiente artículo, el director técnico de Puertos del Estado, **Álvaro Rodríguez Dapena**, nos traslada a un escenario concreto que tiene que ver con la economía del entorno portuario, su relación con la naturaleza de las mercancías transportadas, y

desarrolla un modelo que relaciona la competencia y la complementariedad entre las autopistas del mar y la carretera en el ámbito del Mediterráneo Occidental. Igualmente estudia los efectos de los incentivos y la posibilidad de que llegue a existir un mecanismo multilateral con la participación conjunta de los Estados implicados en el área estudiada.

Pilar Tejo Mora-Granados, socia-directora de Teirlog Ingeniería y directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo a Corta Distancia TMCD (SPC Spain) nos habla en el siguiente artículo de un transporte de mercancías sostenible apoyado en el transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar. Valora los objetivos de la Unión Europea que forman parte de la «Estrategia Europa 2020» incluyendo el recorte de un 60 por 100 de las emisiones de CO₂ en el transporte, mediante el intento de transferir para 2030 un 30 por 100 del transporte de mercancías por carretera hacia el ferrocarril y el transporte marítimo, y muy especialmente, en este último caso, navegando entre puertos europeos o entre estos y otros situados en países no europeos emplazados en los mares cerrados que rodean Europa. La autora da una visión de los diferentes movimientos de estas tendencias en Europa y muy especialmente del desarrollo positivo del TMCD en España.

Alberto Camarero, Pascual Pery y Federica Tarsitani, desde la Universidad Politécnica de Madrid (ICCP, en su departamento de Ingeniería Civil, Transporte y Territorio) desarrollan en su artículo sobre la estiba en los puertos españoles las características de este sector que se rige por una legislación específica y ajena a la que generalmente regula a otros sectores. El artículo analiza los efectos de carácter económico y distorsionadores que resultan de la contratación de los estibadores portuarios y la adecuación de la misma a las necesidades actuales de la operación de los puertos. El artículo resalta la importancia del sistema portuario español en los movimientos de importación y exportación que involucran a nuestros puertos, tanto en operaciones de destino como en las de transbordos. En España existen 46 puertos de interés general gestionados por 28 autoridades portuarias adscritas al organismo público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento. El asunto es doblemente importante en el caso de los puertos que sirven a industrias estratégicas. El artículo pasa revista a la historia de la estiba portuaria en España, así como a la legislación pertinente y a los efectos de la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE de 2014 y analiza los problemas de competitividad y exceso de recursos en las operaciones portuarias españolas.

Una actividad económica que relaciona al mar con el turismo y que es cada vez más importante para España es la derivada de la industria de cruceros. **Manuel Butler Halter**, director general del Instituto de Turismo de España (Turespaña), dependiente del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital y **Rubén López Pulido**, jefe de publicidad y redes sociales de Turespaña, escriben el siguiente artículo que nos introduce en el mercado del turismo de cruceros, de importancia creciente en España. Barcelona es el primer puerto de Europa y cuarto en el mundo como receptor de turistas de cruceros marítimos. En general España, Italia y Francia son los destinos más demandados en Europa. El artículo proporciona un cuantioso volumen de datos de la actividad,

especialmente en España, así como su evolución, principales destinos, impacto del gasto económico incluyendo la construcción de buques de crucero, su mantenimiento y reparación, las compras de carácter operativo, los salarios de los trabajadores y el gasto de los cruceristas y las tripulaciones, así como también los gastos derivados del embarque y desembarque, vuelos, etc. Igualmente se pasa revista a los gastos indirectos. Se concluye remarcando la importancia de este segmento que mantiene un crecimiento sostenido y una productividad en alza.

En el siguiente artículo, **Vicent Esteban Chaparría**, catedrático de Puertos y Costas de la Universidad Politécnica de Valencia (ETS ICCP), explica el impacto económico de la náutica deportiva y de recreo en lo que afecta a sus puertos e instalaciones. El autor analiza la importancia actual de los diferentes puertos e instalaciones que dan servicio a la navegación y estancia de embarcaciones deportivas y de recreo. Su contribución nos muestra cómo el aumento del nivel de vida en el primer mundo ha provocado un mayor deseo de la población a desarrollar actividades de recreo en sus tiempos de ocio. Igualmente, se describen las zonas costeras de mayor implantación de la navegación de recreo y deportiva, incluyendo la pesca no comercial, las actividades subacuáticas, las instalaciones relacionadas y sus modos de gestión. Se hace hincapié en que, pese a su excelente clima y su entorno litoral, los indicadores de actividad en España son sensiblemente menores que los de otros países como Francia, EE UU, Reino Unido, países escandinavos y otros, lo que indica seguramente un déficit en la vocación marinera en nuestro país, agravado posiblemente por una fiscalidad que grava más la compra y tenencia de embarcaciones deportivas y de recreo que en nuestros países vecinos.

Finalmente, **José-Esteban Pérez García** concluye el monográfico analizando el papel de la industria de la construcción naval, principal fabricante de los buques y artefactos que sirven al transporte marítimo y a la explotación de los recursos marinos, y que eslabona un gran número de actividades diversas conectadas con actividades industriales y de servicios de todo tipo. El autor describe el histórico declive de la industria de la construcción naval europea hasta convertirse en la actualidad en casi testimonial ante la preponderancia absoluta de Corea del Sur, China y Japón; el cambio del centro de gravedad comercial desde el Océano Atlántico hacia el Pacífico, y analiza las causas que han producido esta situación. Comenta también las distintas políticas aplicadas en la Unión Europea frente a aquellas otras dirigidas más por decisiones estratégicas sobre política industrial no siempre respetuosas con las leyes del mercado y que han producido y siguen produciendo distorsiones en un mercado que es cíclico por su propia naturaleza. El autor alerta sobre los peligros para la soberanía industrial europea y sus aprovisionamientos indispensables en casos de dificultades, que aunque no esperables en el corto y medio plazo, nunca son imposibles.

En este monográfico sobre actividades marítimas que publica *Información Comercial Española* hemos tratado de presentar un escenario en el que, debido a su variedad y extensión, no todo el sector marítimo ha sido incluido, sin que ello signifique una declaración de prioridades. España debería jugar un papel más protagonista en el concierto

de las naciones marítimas tanto en Europa como en el mundo, por muchas de las razones ya expuestas por los autores, y porque en la necesaria recuperación de la actividad industrial española, el sector marítimo acumula tanto la aplicación de las últimas tecnologías como la calidad de los empleos involucrados, condiciones indispensables para un crecimiento sólido de nuestro PIB.

Los mares y océanos son y serán fundamentales para la vida y el desarrollo humano. Los países que mantienen e impulsan su vocación marítima serán los protagonistas del progreso. No así los que no lo hagan.

Quizá convenga, para acabar esta presentación, recordar, los versos de J. L. Borges: «Antes de que el sueño (o el terror) tejiera / mitologías y cosmogonías, / antes que el tiempo se acuñara en días, / el mar, el siempre mar, ya estaba y era...».