



IV CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL MADRID 2019

NAVEGANDO HACIA EL FUTURO

Organizadores:



Real
Liga
Naval
Española



////// **Memoria
y Conclusiones**



//////// Índice

- 1.** Introducción
- 2.** Motivos que fundamentan la celebración del IV Congreso Marítimo Nacional
- 3.** Organizadores
- 4.** Comité de Honor
- 5.** Programa
- 6.** Conclusiones /propuestas
- 7.** Resumen de las ponencias
- 8.** Repercusión mediática
- 9.** Patrocinadores



//////// Introducción

La Real Liga Naval Española, en colaboración con el Clúster Marítimo Español, organiza el IV Congreso Marítimo Nacional en el que se aborda la [realidad por la que atraviesa el sector marítimo español](#).

El Congreso, que marca una línea de continuidad respecto a encuentros anteriores (Santander 2014 y Cartagena 2016) intenta dotar de una mayor visibilidad a un sector marítimo, desgraciadamente poco conocido por la opinión pública española.

Finalizados los pasados Congresos, una serie de conclusiones fueron elevadas al conocimiento general de la Administración, de sociedades mercantiles, de instituciones públicas y privadas, así como de asociaciones vinculadas al mundo de la mar.

Tanto desde la Real Liga Naval Española como desde el Clúster Marítimo Español apelamos a crear una [conciencia marítima en España que nos sirva de elemento económico dinamizador](#) a través de todos los actores implicados en el sector marítimo español. Y el IV Congreso Marítimo Nacional es, al menos eso esperamos, ese escaparate en que cristalicen las justas reivindicaciones del sector.

En consonancia con los objetivos fundacionales de ambas instituciones organizadoras, finalizado el Congreso se elabora un cuaderno de conclusiones remitido al Gobierno, a los partidos políticos, a la prensa y a las asociaciones marítimas.



Objetivos

1.

Aportar una visión global del sector marítimo español y las principales novedades que sobre el mismo asoman.

2.

Abordar retos y oportunidades en nuestro sector marítimo y resaltar su papel como motor de crecimiento económico de nuestro país.

3.

Elaborar un 'Cuaderno de Conclusiones' que será remitido al Gobierno, a los partidos políticos, a la prensa y a las asociaciones marítimas recogiendo las conclusiones aportadas en el Congreso.



Organizadores



Real Liga Naval Española

La Real Liga Naval Española es una asociación de carácter privado, independiente y apolítica, sin ánimo de lucro, no adscrita a ningún organismo o institución, desde el año 1972 está reconocida por el Estado como de "Utilidad Pública".

La Liga aglutina las aspiraciones y anhelos de las cinco marinas: Armada, Mercante, Pesca, Deportiva y Científica. Los fines de la Real Liga Naval Española se encuadran en la promoción y defensa de los intereses marítimos de España en su concepción más amplia, constituyendo uno de los principales actores del sector marítimo español, manteniendo estrechos lazos con instituciones afines.

La Real Liga Naval Española dispone de 14 delegaciones que abarcan la totalidad del territorio español más Italia y Florida (USA).

También cuenta con las siguientes áreas de actividad: Cultura, Turismo Náutico, Modelismo Naval, Archivo y Biblioteca, Pesca, Arqueología Sumergida, y con una Oficina Técnico-Marítima.



Clúster Marítimo Español

El CME es una asociación sin ánimo de lucro que defiende y representa los intereses de más de 132 entidades, que engloba más de 3.000 empresas relacionadas con el sector marítimo. Es una institución que está sustentada en la colaboración y la cooperación entre todas aquellas actividades españolas ligadas con la mar.

Desde esta vocación integradora, tienen cabida en el CME actividades tales como el transporte marítimo; la construcción y reparación naval; la ingeniería e industria auxiliar marítima; la pesca extractiva y la acuicultura marina; la industria náutica de recreo, marinas y puertos deportivos; las energías de origen marino; la Armada; los puertos y servicios portuarios; los servicios marítimos, así como los clústeres regionales; la investigación marina; los agentes del sistema de I+D+i; los organismos de formación; los sindicatos y las asociaciones profesionales; la cultura, el patrimonio y el bienestar social.

El principal objetivo del CME es unificar el gran sector de la mar y contribuir, identificando intereses comunes de sus diferentes subsectores, a la definición de una Política Marítima Integrada en el marco de la Unión Europea.

Comité de Honor

S.M. el Rey D. Felipe VI
Presidente Del Comité De Honor

Excmo. Sr. D. Ángel Garrido García
Presidente de la Comunidad Autónoma de
Madrid

Excma. Sra. D^a. Manuela Carmena Castrillo
Alcaldesa de Madrid

Excmo. Sr. D. Luis Planas Puchades
Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación

Excmo. Sr. D. Guillermo Cisneros Pérez
Rector Magnífico de la
Universidad Politécnica de Madrid



//////// 5. Programa



Miércoles 8 de Mayo

08:30 – 09:00

Recogida de Acreditaciones

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales.
Avenida de la Memoria nº 4

09:00 – 09:20

Acto de apertura del Congreso

Excmo. Sr. D. Guillermo Cisneros Pérez
Rector Magnífico de la Universidad Politécnica de Madrid

D. Luis Ramón Núñez Rivas
Director Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (UPM)

D. Juan Díaz Cano
Presidente de la Real Liga Naval Española

D. Alejandro Aznar Sainz
Presidente del Clúster Marítimo Español

La Armada Española del siglo XXI

09:30 – 09:50

Almirante General D. Teodoro López Calderón
Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada

09:50 – 10:10

Al servicio de la Armada Española del siglo XXI

D^a. Susana de Sarriá Sopeña
Presidenta de Navantia

10:10 – 10:30

Coloquio

Anteriores ponentes

Moderador

D. Alejandro Klecker de Elizalde
Director Gerente de la Real Fábrica de Tapices

La Marina Mercante

10:40 – 11:00

D. Benito Núñez Quintanilla
Director General Marina Mercante

11:00 – 11:30

Coloquio

D. Benito Núñez Quintanilla
Director General Marina Mercante

D. Alejandro Aznar Sainz
Presidente de la Asociación de Navieros Españoles. ANAVE

Moderador

D. Andrés Castaño
Pantaenius y socio de la RLNE

Los Astilleros del futuro

12:00 – 12:20

Viabilidad del futuro de los astilleros nacionales

D. Ramón López Eady
Asesor independiente en Astilleros Murueta

12:20 – 12:45

Coloquio

D. Ramón López Eady
Asesor independiente en Astilleros Murueta

D. Luis Vilches Collado
Presidente del Comité de Industrialización del Instituto de Ingeniería de España

D. Diego Colón de Carvajal
Consejero Delegado Astilleros de Mallorca y Presidente AEGY

Moderador

D. Luis Guerrero Gómez
Director de Marina y Offshore de Bureau Veritas

Los Puertos

12:55 – 13:15

Horizonte y Potencial del Sistema Portuario Español Operaciones Marítimas

D. José Ramón Iribarren Alonso
Director General SIPORT21

13:15 – 13:50

Coloquio

D. José Ramón Iribarren Alonso
Director General SIPORT21

D. Pedro García Navarro
Secretario General de Asociación de Empresas Estibadoras (ANESCO)

D. Joaquín Monedero Villén
Gerente Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto

Moderador

D. Antonio M. Padrón y Santiago
Consejero Técnico de Seguridad y Medio Ambiente de la DGMM

Embajador Marítimo de la OMI

I+D+I en el sector marítimo español

15:00 – 15:20

I+D+I en el sector marítimo español

D. José de Lara
Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN)

15:20 – 15:50

Ponencias

Descubrimiento y Despliegue

D. Eduardo Balguerías
Director General del IEO

Descarbonización y potencial energético de nuestros océanos

D. Manuel Moreu
Director General de Seaplace y Consejero Independiente de Iberdrola

Robótica, automatización y transición energética en los buques

D. Alejandro Zorzo
Country Marine Market Manager de ABB

Transformación Digital y Astillero del futuro

D. Donato Martínez
Director de Tecnología y Transformación Digital de Navantia

Moderador

D. Iñaki Arbulu
Consejero Delegado de Grupo Arbulu

La Marina Deportiva

16:00 – 16:20

D. Carlos Salorenzo Ferri.
Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN)

16:20 – 16:50

Coloquio
D. Carlos Salorenzo Ferri
Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN)
D^a. Ana Núñez Velasco
Subdirectora Adjunta de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM
D. Álvaro García de Polavieja
CoFounder & CEO Sailwiz
D. Ángel López Jubete
Secretario de la Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE)
Moderador
D. Óscar Bernedo
Director del Área de Turismo Náutico de la RLNE

V Centenario de la primera vuelta al mundo

17:00 – 17:30

La Nao Victoria y la primera vuelta al mundo
D. Marcelino González Fernández
Capitán de navío (r) y Vicepresidente de RLNE

17:30 – 17:55

Coloquio
D. Marcelino González Fernández
Capitán de navío (r) y Vicepresidente de RLNE
D. José María Blanco Núñez
Capitán de navío (r) y Secretario General de la Real Academia de la Mar
Moderador
D. Luis Mollá Ayuso
Capitán de Navío
Director del Colegio Mayor Universitario Jorge Juan

21:00

(Cena Oficial del Congreso)

Hotel Meliá Castilla



Jueves 9 de Mayo

Cruceros y Ferries

09:00 – 09:20

D. Álvaro Rodríguez Dapena
Director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado

09:20 – 09:55

Coloquio
D. Álvaro Rodríguez Dapena
Director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado
D. Guillermo Amann Aldecoa
Adjunto al Presidente ORMAZABAL – Grupo Velatia
D. Adolfo Utor
Presidente del Grupo Baleària
Moderador
D. Francisco Javier Aragón Cánovas
Vocal Junta Directiva RLNE
Director de la Cátedra de la Mar de la Universidad Camilo José Cela

Pesca

10:00 – 10:20

La Marina de pesca española del siglo XXI
D^a. Alicia Villauriz Iglesias
Secretaría General de Pesca
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

10:20 – 10:55

Coloquio
D^a. Alicia Villauriz Iglesias
Secretaría General de Pesca
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
D. Javier Garat Pérez
Secretario General de la Confederación Española de Pesca
D. Basilio Otero
Presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores
Moderadora
D^a. Ana Munguía Benito
Redactora en Instituto Social de la Marina – Revista Mar

Mediación y arbitraje

11:30 – 11:50

D. Pedro Antonio Maura Barandiarán
Secretario General de la Comisión Permanente del Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte (IIMAT)

11:50 – 12:25

Coloquio
D. Pedro Antonio Maura Barandiarán
Secretario Gral. de la Comisión Permanente del Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte (IIMAT)
D^a. Matxalen Cruz
Subdirectora Técnica Transportes-Aviación de MAPFRE España
D. José Antonio Infiesta Alemany
Socio de Islaw Abogados
D. Edward Grigg
Director de Bruzon Correduría de Seguros y Reaseguros
Moderadora
D^a Esther Celdrán Quecedo
Directora Asesoría Jurídica Corporación Marítima

Mares limpios

12:30 – 13:30

Ponencias

Plastic Free, compromiso de un grupo líder

[D. Juan Carlos Díaz Lorenzo](#)

Director de Comunicación de Naviera Armas – Trasmediterránea

Combustibles alternativos para la descarbonización del Transporte Marítimo

[D. José Allona Almagro](#)

Senior Principal Surveyor – Business Development Manager. DNV GL

El mercado del gas natural licuado como combustible marino

[D. Antonio Melcón Álvarez](#)

Director General de Cepsa Gas Comercializadora de Cepsa

20 años promoviendo la filosofía azul

[D^a. Theresa Zabell](#)

Presidenta Ejecutiva Fundación Ecomar

Moderador

[D. José Luis Almazán Gárate](#)

Presidente Almazán Ingenieros

Energías marinas alternativas

15:00 – 15:20

El aprovechamiento de las energías renovables marinas. Presente y futuro

[D. Luis Ramón Núñez Rivas](#)

Director Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (UPM)

15:20 – 15:55

Coloquio

[D. Luis Ramón Núñez Rivas](#)

Director Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (UPM)

[D. Álvaro Martínez Palacio](#)

Director de Operaciones de Offshore de Iberdrola

[D. José Luis Viguera Cebrián](#)

Director Comercial de Eólica, Diversificación y Buques Civiles de Navantia

[D. Amable López Piñeiro](#)

Catedrático de la UPM, fundador del Grupo de Investigación Tecnológica en Energías Renovables Marinas

Moderadora

[D^a. Eva Novoa Rojas](#)

Directora General de la Fundación Centro Tecnológico Soermar

Realidad y retos de la Marina Mercante española

16:00 – 16:55

Debate sobre los retos y la realidad de la Marina Mercante Española

[D. Rafael Lobeto Lobo](#)

Ex Director General de Marina Mercante

[D. José Luis López-Sors González](#)

Ex Director General de Marina Mercante

[D. Felipe Martínez Martínez](#)

Ex Director General de Marina Mercante

[D. Benito Núñez Quintanilla](#)

Director General de Marina Mercante

[D. Juan Riva Francos](#)

Presidente Grupo Suardiaz

Moderador

[D. Federico Esteve Jaquotot](#)

Presidente de Honor del Clúster Marítimo Español

Financiación del sector marítimo

17:00 – 18:00

Financiación para la adquisición de buques. ¿Novedades?

[D. Carlos López Quiroga](#)

Socio de Uría Menéndez

Financiación del sector marítimo

[D. Antonio Pérez Ramírez](#)

Banco Santander

Coloquio

[D. Carlos López Quiroga](#)

Socio de Uría Menéndez

[D. Antonio Pérez Ramírez](#)

Banco Santander

Moderador

[D. Luis Vilches Collado](#)

Presidente del Comité de Industrialización del Instituto de Ingeniería de España

Acto de Clausura

18:00 – 18:15

Acto de Clausura

[D. Luis Ramón Núñez Rivas](#)

Director Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (UPM)

[D. Federico Esteve Jaquotot](#)

Presidente de Honor del Clúster Marítimo

[D. Juan Díaz Cano](#)

Presidente de la Real Liga Naval Española



////// Conclusiones

Asistimos al nacimiento de una cuarta revolución industrial que avanza a velocidades de vértigo y que afecta muy especialmente al sector marítimo. Todo ello bajo un entorno económico difícil de predecir en el que las normativas medio ambientales dentro del sector se van a ver reforzadas a nivel internacional.

Para hacer frente a este reto, finalizado el IV Congreso Marítimo Nacional, se concluye con una serie de propuestas y medidas, tal y como a continuación se detalla.

Marina Mercante

1. Reformulación del registro canario REBECA bajo premisas que le hagan competitivo con registros como el de Madeira o el de Malta.
2. Reforma y actualización de SASEMAR buscando alcanzar un modelo de salvamento menos transversal, más transparente y eficiente en consonancia con modelos ya existentes en otros países.
3. Puesta en marcha de un buque escuela de la Marina civil bajo control de la DGMM en la que nuestros futuros marinos puedan desarrollar sus prácticas a bordo. Esta medida se complementaría con una bolsa de trabajo manejada desde la propia DGMM.
4. Creación de un cuerpo especializado dentro de la DGMM en la lucha contra siniestros y la contaminación.
5. Actualización y formación continuada para los inspectores de la DGMM mediante embarques en buques de salvamento y remolque.
6. Creación de un centro consultivo de la DGMM con la participación de ex directores generales.
7. Reducción de tasas y servicios portuarios para los usuarios más frecuentes.

//////// Conclusiones

Armada

1. Fortalecimiento de la colaboración público-privada.
2. Concienciación a la ciudadanía del papel de la Armada y de los demás organismos competentes en seguridad marítima, tanto en el entorno cercano como en el lejano.
3. Potenciación de la coordinación entre todos los actores en el ámbito marítimo.
4. Incremento de presupuestos anuales destinados al aumento de las capacidades operativas de los medios de organismos con competencias en Seguridad Marítima.
5. Continuación de los planes de renovación de los medios navales (fragatas, submarinos, helicópteros, vehículos no tripulados, etc.).
6. Mantenimiento de la participación de la Armada en las misiones y despliegues internacionales.

Marina de Pesca

1. Ajuste en Bruselas de los niveles de capturas en proporción real al volumen de la flota española.
2. Exploración de nuevos caladeros.
3. Programa europeo de lucha contra la pesca ilegal.
4. Mayor inversión en la renovación de la flota pesquera y en I+D+i en seguridad y prevención, vía incentivos fiscales.

//////// Conclusiones

Marina deportiva

1. Concienciación por parte del sector a gobiernos autónomos y autoridades locales sobre las bondades de este sector a fin de evitar irracionales medidas como las recientemente adoptadas en Baleares bajo la falsa excusa de proteger la posidonia.
2. Eliminación del impuesto de matriculación que afecta a las embarcaciones de más de 8 metros de eslora, al ser un impuesto que sólo existe en nuestro país, que obstaculiza el desarrollo de la industria, provoca costes económicos, genera inseguridad jurídica y provoca deslocalización.
3. Promulgación de una normativa relativa al abandono y desguace de barcos deportivos. Se calcula que en España hay 15.000 embarcaciones abandonadas.
4. Promulgación de una normativa que obligue a las compañías de seguros a suministrar a la Administración marítima los datos de sus asegurados en orden a crear un fichero informático de embarcaciones de recreo al estilo del ya existente para los automóviles.
5. Fomento de las marinas secas fruto de la estacionalidad de la náutica deportiva y la escasez de oferta de amarres (no existe un solo proyecto de construcción de nuevos puertos deportivos).
6. Aceptación de nuevos modelos de consumo como el uso de amarres compartidos por más de un usuario (economía colaborativa) y a nuevas soluciones tecnológicas (amarres por horas).
7. Cortar por parte de la Administración la sangría de huida de embarcaciones con pabellón español hacia terceros pabellones más baratos y flexibles.
8. Mayor control sobre las responsabilidades contenidas en las pólizas de seguro afectas a la navegación deportiva y a los puertos deportivos.
9. Apuesta por la construcción de nuevos puertos deportivos, en especial para aquellos que contemplen las grandes esloras.

/////// Conclusiones

Astilleros

1. Incremento de la productividad y la reducción de costes a través de programas de I+D+i fiscalmente fomentados por la Administración.
2. Fomento de alianzas estratégicas internacionales.
3. Apoyo a los astilleros en la búsqueda de mecanismos de garantía que ofrecer a los armadores.
4. Mantenimiento del modelo de colaboración Armada/Navantia.
5. Transformación digital, ya en marcha, que hará a nuestros astilleros más competitivos, viables y sostenibles. Mantenerse en la vanguardia tecnológica será condición indispensable para asegurar el futuro: Big Data, IoT, nube, impresión 3D, nuevos materiales, plataforma digital, vehículos autónomos, realidad V&A, modelización y simulación, inteligencia artificial, ciberseguridad, robótica y blockchain.

Puertos

1. Colaborar con el Organismo de Puertos del Estado, en los trabajos para la elaboración de un nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General.
2. Creación de la figura del “practicaje asistido”, previa solicitud a la Administración portuaria con reducciones en coste de las tarifas de practicaje de servicios seguros y aplicación de “tarifas planas”.
3. Creación de Consejos de Arbitraje en los que figurasen como miembros natos los capitanes marítimos.
4. Encuadrar a los capitanes marítimos como órganos directivos de la Administración General del Estado, con categoría de subdirector general adjunto (nivel 29).
5. Adaptación de los puertos a las nuevas tipologías de buques, y al gigantismo observado en portacontenedores y cruceros.

/////// Conclusiones

Mares limpios

1. Formulación europea de normativas a medio plazo sobre el uso de combustibles que permitan a los armadores configurar sus modelos de flota.
2. Concienciación social sobre el preocupante estado de los océanos y la necesidad de revertir esta realidad.

Energías marinas

1. Promulgación de una regulación estatal sobre energías marinas alternativas. En la actualidad, existe una regulación del año 2007 compleja y confusa que no invita a la inversión.
2. Apuesta por la innovación y la aparición de nuevas tecnologías (I+D+I).

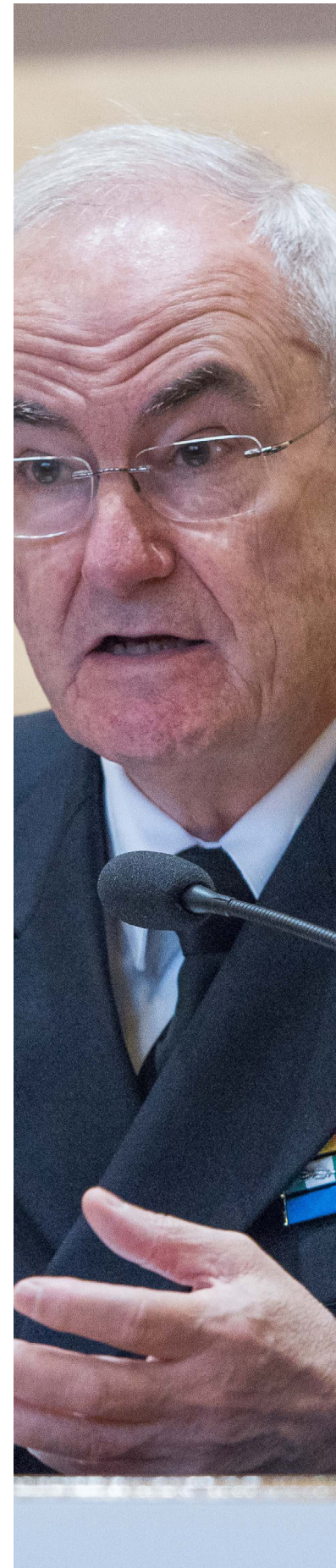
Mediación y arbitraje en el transporte

1. El colapsado modelo judicial español aboca a nuevos modelos de resolución pacífica de conflictos, máxime en el sector del transporte marítimo. Se hace precisa una apuesta por la constitución de cortes de mediación y arbitraje especializadas, flexibles, rápidas y profesionales. El Brexit abre una vía a que en nuestro país se impongan este tipo de cortes.

Propuesta de futuro

1. Estudiar las ventajas que supondrían para el sector, la conveniencia de la creación de un Organismo Administrativo que acabe con la transversalidad administrativa que afecta al sector marítimo español; dependiente de nueve Ministerios diferentes, lo que impide desarrollos normativos coherentes y lineales en pro del sector. El Clúster Marítimo Español, como el resto de los Clúster Marítimos Europeos, nacieron como recomendación de la Unión Europea, para apoyar a los Estados miembros en la integración de las numerosas políticas relacionadas con el mar, aplicadas desde ámbitos muy diferentes.

////// Resumen de las ponencias



La previsible Armada Española del siglo XXI

Almirante General D. Teodoro López Calderón.
(Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada).

El principal cometido de la Armada se encuadra en el concepto de seguridad, que se gestiona a través de:

- La disuasión y la defensas son acciones propiamente militares de alta intensidad (flota) y pueden tener carácter nacional o llevarse a cabo en misiones internacionales.
- La gestión de crisis bajo un enfoque integral en evitación de una escalada del conflicto.
- La seguridad marítima como actividad cívico-militar de prevención de los riesgos en colaboración con los Estados y la Comunidad Internacional, preservando los intereses marítimos nacionales contra amenazas criminales.
- La proyección exterior bajo marcos de seguridad cooperativa y cooperación con organismos del Estado.

En relación al futuro de la Armada, éste se alinea en dos ejes:

PERSONAL

Ante el reto digital, el personal se configura como pilar fundamental de la institución. La excelencia en la formación del personal será fundamental para asegurar el empleo y mantenimiento de los sistemas de armas. Se impone una evolución en el estilo de liderazgo mediante una correcta delegación en base a la finalidad y no en base a la simple ejecución. Todo ello aderezado con una más completa gestión del conocimiento, aprovechando los recursos humanos de que dispone la Armada.

ORGANIZACIÓN

El desafío digital impone evolucionar hacia una nueva estructura en red, cuya arquitectura se orienta a servicios para controlar los procesos de trabajo y facilitar los indicadores de eficiencia de la organización.

En cuanto a la previsible flota española del siglo XXI, ésta se dibujará en los contornos de la nueva realidad que marcan los nuevos modelos de combate, la proliferación del ciberespacio, la evolución de los sistemas de combate, sensores, armas, y la irrupción de enfrentamientos remotos y unidades no tripuladas. Esta nueva realidad dotará de una mayor autonomía y de un servicio de conexión de datos de gran capacidad y soporte de intercambio de información (gemelo virtual, apoyo logístico 4.0, etc.).

Para acometer estos retos de futuro inmediato disponemos de una importante industria de defensa, fundamentalmente en el campo de la construcción naval, gracias a un modelo de éxito de colaboración público-privada con Navantia. Ello ha hecho posible recientemente la firma de la construcción de las nuevas fragatas F-110 que facilitarán más de 7.000 empleos, asegurando una vanguardia tecnológica que facilitará la exportación de productos similares a terceros países. Destacar también que España es de los pocos países del mundo con capacidad para construir un submarino.

Finalmente, concluir que las necesidades de cambio suponen una oportunidad de evolución hacia los retos del futuro.

Al servicio de la Armada Española del siglo XXI

D^a. Susana de Sarriá Sopeña. (Presidenta de Navantia).

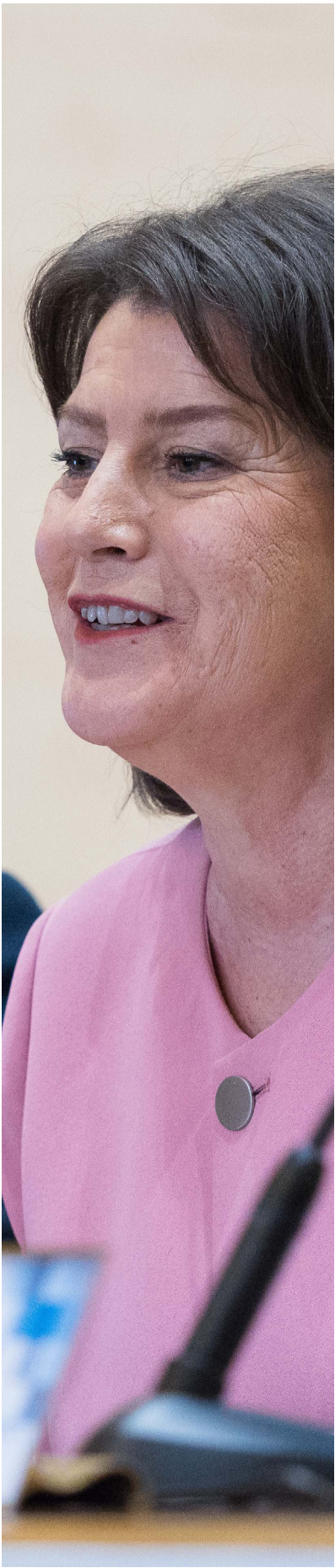
El actual modelo de colaboración público-privado entre Navantia y la Armada nace en el siglo XVIII bajo un formato similar al actual, con la idea de dotar a España de las precisas herramientas para su defensa naval. Con el paso del tiempo, este modelo ha demostrado ser un paradigma de éxito. A ello contribuyó, hace 25 años, la construcción de la Fragata F-100, en su momento, la mejor fragata del mundo. Dando un envidiable salto tecnológico, la nueva fragata F-110 vendrá a reemplazar a las actuales F-100, convirtiéndose, de nuevo, en la mejor fragata del mundo. Otro eje de esta colaboración con la Armada es la próxima entrada en servicio del submarino S-80 tras la oportuna modificación del programa de submarinos.

El éxito de este modelo industrial ha favorecido la internacionalización del producto y la exportación del Buque de Acción Marítima, incluyendo en todos los buques exportados sistemas de mantenimiento sensorizado y monitorizado, en evitación del antiguo modelo de mantenimiento preventivo. Este proceso exportador sirve para construir “trozos de España” fuera de nuestras fronteras. También ha favorecido la ampliación de esta colaboración a instituciones como el Ejército de Tierra o la aplicación de instrumentos tecnológicos en la vigilancia de puertos. El proceso de internacionalización lleva a Navantia a colaborar con astilleros de otros países en busca de la adjudicación de programas, con el consecuente ahorro de costes y mutuas transferencias de tecnologías.

En cuanto a los futuros retos de Navantia se destaca la adaptación de sus centros fabriles al concepto de Astillero 4.0, que supondrá importantes ventajas tecnológicas y competitivas. La transformación digital, la interconectividad y la ciberseguridad serán los ejes de la adaptación a esta cuarta revolución industrial que avanza a velocidades de vértigo. Gracias a ello, nace el llamado “Gemelo Digital”, ideado para optimizar los procesos de mantenimiento a través del Big Data, la realidad aumentada y la realidad virtual, todo ello con menores riegos y menores costes. Este “Gemelo Digital” asegura el mantenimiento preventivo (apoyo logístico integrado), el apoyo a la mejora del ciclo de vida de los buques.

Con esta nueva visión digitalizada se favorece el trabajo de las empresas contratistas bajo un esquema que nace cuando el arsenal recibe los datos y los distribuye a éstas. Tras el oportuno análisis, son las empresas contratistas las que atienden las necesidades del barco sin necesidad de pasar por el arsenal. Todo ello, bajo el control y la gestión del éste.

Preocupados por el deterioro del medio ambiente, Navantia se alinea con los objetivos de desarrollo sostenible de la ONU hacia una sociedad descarbonizada, impulsando sistemas de propulsión menos agresivos al medio ambiente. Navantia será capaz de competir con astilleros chinos y coreanos por la vía de la sostenibilidad.



La Marina Mercante Española del siglo XXI

D. Benito Núñez Quintanilla. (Director General Marina Mercante).

Antes de entrar a visualizar lo que pueda ser el futuro de nuestra Marina Mercante, convendría definir qué se entiende por Marina Mercante. Este concepto supera el concepto de flota, el número de buques que enarbolan el pabellón español o el registro de buques controlados por los armadores españoles. La idea de Marina Mercante debe asociarse a una idea más amplia enmarcada en el concepto de “shipping industry”.

Antes de entrar a hablar sobre el futuro de la Marina Mercante española recordemos cuál es su realidad actual. Siendo la economía española la cuarta economía del euro, nuestra flota mercante sólo alcanza el puesto quince entre las flotas mercantes del entorno euro. Se ha llegado a esta situación porque en España ha faltado una política consensuada de futuro sobre el sector. Esta falta de planificación de futuro ha traído como consecuencia la poca significancia de la flota mercante española.

La flota mercante bajo pabellón español es irrelevante a nivel internacional. Esta irrelevancia no se salvaría incluyendo el registro de los buques controlados por armadores españoles bajo terceros pabellones. Aspirar a que en el futuro esta situación cambie notablemente no es una visión realista.

España ha perdido la oportunidad que han aprovechado otras naciones del euro para desarrollar pabellones de conveniencia fiscalmente atractivos. El Registro Canario ha carecido del desarrollo preciso para evitar que nuestros armadores registren sus buques en el mismo.

En base a todo lo expuesto, el futuro de la Marina Mercante española debe enmarcarse en la nueva realidad que las tecnologías 4.0 abren ante nosotros, y a la realidad de la lucha contra el cambio climático. Ambos hechos van a marcar nuevos modelos para el futuro de nuestra flota mercante.

Desde el punto de vista de la Administración marítima estimamos que su papel debe circunscribirse a establecer los soportes a la actividad marítima, estableciendo herramientas enfocadas a permitir a los armadores españoles competir en igualdad de condiciones huyendo de políticas de promoción o subvención.

El Director General de Marina Mercante se mostró pesimista respecto a la posibilidad de poner en marcha un registro especial europeo en función de fracasados intentos en el pasado.

En el turno de preguntas D. Alejandro Aznar (Clúster Marítimo Español), en su condición de presidente de ANAVE, puntualizó que hemos llegado a esta situación por un error de enfoque industrial del pasado basado en el apoyo del Estado a la industria de la construcción naval y, solo subsidiariamente, a la flota. La política correcta hubiera sido la contraria, es decir, apoyo a la flota mercante para que ésta acabase incidiendo sobre los astilleros encargando sus construcciones. El armador español, por una cuestión de comodidad acabaría encargando sus construcciones en astilleros nacionales. Destacó también el importante esfuerzo que hacen los armadores españoles en su proceso de adaptación a las nuevas normativas medioambientales. También pidió una mayor flexibilidad en las inspecciones a los buques y la creación de un registro, que podría ser el canario una vez reformado, bajo tutela de la iniciativa privada que, además de ser rentable, atrajese a los armadores españoles y de otros países. Finalmente, alentó a todos los armadores españoles a seguir trabajando por nuestra flota mercante. Como dato significativo, expuso que, tras tocar suelo, en el último año la flota mercante española ha registrado un incremento de tonelaje de más del 25%.

Viabilidad de los futuros astilleros nacionales

D. José Ramón López Eady. (Asesor Astilleros de Murueta).

La realidad actual del mercado de la construcción naval en el mundo refleja la desaparición de actores como el Reino Unido, el sostenimiento en Europa de países como Holanda, Italia y Alemania, la irrupción de China y el estancamiento de emergentes como Vietnam o Filipinas. España, que llegó a ostentar el tercer puesto europeo, en la actualidad se sitúa en el sexto puesto, debido al affaire del tax lease. Nuestro más directo competidor es Turquía, que con motivo del referido tax lease, ha conseguido implementar una industria competitiva en costes salariales con el apoyo de una sólida industria auxiliar. De cualquier modo, la industria naval española podría competir con Turquía y el resto de países europeos con el apoyo del tax lease como instrumento de financiación. La mayor parte de los clientes que operan con astilleros nacionales son armadores españoles.

Europa concentra su potencia constructiva naval en el rango de los cruceros (Italia, Francia y Alemania). La industria naval española comienza a incorporarse a este tipo de construcciones.

Conviene recordar que el sector de la construcción naval es un generador de empleo con gran capacidad tractora y una implantación básicamente regional. En España se echa en falta la existencia de algún tipo de asociación representativa de la industria auxiliar.

A nivel mundial el sector se caracteriza por:

- Existencia de un programa de reindustrialización europea.
- Un cierto cansancio de los armadores con China.
- Un incremento de los salarios en Extremo Oriente.
- Un incremento de la competitividad industrial española.
- El estancamiento de países emergentes.

Los grandes peligros a los que se enfrenta el sector son:

- Las crisis económicas.
- Los tipos de cambios desfavorables.
- Nuevos actores.
- Existencia o inexistencia de apoyos financieros.
- La adaptación al modelo de externalización productiva.
- La evolución de los sistemas productivos.
- El proceso de modernización de la gestión del astillero.

Las estrategias de futuro pasan por:

- La búsqueda de socios estratégicos.
- Colaboración con la industria auxiliar.
- Protección al socio tecnológico nacional.



Diego Colón de Carvajal (Astilleros de Mallorca) realizó un resumen de la realidad del mercado de yates, destacando el auge de este sector, dominado por países como Italia, USA, Holanda y Alemania. Dentro de Europa el liderazgo lo disputan Francia (35%), Italia (35%), España (25%) y Malta (5%). En el subsector de las reparaciones España es fuertemente competitiva. Se augura un futuro prometedor para el sector de la construcción de grandes yates.

Luis Vilches (Instituto de Ingeniería de España) resalto que la revolución digital debe afrontarse como un reto y echó en falta la existencia de una asociación potente en representación de los pequeños y medianos astilleros y las industrias auxiliares como interlocutora ante la Administración marítima española.



Los Puertos

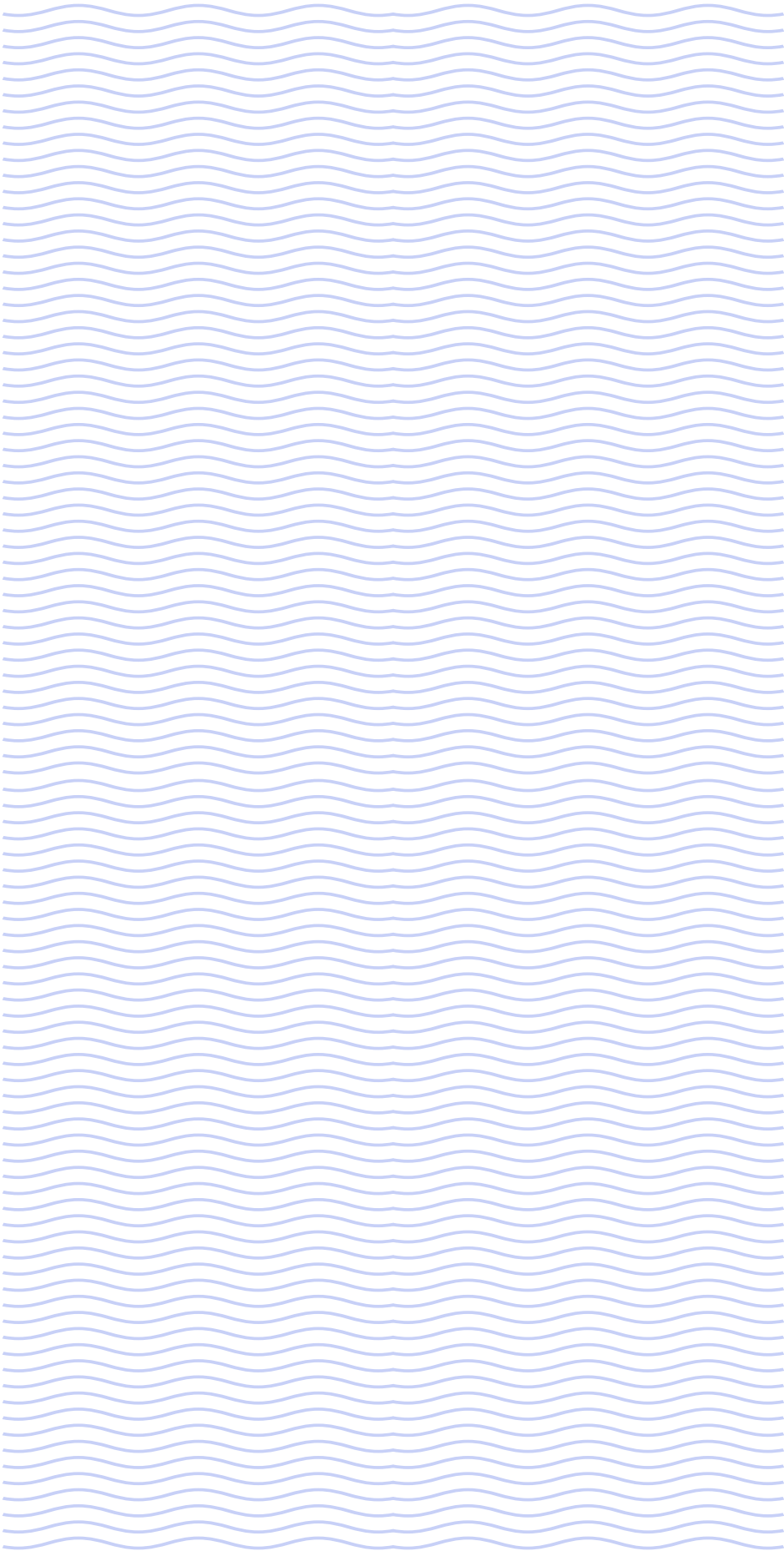
D. José Ramón Iribarren Alonso. (Director general de Siport 21).

Consideraciones generales:

- La posición geoestratégica de la Península ibérica (eje Mediterráneo/ Atlántico y eje Europa/África).
- 28 Autoridades Portuarias gestionan 46 puertos que, en ocasiones, compiten entre sí, vía tasas.
- Puertos del Estado es un organismo solvente desde el punto de vista financiero que no precisa de los presupuestos generales del Estado para su funcionamiento.
- Nuestros puertos concentran el 12% del tráfico europeo.
- Nuestros principales competidores se encuentran en el Mediterráneo, especialmente en el norte de África (Tangermed).
- Entre 1990 y 2010 se han desarrollado importantes infraestructuras portuarias, algunas de ellas sin ocupación proporcional hoy en día.
- Desde el año 2000, la carga de contenedores se ha multiplicado por 3, los cruceros por 4, los graneles líquidos han crecido un 3%, los graneles sólidos un 10% y el tráfico total un 70%. Datos que muestran gran dinamismo, pese a la crisis iniciada en 2008.
- Valencia es el primer puerto en contenedores (5,2 millones teus/año), Algeciras en graneles líquidos (31,9 millones de toneladas), Gijón en graneles sólidos (17,2 millones de toneladas), Barcelona en cruceros (3 millones de turistas) y Baleares copa la primera posición en el transporte de pasajeros (8,9 millones de personas).
- Valencia ocupa el puesto 29º mundial en tráfico de contenedores y el 5º europeo. Rotterdam mueve 14 millones anuales.

Retos de futuro:

- Optimizar la ocupación de las actuales aguas abrigadas a través de la adaptación de los puertos a los nuevos tráficos y a nuevas tipologías de buques, la atención a nuevas demandas medioambientales, alianzas estratégicas y la mejora de la conectividad y la logística.
- Mejora de la eficiencia mediante una mejora de los servicios portuarios, una información operativa, la optimización de los accesos y una adecuada información meteorológica marítima.
- Seguridad marítima buscando nuevos enfoques según criterios de negocio.
- Innovación 4.0 incidiendo para ello en la transformación digital, la implantación del concepto industria 4.0, la optimización de procesos y el uso de herramientas de decisión fiables y objetivas.
- Sostenibilidad bajo un enfoque poliédrico, social, ambiental, económico e institucional. Todo ello, bajo una visión integral.
- Formación y especialización promocionando nuevos perfiles profesionales, mayor especialización laboral y el uso de nuevas tecnologías.



Pedro García Navarro (ANESCO) señaló como puntos débiles del sistema portuario el excesivo número de puertos que compiten entre sí, la excesiva regulación normativa portuaria actual, las rigideces laborales y la falta de seguridad jurídica, la falta de coordinación entre puertos y finalmente, la incongruencia de que con una caja que supera los mil millones de euros, los puertos españoles no sean capaces de abaratar sus tasas.

Joaquín Monedero Villén (Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto) hizo hincapié en los servicios de puerto (practicaje, amarre y remolcadores) como recursos preventivos de la seguridad dentro de la lámina de mar. Reflexionó a continuación sobre la necesidad de una “ventanilla única administrativa” que acabe con la competencia entre puertos y el exceso de burocracia del modelo actual. Finalmente, recordó que, a día de hoy, carecemos de ordenanzas portuarias.



I+D+I en el sector marítimo español

D. José de Lara (COIN), D. Eduardo Balguerías (IEO), D. Manuel Moreu (Seaplace), D. Alejandro Zorzo (ABB) y D. Donato Martínez (Navantia).

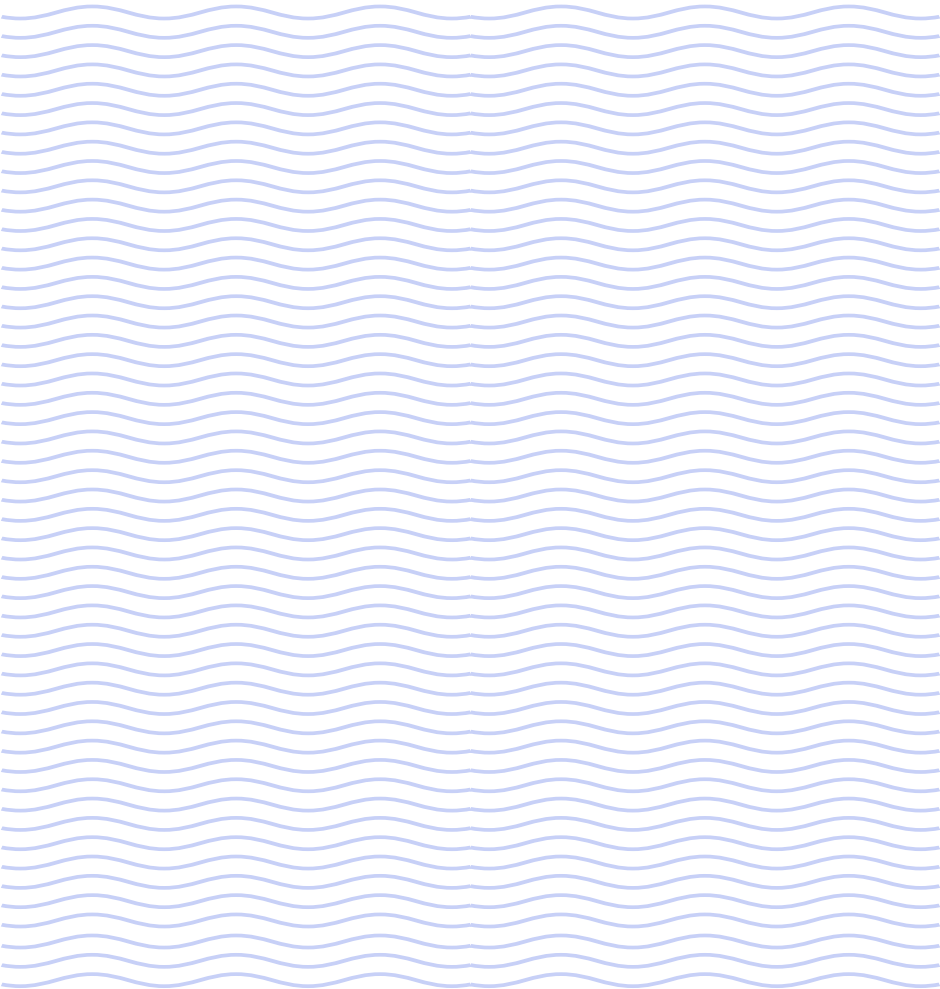
Se acepta como verdad incuestionable que sólo existe un único océano interrelacionado que ocupa el 70% de la superficie de la Tierra, supone el 25% de la biodiversidad y tan solo ocupa el 5% de la actividad humana. Todo ello lleva a pensar que el futuro de la humanidad se encuentra en el mar, del que tan solo conocemos un 10%.

El mar supone la mayor fuente de recursos del planeta, lo que ha venido a implantar el concepto de economía azul como sector estratégico de futuro para la humanidad.

Tradicionalmente el hombre ha venido viviendo de espaldas al mar. Sólo finalizando el siglo XX comienzan a surgir iniciativas internacionales relacionadas con el mar: la ley del Mar (1982), Programa 21 (1989), Conferencia de Río sobre medio ambiente y desarrollo (ONU, 1992), Código de conducta sobre pesca responsable (FAO, 1995), Cumbre de Johannesburgo sobre desarrollo sostenible (ONU, 2002), Conferencia Río+20 sobre desarrollo sostenible (ONU, 2012) y Objetivo 14 de desarrollo sostenible (ONU, 2016). Todo ello en la búsqueda de una sostenibilidad social, económica y ambiental.

Avanzar en la economía azul requerirá un notable incremento de los sistemas de observación y de un incremento en la frecuencia de tales observaciones. Ello necesitará de un importante salto tecnológico. En España, el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades ha puesto en marcha una estrategia de economía azul mediante la creación de una serie de grupos de trabajo y de identificación de las fases de trabajo con la esperanza de disponer en octubre de 2019 de un primer borrador.

En relación con la descarbonización, cabría señalar que las emisiones anuales de CO2 ascienden a 50.000 millones de toneladas, a las que el sector marítimo tan sólo contribuye con un 2%, dato significativo si se tiene en cuenta que el 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima. El principal reto de futuro no será otro que la reducción de emisiones y, para ello, se hará preciso recurrir a la electrificación. El sector marítimo será un sector movido por la electricidad como fuente energética limpia. Otra apuesta pendiente será la del fomento de la energía eólica marina; apuesta a la que España parece haber renunciado.



Los futuros buques serán eléctricos, digitales y conectados, bajo tres ejes: la sencillez, la eficiencia y la seguridad. Ya en 1991 existían barcos eléctricos de 100 metros de eslora trabajando en el norte de Europa. Los buques autónomos son, hoy en día, ya una realidad que irá en aumento con la aplicación de la inteligencia artificial. La construcción de los barcos del futuro deberá basarse en enfoques digitales integrados.

Los primeros robots marinos datan de 1976. En la actualidad los robots son una realidad avanzada que les permite interactuar entre sí con reducciones importantes de costes constructivos. La digitalización ha llegado para quedarse, pero sólo será posible bajo fórmulas de partenariado. La tecnología ha dejado de ser un problema.

Los astilleros del futuro no se podrán explicar sin una previa transformación digital ya en marcha. Serán, si quieren subsistir, competitivos, viables y sostenibles. La calidad del empleo será mayor y mejorará la experiencia del empleado. Mantenerse en la vanguardia tecnológica será también condición indispensable para asegurar el futuro: Big Data, IoT, nube, impresión 3D, nuevos materiales, plataforma digital, vehículos autónomos, realidad V6A, modelización y simulación, inteligencia artificial, ciberseguridad, robótica y blockchain.

Tres ejes determinarán el futuro: la velocidad, la intensidad y las personas.



La Marina deportiva

D. Carlos Sanlorenzo Ferri. (Secretario General ANEN).

Algunos datos sobre el sector: genera un valor añadido bruto de 4.822 millones de euros, una producción efectiva de 11.951 millones de euros y da empleo a 82.000 personas. Sin embargo, el sector se encuentra muy lejos de la realidad de países competidores como Francia, Grecia o Italia. Ello confiere a España un todavía muy largo recorrido de futuro. Aspiramos a que España se convierta en la Florida de Europa en el mercado de la náutica deportiva y de recreo.

Desde el año 2013 las matriculaciones de embarcaciones deportivas han venido creciendo lenta pero sostenidamente. El 85% de la flota lo componen embarcaciones de menos de 8 metros de eslora. Baleares lidera el mercado a nivel nacional, seguida de Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía y Canarias.

Los objetivos de futuro se concretan en:

- Ensaltar el valor social y económico del sector.
- Potenciar su crecimiento vinculado al turismo.
- Nuevas formas de consumo.
- Medidas para rejuvenecer a nuestros usuarios.
- Crecimiento sostenible y respetuoso con el medio ambiente.
- Armonizar y modernizar el entorno jurídico y fiscal.

Se resalta la nueva normativa recientemente promulgada que permite a patrones y capitanes de yate ejercer remuneradamente la profesión de patrón y la normativa a punto de salir que regulará actividades menores en el interior de los puertos encaminada a mejorar la seguridad a bordo.

En cuanto a normativas pendientes, el sector sigue siendo prisionero del impuesto de matriculación; un impuesto que sólo existe en nuestro país, que obstaculiza el desarrollo de la industria, provoca costes económicos, genera inseguridad jurídica y provoca deslocalización. Frente a estos notables perjuicios, se trata de un impuesto que apenas recauda al año 16 millones de euros. Otra normativa pendiente es la relativa al abandono y desguace de barcos deportivos. Se calcula que en España hay 15.000 embarcaciones abandonadas. Finalmente quedará pendiente una normativa que obligue a las compañías de seguros a suministrar a la Administración marítima los datos de sus asegurados en orden a crear un fichero informático de embarcaciones de recreo al estilo del ya existente para los automóviles.

Conscientes de la importancia de este sector, la Dirección General de la Marina Mercante ha creado recientemente un área específica de náutica de recreo. La estacionalidad de la náutica deportiva y la escasez de oferta de amarres (no existe un solo proyecto de construcción de nuevos puertos deportivos) obligará a recurrir a las marinas secas, al uso de amarres compartidos por más de un usuario (economía colaborativa) y a nuevas soluciones tecnológicas (amarres por horas). Se imponen por tanto nuevos modelos de consumo. La Dirección General de Marina Mercante asume el reto de cortar y revertir el proceso de huida de embarcaciones españolas hacia otros pabellones menos caros y más flexibles.

El sector debe realizar una intensa labor de concienciación a gobiernos autónomos y autoridades locales sobre las bondades de este sector a fin de evitar irracionales medidas como las recientemente adoptadas en Baleares bajo la falsa excusa de proteger la posidonia.



Conferencia sobre el V centenario de la primera vuelta al mundo

D. Marcelino González Fernández. (Vicepresidente de la RLNE).

Aunque la paternidad de la aventura de la primera circunnavegación fue netamente española, cabría admitir, sin embargo, que, sin el espíritu aventurero y el idealismo mercenario de Magallanes, aquella circunnavegación no se hubiese podido llevar a cabo. Inicialmente, Magallanes intentó vender sus servicios a la Corona portuguesa, para acceder por una ruta occidental a las islas de las especias. Resulta evidente que Magallanes nunca tuvo en mente circunnavegar la tierra. Fracasada su gestión en Portugal, Magallanes se ofrece al emperador Carlos I, quien extrañamente en alguien tan apegado a la tierra y tan poco dado a las aventuras marítimas, acepta sufragar el viaje. Sin ser consciente de ello, el 20 de septiembre de 1519 Juan Sebastián Elcano, bajo las órdenes de Magallanes, parte a su encuentro con la Historia desde Sanlúcar de Barrameda.

La expedición retrasará casi un mes su salida al Atlántico por temor a una escuadra portuguesa enviada con las órdenes de echar a pique las cinco naves españolas. Superado este primer obstáculo, Magallanes se dirige a la costa de Brasil en dirección al sur hasta encontrar, el hoy conocido como “Estrecho de Magallanes”, que le daría acceso al Pacífico. Desde allí, la expedición se dirigió a las Islas Filipinas, donde fallecería Magallanes en una escaramuza contra los indígenas (Mactán, 1521). Y es aquí donde realmente se inicia la gesta. Es Elcano quien abraza la Historia. Agobiado por una situación precaria, sin medios, ni esperanzas, a bordo de la Victoria, Elcano se adentra en el Índico, cruza el Cabo de Buena Esperanza y se dirige a Cabo Verde sorteando las flotas portuguesas. En Cabo Verde se abastece accidentalmente de víveres, viéndose obligado a poner tierra de por medio una vez reconocido por los portugueses. El 8 de septiembre de 1522 Elcano arribaba a Sanlúcar junto a 17 famélicos marineros que acababan de escribir una de las más gloriosas páginas de la Historia.

Esta es, a grandes rasgos, la historia de una aventura española, financiada con el dinero de la Corona española que vendría a ensanchar el mundo de los descubrimientos abriendo nuevas sendas al futuro de la navegación.



Cruceros y ferries: impacto sobre la economía y el medio ambiente

D. Álvaro Rodríguez Dapena. (Director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado).

Desde hace dos décadas, el tráfico de pasajeros en España, ha crecido notablemente. A ello ha contribuido muy especialmente la incidencia de los cruceros. Anualmente en nuestro país se mueven 36 millones de pasajeros que se distribuyen en porcentajes muy similares entre el tráfico interinsular, el tráfico con el norte de África y el tráfico de los cruceros. Tanto el tráfico interinsular como el norteafricano se caracterizan por su estacionalidad. La tipología de los buques varía según los tráficos.

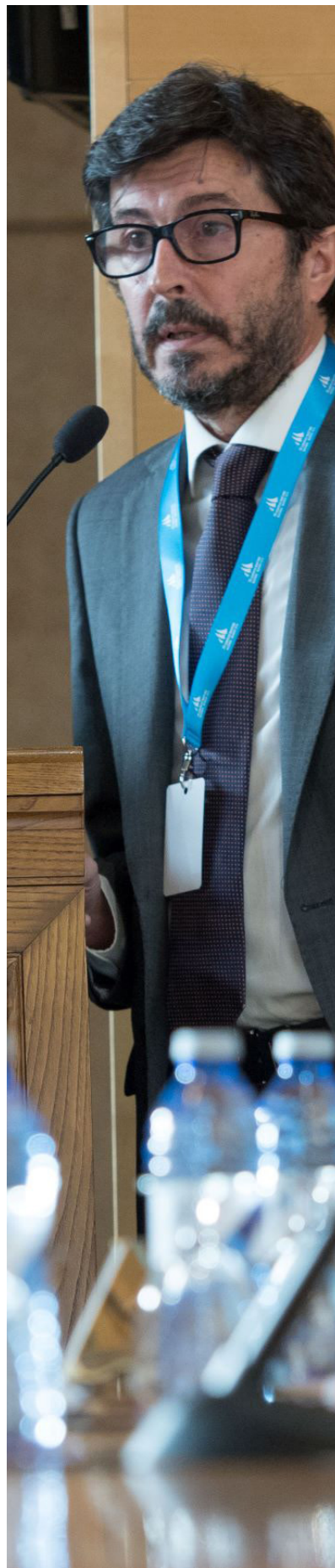
Algunos datos sobre el impacto de los cruceros: generan un valor añadido bruto de 1.481 millones de euros anuales, el crucerista gasta una media de 120 euros diarios y las navieras pagan una media de 110.000 euros por escala en puerto.

La tendencia al gigantismo de los buques destinados a cruceros genera una serie de problemas en los puertos de acogida: dificultades de maniobrabilidad, problemas de asignación de atraques, intrusión visual sobre el casco urbano y la incidencia sobre el entorno urbano. Algunas soluciones adoptadas han consistido en llevar los barcos a diques de abrigo alejándolos del centro urbano, implementar el uso de cold ironing durante las estancias en puerto o la implantación del GNL como combustible de los buques. De hecho, ya existen cruceros propulsados por GNL cuyo suministro suele efectuarse a través de gabarra. En España, Balearia es un claro ejemplo de adaptación de sus buques a este tipo de combustible que reduce las partículas y el azufre, no tanto el CO2. Se cuestiona si este combustible será tan sólo un combustible de transición hacia otros todavía más limpios. En Grimaldi ya ensayan con buques híbridos (placas solares y baterías de litio). En 2025 trece puertos en España deberán ofrecer y garantizar suministros de GNL, y se fija 2050 como el año de la descarbonización total.

En enero de 2020 entran en vigor nuevas normativas medioambientales que supondrán para los armadores importantes incrementos de costes y crearán en el sector tensiones ante lo que se anuncia como una cada vez mayor rigidez en las normativas sobre el medio ambiente.

A modo de conclusión:

- El tráfico de pasajeros se constituye como estratégico.
- La tendencia al gigantismo de los buques cruceros obliga a una reestructuración de infraestructuras portuarias.
- El sector debe crecer en paralelo a la sostenibilidad.
- Se hace precisa una mayor innovación (Plan puertos 4.0).
- Se impone un diálogo constructivo entre el puerto y la ciudad.



La Marina de pesca española en el siglo XXI

Dña Alicia Villauriz Iglesias. (Secretaria General de Pesca).

En relación a la industria pesquera, España es el primer país de Europa y tercero en el mundo. Nuestra flota extractiva actúa en todos los mares, somos un referente internacional en la industria conservera y líderes en acuicultura.

Nuestra pertenencia a la Europa comunitaria nos obliga a actuar dentro de los parámetros de la política de pesca comunitaria (PPC), que recientemente ha venido a marcar como directrices el rendimiento máximo sostenible y la obligación de desembarque. El rendimiento máximo sostenible va enfocado a garantizar situaciones biológicas razonables en el futuro, mientras la obligación de desembarque obliga a desembarcar en puerto todo lo capturado. Resulta curioso observar que esta última medida haya sido impulsada por el Reino Unido, en vísperas del Brexit. El descarte perjudicará las artes menores españolas, obligando además a un mayor trabajo a bordo clasificando las capturas. Se pone sobre la mesa la discusión sobre si el descarte vendrá a romper tradicionales cadenas tróficas.

En relación a la vertiente exterior de la PPC, ésta se enmarca en los siguientes parámetros:

- Los acuerdos de asociación del sector pesquero con terceros países.
- Organizaciones regionales de pesca que inciden en la gobernanza de los océanos (ICCAT, NAFO, CIAT, SPRFMO, NEAFC).
- Las tensiones que genera la incertidumbre por el Brexit. Una salida con acuerdo obligaría al Reino Unido a mantenerse dentro de los criterios de la PPC hasta el 31 de diciembre de 2020. Si se realizase sin acuerdo, se verificaría de inmediato la soberanía británica sobre su zona económica exclusiva.
- La gobernanza internacional de los océanos (incluida la pesca) se dirime en el ámbito de la ONU (agenda 20/30) con especial atención al problema de la pesca ilegal.
- El crecimiento azul se plantea como una estrategia a largo plazo bajo criterios de sostenibilidad.

Los principales problemas de la pesca en España, además del mencionado del descarte, se centran en:

- La dificultad del relevo generacional. Las nuevas generaciones ven la pesca como un trabajo duro, peligroso que no permite la conciliación. Buscando soluciones al problema, existen negociaciones con los sindicatos para mejorar la calidad de trabajo en los barcos. Otra solución es la puesta en marcha de la formación profesional dual de dos años y una mayor comunicación con las escuelas náutico pesqueras.
- La alta edad de nuestra flota pesquera. Como dato revelador baste señalar que 2.368 buques españoles tienen más de 30 años de edad. En Europa no existe un “plan renove” que venga a paliar este problema. Además, los nuevos buques que se incorporen deberán integrar mayores medidas de seguridad, habitabilidad y eficiencia energética, lo que supondrá mayores costes en su construcción.

Reflexiones finales:

- Deberá existir un equilibrio entre las dimensiones medioambientales, sociales y económicas en la aplicación de la PPC.
- La actividad pesquera en una actividad de presente, pero también de futuro.
- Se hace necesaria la conservación sostenible de los océanos.

Mediación y arbitraje en el transporte marítimo

D. Pedro Maura. (Abogado Maritimista).

El arbitraje en España data de muy antiguo y hunde sus raíces en el Fuero Juzgo. Mucho tiempo después, la constitución de Cádiz de 1812 contemplaría el arbitraje como medio de resolución de conflictos. Ya en el siglo XX, surgirían nuevas promulgaciones al respecto en 1953 y 1988. La actual ley de arbitraje (60/2003), modificada por la ley 11/2011 de 20 de mayo establece:

- La libertad de disposición.
- La autonomía de las partes.
- La igualdad de las partes.
- La posibilidad de solicitar medidas cautelares previas.
- La exigencia de motivación del laudo.
- La habilitación del arbitraje estatutario en las sociedades de capital.

La mediación nace en España a mediados de los años 80 del siglo pasado centrada en conflictos de naturaleza familiar. En Europa ocurre algo similar, hasta llegar al año 2008 en que la directiva de 21/5/2008 regula la mediación en asuntos civiles y mercantiles. Esta directiva fue traspuesta a nuestro ordenamiento jurídico a través de la ley 5/2012 de 6 de junio en la que:

- Se amplía la mediación a conflictos transfronterizos.
- Se establece la cualificación del mediador (universitario con formación específica).
- Se fundamenta sobre el principio de confidencialidad.

Existe un anteproyecto de ley que en breve dará lugar a una ley sobre mediación en materia de derecho de familia, responsabilidad por negligencia profesional, sucesiones, conflictos entre socios, propiedad horizontal, derechos reales sobre cosa ajena, reclamaciones de cantidad inferiores a 2.000 euros, derecho al honor o procesos arrendaticios. Desgraciadamente el legislador ha olvidado incluir los procedimientos en los que interviene el transporte.

Las bases del arbitraje marítimo internacional están basadas en los principios de flexibilidad, neutralidad, especialización, celeridad y reputación. Las principales sedes de las cortes internacionales de arbitraje se encuentran en Londres, París, Singapur, Hong Kong y Ginebra.

En cuanto a la percepción en España de la mediación y el arbitraje, las ventajas se concretan en la especialización, la cualificación de los árbitros y la rapidez del procedimiento, mientras que los inconvenientes se materializan en altos costes, la tendencia del árbitro a soluciones salomónicas y la imposibilidad de usar laudos anteriores como “jurisprudencia” precedente.

La actual congestión de los juzgados españoles y los altos costes judiciales que ello conlleva hacen concebir que en un futuro muy próximo proliferen las cortes de mediación y arbitraje. En este sentido, nace el Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte (IIMAT) al servicio del sector marítimo español.



Mares limpios

D. Juan Carlos Díaz Lorenzo (Armas/Transmediterránea),
D. José Allona Almagro (DNV) y D. Antonio Melcón Álvarez (Cepsa).

Fundamentalmente se dan dos condiciones a cumplir relativas a las emisiones en el sector marítimo.

1. A partir de 2020 en cumplimiento del Anexo VI de Marpol, se limitan las emisiones de los combustibles al 0,5 % de azufre. Las alternativas de uso de combustible marino se limitan por tanto a:

- HFO. Es un combustible barato cuyo uso precisará del montaje de scrubbers a bordo, lo que genera problemas de espacio a bordo, estabilidad y coste de instalación.
- LSHFO. Es un combustible disponible con precios fluctuantes y se pone en duda la capacidad de las refinerías de atender a la previsible demanda a corto plazo. Tiene un contenido de azufre superior al 0,5% (cerca del 1% de S) por lo que, de nuevo, se necesita el uso de scrubbers. Para no usar scrubbers será necesario utilizar ULSHFO (que tiene 0,1%, cumple SECA, con categoría ISO 8217: 2017) o un Fuel Oil del 0,5% para cumplir con Marpol IV.
- Destilados. Básicamente el gasoil. Su mayor inconveniente es el alto precio.
- GNL. Se muestra como la solución a corto y medio plazo. Aun así, la implantación actual de este tipo de combustibles en barcos es mínima. Se calcula que en 2030 el 10% de la flota mundial navegará con este combustible y en 2050 lo hará el 23% de la flota.

2. En la XXI Conferencia Internacional sobre Cambio Climático, en 2015 se estableció un compromiso de reducción del 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 respecto de las de 1990. Según la OMI, el nivel de reducción de dióxido de carbono en el transporte marítimo (CO2) (gramos de dióxido de carbono por tonelada-milla) para la primera fase se establece en un 10% y se ajustará cada cinco años para mantener el ritmo de los avances tecnológicos que se vayan produciendo en lo atinente a las nuevas medidas de eficiencia y reducción. Esta tasa del 10% de reducción se ha establecido hasta el período que comienza en 2025, cuando entrará en vigor una reducción de un 30% para los tipos de buques aplicables, que se calculará a partir de un nivel de referencia que representa la eficiencia media de los buques construidos entre 2000 y 2010.

Se plantean en el sector una serie de medidas de impacto para reducir esta huella el carbono:

- Logísticas (reducción de velocidad, navegación eficiente, tamaño del buque o rutas alternativas) supondrían ahorros del 20%.
- Hidrodinámicas (pintura en obra viva, optimización de formas, barrera de aire o limpieza) supondrían ahorros de entre el 10% y el 15%.
- Maquinaria (optimización sistemas, recuperación del calor o sistemas híbridos) ahorrarían entre el 5% y el 20%.
- Combustibles (LNG, biofuel, combustibles sintéticos o hidrógeno) marcarían la línea de máximo ahorro pudiendo alcanzar el 100%.



De estas opciones el LNG se muestra como la más equilibrada. El biofuel además de caro provoca incremento en el precio de los alimentos.

Otras opciones previstas en este sentido podrían ser:

- Baterías. Actualmente son de aplicación en pequeños buques de cabotaje, en ferries y en barcos autónomos.
- Pilas de combustible. Es una técnica en fase de desarrollo. Existe un proyecto en Noruega con un ferry de corta distancia.
- Propulsión asistida. Es una técnica de ayuda a la propulsión aplicada a buques de poca velocidad empleados en el cabotaje.

La insistente y cambiante normativa respecto a la descarbonización marina obliga a las empresas suministradoras de combustible a importantes inversiones y a una mayor flexibilidad ante las demandas del mercado. Dentro de los combustibles clásicos, se prevé a corto plazo un mayor uso del gasoil y del fuel de bajo azufre.

Otro de los asuntos que se están abordando cada vez con más intensidad en el ámbito del medio ambiente marino, y que no sólo es afectado por el sector del transporte marítimo, es la reducción de plásticos y microplásticos que contaminan masivamente los mares.

Desde junio de 2018, el grupo Armas/Transmediterránea ha puesto en marcha el proyecto “plastic free” como respuesta a su compromiso medioambiental en consonancia con los objetivos de desarrollo sostenible impulsados por la ONU. El proyecto se vertebra en dos fases.

La primera fase contempla:

- Eliminación del consumo de plásticos en todos los barcos, terminales y oficinas. En caso de imposibilidad, compensación en acciones colaborativas con organismos y ONG’s afines.
- Negociación con proveedores para la sustitución del plástico en sus productos.
- Formación y concienciación del personal de la flota y de tierra.

La segunda fase exige:

- Análisis periódicos de los avances registrados.
- Distinciones a proveedores especialmente involucrados en la sostenibilidad ambiental.
- Auditorías periódicas propias y externas.
- Creación de un sello propio.



Energías marinas alternativas

D. Luis Ramón Núñez Rivas. (Director ETSIN).

En términos generales, y con excepción de la energía eólica offshore, las energías marinas se encuentran en una fase de desarrollo muy inicial. Las principales fuentes de energía marina son:

- El gradiente salino. Se produce por la diferencia entre la salinidad del agua de mar y las corrientes de agua dulce (desembocaduras de ríos). Su potencial técnico es bajo (1.44 GW/2.600 GW) y en la actualidad sólo existe una instalación que da servicio a un pequeño balneario.
- El gradiente térmico oceánico. Se produce por la diferencia de temperatura entre el agua de la superficie y la del fondo marino, debiendo registrarse diferencias de al menos 20º. Tan sólo existen tres instalaciones experimentales en el mundo y su potencial técnico alcanzaría los 2.700 GW.
- Mareas y corrientes. Su mayor ventaja es la previsibilidad y su mínimo impacto medio ambiental. Existe un dispositivo en Irlanda con capacidad limitada de 1.200 MW y un proyecto en Canadá que no augura grandes resultados.
- Energía undimotriz (olas). Los éxitos de los proyectos llevados a cabo son pobres. La mayor dificultad radica en los cambios continuos de las olas. Existen algunos proyectos en Portugal. El potencial técnico de este tipo de energía es de entre 2.000 GW y 4.000 GW.
- Eólica offshore. Es la más desarrollada. Son instalaciones muy caras con altos períodos de amortización (25 años). En España no existe ninguna instalación, tan solo un pequeño proyecto en Canarias (5 MW). El reto de esta fuente energética radica en la reducción de costes, lo que implica grandes inversiones en I+D+i.

Desde el sector, se pide a la Administración española la creación de una regulación estatal sobre energías marinas alternativas. En la actualidad, existe una regulación del año 2007 compleja y confusa que no invita a la inversión.



Realidad y retos de la Marina mercante española

D. Rafael Lobeto Lobo (Exdirector General de Marina Mercante), D. José Luis López Sors (Exdirector General de Marina Mercante), D. Felipe Martínez Martínez (Exdirector general de Marina Mercante) y D. Juan Riva Franco (Presidente Grupo Suardiá).

Los tres ex directores generales disertaron sobre los hitos acaecidos durante sus años de mandato en el cargo. Cada uno de ellos señaló los siguientes retos de futuro:

- Rafael Lobeto pidió un programa de regeneración marítima que incluyese la reforma de Sasemar y del segundo registro (Rebeca), el establecimiento de un nuevo modelo portuario, la puesta en marcha de un buque escuela para la Marina civil gestionado por la DGMM, un programa nacional de protección a la vida en la mar bajo un marco de sostenibilidad y la apuesta por el Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte (IIMAT) como medio de resolución pacífica de los conflictos.
- José Luis López Sors abogó por la potenciación de puertos deportivos para grandes esloras, la creación de un cuerpo especializado dentro de la DGMM de lucha contra los siniestros marítimos y la contaminación, la realización periódica de prácticas para los inspectores de la DGMM en unidades de salvamento y remolque, y finalmente la creación de un centro consultivo de la DGMM que incluya a anteriores directores generales.
- Felipe Martínez insistió en la idea de la sostenibilidad ambiental como eje sobre el que en el futuro girará el sector. Pronosticó calendarios medioambientales cada vez más exigentes y la irrupción generalizada del blockchain, la tecnología 5G, la inteligencia artificial, los buques autónomos, los drones y los ordenadores cuánticos. Finalmente, no se mostró partidario de insistir en el fomento de un segundo registro (Rebeca).
- Juan Riva Franco destacó que resulta chocante comprobar cómo España es uno de los primeros países de Europa en transporte portuario y sin embargo la flota mercante española apenas supone el 1% de la europea. Sin duda, alguna incidencia tiene en ello el tradicional desapego del Ministerio de Transporte hacia el sector de la Marina mercante. Señaló como uno de los grandes problemas de las navieras españolas la escasa promoción de los marinos españoles y dio como dato que en la actualidad más de 600 marinos españoles buscan embarque. Para finalizar, indicó la incertidumbre que a corto plazo plantean las nuevas normativas sobre combustibles dentro del entorno de defensa del medio ambiente que vienen a castigar las cuentas de explotación de las navieras en un momento no boyante del mercado de fletes.



Financiación del sector marítimo

D. Carlos López Quiroga (Uria Menéndez) y
D. Antonio Pérez Ramírez (Banco de Santander).

En términos generales el sector financiero vive con inquietud el entorno VUCA (volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad) que preside la realidad del momento actual. Ejemplos de esta realidad lo constituye el Brexit, el mercado del petróleo o la guerra comercial USA/China. Por otro lado, los tipos de interés en la zona euro se mantienen muy bajos, algo menos que en Estados Unidos. La diferencia de cambio euro/dólar ha dado lugar al nacimiento de las financiaciones mixtas por tramos.

En Europa el sector financiero contempla futuras fusiones que preparen los bancos para una fuerte competencia y una cada vez mayor especialización. El papel tradicional del banco cambia hacia un modelo de integración de la entidad bancaria con el cliente, entendiendo sus necesidades, diseñando productos financieros ad hoc y abriendo acceso a distintas fuentes de financiación.

La tradicional financiación de la construcción naval (financiación bancaria del 80%/70% y aportación del armador del 20%/30%) ha dejado paso a nuevos modelos de financiación más complejos, incrementando los niveles de garantía. En caso de existencia de contratos de chárter se hace usual la pignoración de garantías adicionales.

Un modelo estandarizado de financiación es del leasing, según el cual se crea una sociedad vehículo para obtener el 100% del crédito. Una vez obtenido, esta sociedad contrata la construcción del barco para, a continuación, contratar el alquiler del buque a casco desnudo. Otra modalidad que se está empleando es la financiación con apoyo de seguro de crédito a la exportación. En este caso la entidad financiera concede el préstamo al armador bajo un seguro de crédito y es el armador quien contrata con el astillero bajo un esquema de tax lease. En otras ocasiones se recurre a la garantía de reembolso sobre anticipos de los astilleros afianzando un tercero la garantía de reembolso.

Si bien la financiación de la construcción naval es una operación habitual, la financiación del I+D+i es mucho más complicada estableciéndose sólo un determinado porcentaje del préstamo en cada operación.



///////// Fin de
las ponencias



//////// El IV Congreso Marítimo en imágenes



8 de marzo

Apertura



Al servicio de la Armada Española del siglo XXI



La Marina Mercante Española del siglo XXI



Viabilidad del futuro de los astilleros nacionales



Los Puertos



I+D+I en el sector marítimo español



La Marina Deportiva



V Centenario de la primera vuelta al mundo



Cena oficial del IV Congreso Marítimo Nacional



Energías marinas alternativas



Realidad y retos de la Marina Mercante española



9 de marzo

Cruceros y Ferries: su impacto sobre la economía y el medio ambiente



Pesca



Financiación del sector marítimo



Mediación y arbitraje



Mares limpios



Clausura del Congreso





//////// Repercusión Mediática



MEDIO	LINK
-------	------



Juan Díaz Cano: «Es momento para hablar de un ministerio del mar»



[El IV Congreso Marítimo Nacional muestra la unidad y transversalidad del sector](#)

[Comismar colabora en el IV Congreso Marítimo Nacional](#)



[“Fomentar el prestigio y la buena imagen de España en el exterior, supone un apoyo innegable a la industria española de defensa”. Entrevista AJEMA](#)

[Juan Díaz Cano y Federico Esteve presentan el IV Congreso Marítimo Nacional](#)

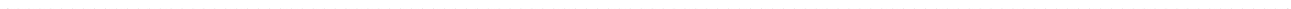
[Los próximos 8 y 9 de mayo se celebra el IV Congreso Marítimo Nacional](#)



[El IV Congreso Marítimo Nacional, a punto](#)



[La Liga Naval Española y el Clúster Marítimo organizan en Madrid el IV Congreso Nacional Marítimo, los días 8 y 9 de mayo](#)



[Pedro García aborda los retos de futuro de los puertos y señala la automatización y la digitalización como factores decisivos](#)

[La Liga Naval Española y el Clúster Marítimo organizan en Madrid el IV Congreso Nacional Marítimo](#)



////////////////////



MEDIO	LINK
-------	------



[¿Romper la transversalidad administrativa del sector marítimo? Conclusiones del III Congreso Marítimo Nacional de 2016](#)

[Presentación IV Congreso Marítimo Nacional de la mano de Juan Díaz Cano y Federico Esteve](#)

[VIDEO – IV Congreso Marítimo Nacional – Madrid. 8 y 9 Mayo 2019](#)



[Conversación en el IV Congreso Marítimo con Benito Núñez Quintanilla, Director General de Marina Mercante](#)

[La regeneración: más que una necesidad es una obligación en el sector marítimo español](#)

[El sector marítimo muestra unidad en el cierre de su IV Congreso Nacional](#)

[El IV Congreso Marítimo Nacional analiza los temas esenciales en el sector marítimo](#)

[ANESCO señala el desarrollo tecnológico como principal reto para los puertos](#)

[Javier Garat: «Los stocks de pesca que explotamos en España están cada vez en mejor situación»](#)

[Luis Ramón Núñez: «Nuestros ingenieros navales no tienen nada que envidiar a sus colegas europeos»](#)

[Luis Guerrero: “La gestión del cambio es algo inherente al día a día de las clasificadoras»](#)

[El IV Congreso Marítimo se celebrará en Madrid los días 8 y 9 de Mayo](#)

[‘El sistema portuario español está agotado’ afirma Juan Díaz, Presidente de la RLNE](#)



[Los expertos del sector se reúnen en el IV Congreso Marítimo Nacional. “Navegando hacia el futuro”](#)

[Entrevista a Luis Ramón Núñez Rivas por motivo del IV Congreso Marítimo Nacional](#)

[Entrevista con Federico Esteve sobre el IV Congreso Marítimo Nacional IV Congreso Marítimo Nacional, organizado por la Real Liga Naval Española y el Clúster Marítimo Español](#)





Repercusión Mediática



MEDIO	LINK
-------	------



[El IV Congreso Marítimo Nacional, a punto](#)



[De espaldas al mar](#)
[El Registro Especial de Canarias sigue sin despertar interés](#)



[Un sector marítimo unido en el cierre del IV Congreso Marítimo Nacional](#)
[Presencial global del sector marítimo en la primera jornada del IV Congreso Marítimo Nacional](#)
[Influencia del Brexit. Entrevista CEPESCA para el IV Congreso Marítimo Nacional](#)
[El nivel técnico de los ingenieros navales españoles, plena garantía de éxito» – Entrevista a Luis Núñez Rivas, Director ETSIN UPM](#)
[Sociedades de Clasificación en el sector marítimo – Entrevista a Luis Guerrero de Bureau Veritas](#)
[“Estamos aprovechando el enorme conocimiento y talento de las industrias tecnológicas españolas especializadas en el sector marítimo, para tomar el liderazgo en diferentes ámbitos”. Entrevista Iñaki Arbulu](#)
[Real Liga Naval Española y Clúster Marítimo Español. IV Congreso Marítimo Nacional. Entrevista AJEMA](#)
[Real Liga Naval Española y Clúster Marítimo Español. IV Congreso Marítimo Nacional](#)



MEDIO	LINK
-------	------



[IV Congreso Marítimo Nacional – Navegando hacia el futuro](#)



[IV Congreso Marítimo Nacional – Navegando hacia el futuro](#)



[Presencial global del sector marítimo en la primera jornada del IV Congreso Marítimo Nacional](#)
[“El seguro marítimo tiene un papel relevante en MAPFRE” – Entrevista a Matxalen Cruz, Sudirectora técnica negocio de transportes y aviación](#)
[Entrevista a D. Luis Ramón Núñez Rivas. “El nivel técnico de los ingenieros navales españoles asegura que afronten proyectos complejos con plena garantía de éxito”](#)
[Entrevista a D. Luis Guerrero. “La gestión del cambio es algo inherente al día a día de las Sociedades de Clasificación”](#)
[Entrevista AJEMA. “Fomentar el prestigio y la buena imagen de España en el exterior, supone un apoyo innegable a la industria española de defensa”](#)



[Congreso Marítimo Nacional organizado por la Liga Naval y el Clúster Marítimo](#)



[EVENTO. IV Congreso Marítimo Nacional](#)



[COMISMAR colabora en el IV Congreso Marítimo Nacional](#)

//////// **Repercusión Mediática**

MEDIO	LINK
	Anesco aboga por la automatización y la digitalización para el futuro de los puertos La Liga Naval Española y el Clúster Marítimo organizan el IV Congreso Nacional Marítimo
	Digitalización, nuevas tecnologías y sostenibilidad, retos del sector para el siglo XXI Anesco confía en la automatización y en la digitalización para mejorar la competitividad portuaria Anave pide centralizar la gestión del Registro de Canarias en un organismo público autónomo IV Congreso Marítimo Nacional
	Alicia Villauriz defiende el papel estratégico de la pesca y la acuicultura en la economía española Aznar: “Para relanzar la flota mercante española hace falta centralizar la gestión del REC en un organismo público autónomo” Pedro García aborda los retos de futuro de los puertos y señala la automatización y la digitalización como factores decisivos La Liga Naval Española y el Clúster Marítimo organizan en Madrid el IV Congreso Nacional Marítimo
	El presidente de ANESCO señala la automatización y la digitalización como factores decisivos en el desarrollo portuario La Liga Naval Española y el Clúster Marítimo organizan en Madrid el IV Congreso Nacional Marítimo

//////////

MEDIO	LINK
	Villauriz destaca en el Congreso Marítimo Nacional el «papel estratégico» que la pesca tiene en la economía española El IV Congreso Marítimo Nacional abordará el relevo generacional de la flota pesquera y el ‘brexit’
	España cree que la negociación pesquera del “brexit” pasa por hacer intercambios
	España y los mares, planteamiento global en el IV Congreso Marítimo Español
	ANAVE plantea que el REC sea un organismo autónomo
	ANESCO aborda los retos de futuro de los puertos y señala la automatización y la digitalización como factores decisivos
	Villauriz defiende el papel estratégico de la pesca y agricultura en la economía nacional
	Navantia asume que tras el brexit continuará la colaboración con Reino Unido (Andalucía) Navantia asume que tras el brexit continuará la colaboración con Reino Unido



////// Repercusión Mediática



MEDIO	LINK
-------	------

	Marina Deportiva y Náutica de Recreo, mesa redonda celebrada en el Congreso Marítimo con la participación de Carlos Sanlorenzo
---	--



	Entrevista Juan Díaz Cano en «Españoles por el mundo» IV Congreso Marítimo Nacional Entrevista a Juan Díaz Cano y Marcelino González «Españoles por el mundo» IV Congreso Marítimo Nacional
---	--



	La Universidad Camilo José Cela en el IV Congreso Marítimo Nacional
--	---



	Juntos navegando hacia el futuro
---	--



	Transporte multimodal y logística global por todo el mundo
---	--



////// Patrocinadores



COLABORADORES



INSTITUCIONALES



MEDIA PARTNERS





La Real Liga Naval Española y el Clúster Marítimo Español no se hacen responsables de las opiniones vertidas en esta memoria que puedan publicarse. Se permite la reproducción total o parcial del contenido y del material gráfico en las siguientes condiciones: citando la procedencia, citando a los autores, sin hacer obras derivadas y sin hacer uso comercial de los mismos. Para otros usos, se ruega la previa autorización.

Real Liga Naval Española
C/ Mayor, 16 – 1º Dcha. - 28013 Madrid.
Teléfono: 91 366 44 94.
Dirección de e-mail: info@realliganaval.com

Clúster Marítimo Español
C/ Príncipe de Vergara, 74, 5ª Planta – 28006 Madrid.
Teléfono: 91 562 55 90.
Dirección de e-mail: secretaria@clustermaritimo.es



