

"Nos gustaría tener un Ministerio de la Mar, como en Francia"

[Multimedia](#)

El Clúster Marítimo Español pone en valor la importancia del sector marítimo en la jornada Medioambiente, economía circular y crecimiento azul de la Fundación Concordia y Libertad

El pasado 20 de septiembre la Fundación Concordia y Libertad celebró la jornada Medioambiente, economía circular y crecimiento azul, en la que el Clúster Marítimo Español (CME) estuvo presente a través de la representación de su socio Luis Guerrero, que aportó junto con una panel de expertos diversas ideas sobre la importancia y valor del sector marítimo, así como los grandes retos y oportunidades que representa para nuestro país.

Después de agradecer la invitación al Clúster Marítimo Español, Luis Guerrero Gómez pasó a comentar el carácter de "megasector", dada la amplitud e importancia estratégica de sus componentes. Además, se trata de un sector bien organizado en torno al CME, los clústeres regionales y las asociaciones sectoriales. Un megasector acostumbrado a competir en actividades plenamente globalizadas y de cuya importancia da fe la existencia en CEOE de la Comisión de Economía Azul y los 928.000 empleos que genera en España, empleos de calidad.

Durante su intervención, Guerrero también puso de manifiesto que "nos gustaría tener un Ministerio de la Mar, como en Francia, en lugar de los nueve ministerios de los que depende el sector", como muestra de la importancia estratégica que tiene para el país.

Tanto Guerrero como el resto de ponentes trataron otras cuestiones, como los diferentes componentes del sector y sus peculiaridades, poniendo de manifiesto los siguientes mensajes:

- La capacidad de los astilleros de construir todo tipo de buques, a pesar de la competencia de los países de Extremo Oriente.
- El efecto tractor de la Armada en la construcción naval e I+D+i.
- Los armadores nacionales, que desarrollan cualquier tipo de tráfico, y que, como se ha visto en el rigor de la pandemia, han sido capaces de asegurar el abastecimiento de los territorios peninsulares, insulares y plazas de soberanía sin discontinuidades. Por eso es un sector estratégico en el que lamentablemente España no ocupa el lugar que le corresponde como cuarta economía de la Unión Europea, al ser la flota abanderada en España la undécima de la Unión. Los armadores no quieren ni necesitan privilegios, pero si oportunidades para competir en mercados libres y apoyo por parte

de los fletadores. Se menciona el ejemplo de CEPSA, Ibaizabal y Navantia en el que toda la cadena de valor se mantuvo bajo control español. En las ocasiones en que los fletes se otorgan a armadores extraeuropeos, éstos exclusivamente se benefician.

- Los fabricantes de equipos navales, que exportan a todo el mundo.
- La náutica de recreo, que no hay que confundir con el lujo y la ostentación, y que en España tiene inmensas posibilidades de generar riqueza.
- Los recursos marinos vivos: pesca, acuicultura y biotecnologías, en los que España es líder europeo. El sector pesquero es sostenible y cuenta con el apoyo de los buques del IEO, CSIC y Ministerio de Agricultura para conocer el esfuerzo pesquero admisible en un caladero. En España además se está trabajando en la certificación de las condiciones laborales del personal embarcado para evidenciar la diferencia respecto a países en cuyos barcos de pesca hay condiciones de vida lamentables.
- Las energías marinas, de las que hablaron José María González (APPA) y Pedro Mayorga (Enerocean).
- Los puertos, que existen para dar servicio a los buques y no viceversa, en los que España ocupa un dignísimo tercer puesto en la UE con magníficas instalaciones y muy buenos medios de elevación para cargas pesadas que facilitan mucho el desarrollo de la eólica marina y otras industrias.
- Los recursos energéticos y minerales en la mar.
- El turismo costero que en España es una gran fuente de riqueza, con nuevos desarrollos.

Se destacó el hecho de que la Economía Azul es una economía verde gracias a las menores emisiones de CO₂ por tonelada y milla que en los transportes terrestre y aeronáutico (décima y centésima parte, respectivamente). En los últimos años se ha reducido en un 80% las emisiones de óxidos de nitrógeno y de óxidos de azufre, desarrollando combustibles marinos como el LNG que eliminan los Sox y las partículas emitidas. Se está realizando un inmenso esfuerzo a nivel mundial para reducir la huella de carbono y para ello se está trabajando en motores de amoniaco y de hidrógeno que supondrán la descarbonización del transporte marítimo.

Otro tema destacado es la petición del sector marítimo español para la elaboración de un PERTE para la Economía Azul de PYMES, que son las que más dificultad tienen para llegar a los fondos europeos.

En el turno de preguntas, casi todas se refirieron a la pesca. La respuesta del ponente fue que el sector pesquero en España es líder en el mundo y modelo de sostenibilidad. La historia enseña que donde los pesqueros españoles llevan siglos pescando, sigue habiendo pesca. Actualmente, las Administraciones Públicas (IEO, MAPA, CSIC) colaboran en la sostenibilidad de las pesquerías informando al sector del esfuerzo pesquero que admite un caladero. Los armadores de pesca españoles han desarrollado certificaciones de sostenibilidad de caladeros y últimamente están involucrados en la certificación de las condiciones de trabajo a bordo.
