

Empresas españolas liderando el futuro

INTERVENCIÓN DE D. ALEJANDRO AZNAR, PRESIDENTE DE ANAVE Y DEL CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL, EN LA CUMBRE EMPRESARIAL ORGANIZADA POR CEOE EN JUNIO DE 2020

Entre el 15 y el 25 de junio, la CEOE celebró una cumbre bajo el título 'Empresas españolas liderando el futuro' en la que una amplia representación del mundo empresarial español dio su punto de vista sobre la situación actual y la hoja de ruta para salir de la crisis provocada por la pandemia del COVID-19.

Participaron, entre otros, la presidenta del banco Santander (Ana Botín), BBVA (Carlos Torres), Caixabank (Jordi Gual), Inditex (Pablo Isla), Mercadona (Juan Roig), Iberdrola (José Ignacio Sánchez-Galán), el consejero delegado de Endesa (José Bogas)...

El 16 de junio, Alejandro Aznar, presidente de ANAVE y del Clúster Marítimo Español participó en la mesa dedicada al sector transporte. En su análisis afirmó que «la economía azul es considerada por la UE como uno de los pilares para la recuperación», dando empleo a 5 millones de personas, de ellas más de 3 millones en el sector del turismo. En España aporta un valor añadido de 33.000 millones de euros y da trabajo a 950.000 personas.

Nuestra economía es 5ª en la UE por PIB y 3ª por comercio marítimo, mientras que la flota mercante controlada por armadores españoles es 10ª en la UE.

Agradezco al Presidente de la CEOE y a todo su equipo, la iniciativa de organizar este Foro de ideas para la recuperación de la economía española en este momento tan crítico.

En primer lugar, quiero transmitir, desde el sector marítimo español, nuestras más sinceras condolencias a las familias de los fallecidos por el COVID-19.

Prácticamente todos los participantes hasta ahora en este Foro han coincidido

en señalar que la preservación y la creación de empleo deben ser el objetivo prioritario para España en los próximos años. Para ello se precisa cuidar el tejido empresarial, promover el diálogo social y definir políticas de Estado que cuenten con el necesario consenso para mantenerlas 'a largo plazo', aportando así confianza y seguridad jurídica a los inversores.

La llamada Economía Azul, a la que represento en este Foro, aúna todas aquellas actividades relacionadas con la mar. Es con-

siderada por la Unión Europea uno de los pilares de la reactivación económica. No olvidemos que 3/4 partes de la superficie de nuestro mal llamado 'planeta tierra' son agua. Y España es un país marítimo por excelencia debido a su condición peninsular, con 8.000 km de costa.

Según el estudio 2020 de la Economía Azul de la UE, publicado a comienzos de junio, ésta comprende los siguientes 'sectores tradicionales':

- Transporte marítimo;
- Puertos;
- Construcción y reparación naval;
- Pesca y acuicultura;
- Industria *off-shore*;
- Y el turismo costero;

Y los siguientes sectores considerados como 'emergentes':

- Biotecnología;
- Energías marinas renovables;
- Desalinización;
- Recursos minerales marinos.



TRANSPORTE MARÍTIMO

Dejando aparte el turismo costero, el Transporte Marítimo pasa a ser el primer sector de la economía azul en Europa con más de 35.500 millones de euros de valor añadido y más de 400.000 empleos directos. El transporte marítimo es, por tanto, la columna vertebral de la Economía Azul, y no solo por su gran valor añadido y aportación directa al empleo, sino porque tiene un factor multiplicador de en torno a 4, tanto en términos de valor añadido como de empleo.

Por mar se mueve alrededor de un 90% del comercio mundial, unos 12.000 millones de toneladas y unos 60.000 buques mercantes navegan por los mares del mundo. De estos, un 34% son controlados por armadores europeos.

El transporte marítimo es esencial para:

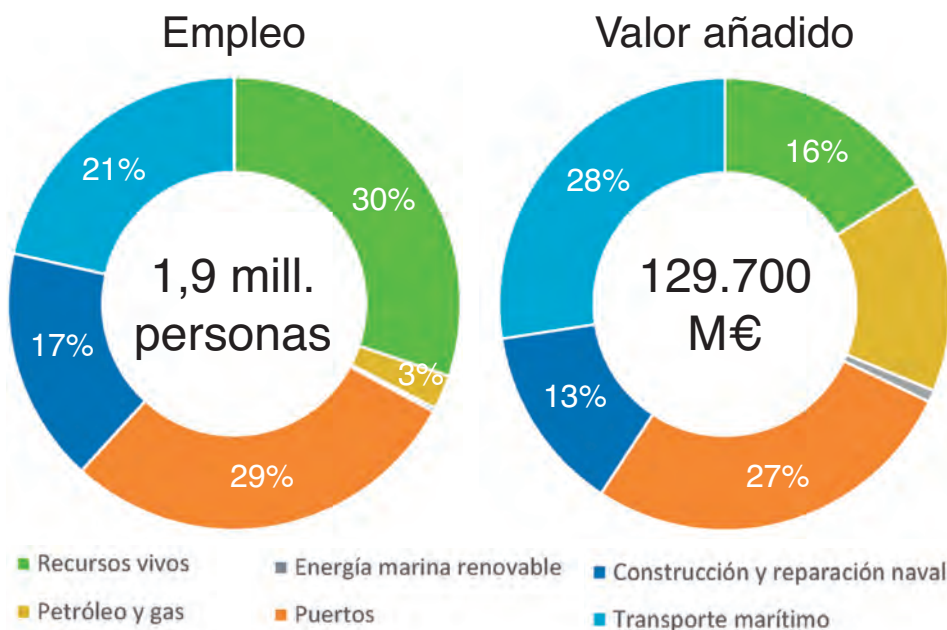
- Mantener la continuidad de las cadenas logísticas internacionales de todo tipo de materias primas y de productos elaborados. Si se paran los barcos, se para el comercio y la economía mundial.

- Un aspecto importante e imprevisto en esta crisis es que las restricciones a la movilidad de las personas han generado grandes dificultades para los relevos de tripulaciones, hasta el punto de amenazar con paralizar los buques y por tanto el comercio. Se han desarrollado unos detallados protocolos sanitarios que es esencial que todos los países apliquen. Yo los llamaría «corredores humanitarios». Me alegra poder decir que España, en este aspecto, ha sido un ejemplo a seguir.

- Y, en el caso de España, se ha demostrado una vez más que las líneas marítimas regulares son estratégicas y vitales para el abastecimiento diario a los territorios españoles no peninsulares de todo tipo de productos. Algunas empresas navieras han tenido que amarrar parte de su flota, pero han mantenido en todo momento unos servicios mínimos que han permitido no dejar desabastecidos a sus clientes y a la población en general.

Mucho se ha hablado en estas sesiones sobre sostenibilidad y descarbonización. El estudio sobre la Economía Azul confirma que el transporte marítimo es el medio de transporte más eficiente en carbono y el que produce menos emisiones de gases de efecto invernadero por cada tonelada-milla transportada.

Lamentablemente, en España, el transporte marítimo, motor de la economía azul, no se corresponde con el tamaño de nuestra economía, 5ª en la UE por PIB y 3ª por comercio marítimo, siendo la flota



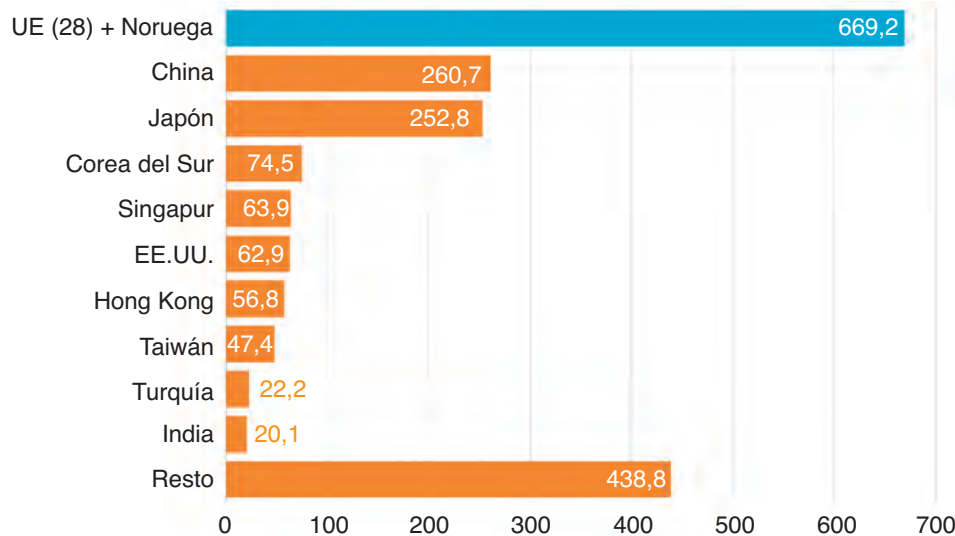
Empleo y VAB generado por la Economía Azul en la UE en 2018 (sin turismo costero)
Fuente: Informe Blue Economy 2020

Posición	PIB	Tráfico portuario	Flota controlada
1	Alemania	Países Bajos	Grecia
2	Reino Unido	Italia	Reino Unido
3	Francia	España	Alemania
4	Italia	Reino Unido	Dinamarca
5	España	Francia	Italia
6	Polonia	Alemania	Bélgica
7	Países Bajos	Bélgica	Países Bajos
8	Bélgica	Noruega	Francia
9	Suecia	Grecia	Suecia
10	Rumanía	Suecia	España
11	Austria	Finlandia	Chipre
12	Noruega	Dinamarca	Finlandia
13	República Checa	Polonia	Luxemburgo
14	Irlanda	Portugal	Polonia
15	Portugal	Letonia	Irlanda

Fuente: PIB - Fondo Monetario Internacional. Datos en 2018

Tráfico portuario: Eurostat. Datos en 2018

Flota controlada: IHS Markit. Datos a 1 de enero de 2020

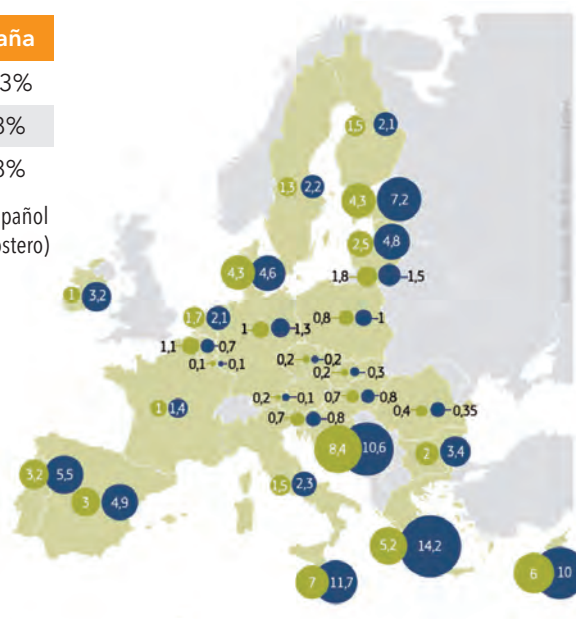


Distribución de la flota mundial por país de control
Datos en millones de tpm

Fuente: IHS Markit
Datos a 1 de enero de 2020

	UE (28)	España
Valor añadido	27,4 %	11,3%
Empleo	21,5 %	6,8%
Beneficios	34,6%	8,8%

Peso del transporte marítimo europeo y español dentro de la Economía Azul (sin turismo costero)



Contribución por países al empleo y VAB generado por la Economía azul (incluyendo el turismo costero)

mercante controlada por armadores españoles la 10ª en la UE. Y ello pese a que en los últimos 5 años aumentó su tonelaje más de un 30%, gracias a una inversión de 1.850 millones de euros, que ha permitido que, por primera vez desde 1986, haya

superado los 5 millones de toneladas. Sin embargo, solo el 50% de esta flota lleva el pabellón nacional, navegando el resto bajo otros pabellones comunitarios.

El COVID-19 ha llegado al sector naviero en un momento muy inoportuno,

poniendo a muchas navieras en una situación comprometida y teniendo que afrontar caídas de facturación por encima del 50% en muchos casos, situándolas en modo 'supervivencia'.

Para apoyar y relanzar este sector proponemos:

1. Reforzar la competitividad de la bandera española, especialmente por dos vías que quiero resaltar que no tienen ningún coste presupuestario:
 - Primero: alineando la normativa española, especialmente en materia laboral, a los estándares de los convenios internacionales suscritos por España.
 - Y segundo: centralizando todas las competencias administrativas relativas a los buques de bandera española en un Ente Público Empresarial, dotado con un alto grado de autonomía de gestión.
2. Reconocer el carácter estratégico de los servicios marítimos regulares con los territorios no peninsulares.
3. Y, por último, ampliar la cuantía y, sobre todo, el ámbito temporal de las reducciones de tasas portuarias que se aprobaron para paliar los efectos del COVID.

PUERTOS

Otro de los sectores tradicionales de la economía azul son los puertos, lugar de paso obligado de los buques.

España es el tercer país europeo por tráfico portuario y es una posición que debemos mantener.

El tráfico portuario español ha caído un 6,2% en el primer cuatrimestre de 2020. Se ha visto especialmente resentido el tráfico de pasajeros, que ha sufrido una caída del 95% desde mediados de marzo y la total inactividad de los cruceros.

El Ministerio de Transportes y Puertos del Estado, en coordinación con las Autoridades Portuarias, han aprobado durante el Estado de Alarma diversas medidas para ayudar a la comunidad portuaria a superar las repercusiones económicas derivadas de la pandemia, que se concretan en el ahorro e inyección de liquidez por un valor total de 350 millones de euros. La creación de infraestructuras que promuevan la intermodalidad y la mejora de la eficiencia en los servicios portuarios toman un nuevo cariz tras esta crisis, siendo necesario apostar por la optimización de accesos a los puertos que impidan congestiones y demoras, así como la información operativa, sin dejar de lado el camino ya iniciado de reducción de emisiones. Una vía prácticamente sin coste para mejorar la eficiencia de nuestros

puertos es simplificar los procedimientos administrativos de inspección en frontera, que precisan de una racionalización y mejor coordinación.

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL

Es en Europa una industria especializada de alto valor añadido, porque hace trajes a medida como buques de crucero, ferries y dragas.

En España contamos con unos astilleros privados muy eficientes, cuya actividad tiene un impacto económico importante en su área de influencia. Tienen gran capacidad de adaptación a la demanda de buques especializados para pesca, servicios marítimos como el remolque portuario y *offshore*. Y un fuerte efecto tractor sobre su industria auxiliar, conformada en buena parte por PYMES. España emplea a 25.000 trabajadores y tiene un valor añadido de 830 millones de euros. Los astilleros son, en definitiva, una industria de síntesis por antonomasia.

Es muy necesario un Plan Global de Reindustrialización que impulse esta actividad como eje estratégico esencial del crecimiento económico y de la generación de empleos de calidad.

Es importante a la vez, adoptar las medidas adecuadas para fortalecer la cadena de valor y fomentar su competitividad nacional e internacional.

Hay que intensificar la promoción exterior, manteniendo el respaldo del ICEX y los mecanismos de crédito oficial.

Y para la Construcción Naval de Defensa, es clave el apoyo de la Administración, a través del impulso de los programas de Defensa.

PESCA

La actividad pesquera en España cuenta con la mayor producción de toda la UE. Genera 575.000 empleos en Europa, de estos un 20% en España y tiene un VAB de 21.000 millones de euros, aproximadamente un 17% en España.

Es necesario promocionar el consumo de nuestros productos y conseguir que nuestras cuotas de pesca sean proporcionales al volumen de su flota.

No me extiendo más porque sé que mañana va a intervenir en estas jornadas CEPESCA.

TURISMO MARÍTIMO Y COSTERO

Comprende las actividades derivadas de la recepción y atención a turistas en el espacio marítimo y costero, incluyendo sus gastos. Es una de las actividades que más duramente se han visto afectadas, al coincidir el estado de alarma con el inicio de la temporada alta, y cuya recuperación se prevé lenta.



Alejandro Aznar, presidente de ANAVE y del Clúster Marítimo Español

Una actividad menos conocida de este ámbito es el turismo náutico. Desde mayo, ha ido reactivándose, con el objetivo claro de ser considerados 'destino seguro', estableciendo protocolos sanitarios y difundiéndolos.

Es necesario que se incluya esta actividad en campañas de instituciones gubernamentales, de manera que se ponga en conocimiento de la población las ventajas de la náutica como forma de ocio que reúne las condiciones adecuadas para el cumplimiento de las exigencias sanitarias, así como adoptar medidas fiscales para incentivar la náutica de recreo como actividad turística generadora de empleo, representando un gran potencial en nuestro país.

CONCLUSIONES

Por último, desde la vicepresidencia que ocupa España en la Asociación de clústeres marítimos europeos, hemos presentado a la Comisión una serie de medidas para relanzar la economía azul, entre las que destacaría el fomento de las carreras profesionales azules, altamente cualificadas, e imprescindibles para el conjunto de actividades marítimas eu-

ropeas y que permitirán abordar con éxito el proceso de digitalización en el que nos encontramos.

Además, para cumplir con las ambiciones de la industria y de las instituciones europeas para hacer que nuestra economía sea neutral para el clima, será fundamental promover la innovación. Se necesitará ingente apoyo financiero a medio y largo plazo, que permita desarrollar los combustibles y tecnologías necesarios para afrontar la descarbonización.

Como conclusión, la Economía Azul en su conjunto, y el transporte marítimo en particular, constituyen un activo estratégico para nuestro país. Permite a España salvaguardar su independencia geopolítica, mantener la continuidad del territorio y es imprescindible para su recuperación económica e industrial.

Sus diferentes sectores están, además, en condiciones de reforzar sensiblemente su peso socioeconómico, de generación de empleo y valor añadido, a pesar del fuerte impacto de la crisis de COVID-19, y de este modo contribuir positivamente a la recuperación de la economía española.

Muchas gracias.