

Tribuna Profesional

6

Cluster Marítimo Español Aportaciones al Libro Verde de Política Marítima Europea

El 31 de enero de 2007, un conjunto de instituciones del sector marítimo español (AEDIMAR, AINE, ANAVE, ANEN, CC.OO., Foro Marítimo Vasco, Gerencia del Sector Naval, Fundación Innovamar, PYMAR, UNINAVE y UGT), suscribieron un acuerdo de colaboración para la promoción y próxima puesta en marcha de una nueva asociación denominada Cluster Marítimo Español. A través de la misma se pretende desarrollar una visión integrada de todas las actividades marítimas, es decir: Transporte Marítimo, Puertos y Servicios Portuarios, Operadores Logísticos y Multimodales, Pesca y Acuicultura, Construcción Naval y su Industria Auxiliar, Náutica de Recreo, Actividades Off-shore, Actividades de I+D+i Marítimo, incluyendo la Investigación Oceanográfica; Servicios Marítimos de carácter jurídico, financiero, asegurador, técnico, etc., Universidades y Centros de Formación Marítima, Foros o Clusters Marítimos Regionales, Asociaciones Profesionales y Organizaciones Sindicales, etc.

Aunque la nueva Asociación no se ha constituido aún como tal, una de sus primeras tareas ha sido elaborar el presente documento, que presenta la posición conjunta de todas estas industrias sobre el Libro Verde de la Comisión sobre una Futura Política Marítima Europea.

1. INTRODUCCIÓN

En el marco del Cluster Marítimo Español, y como una de sus primeras actividades, se ha elaborado el presente documento que consta de dos partes bien definidas.

En primer lugar, se han analizado los documentos que describen las posiciones de cada subsector marítimo respecto del Libro Verde, extrayendo aquellos aspectos que se encuadran en los ejes estratégicos del Cluster Marítimo Español, a saber:

- Impulso de las políticas marítimas
- Imagen del sector, comunicación externa e intercomunicación sectorial
- Formación y práctica en el ámbito marítimo
- Investigación, desarrollo tecnológico e innovación

Es importante destacar que el análisis realizado por el Cluster Marítimo Español es complementario al

realizado por cada uno de los subsectores que constituyen el sector marítimo. De esta manera, los constructores navales, los armadores, el sector pesquero, el sector de la investigación oceanográfica, la náutica de recreo, etc., ofrecen de manera individual sus propias reflexiones sobre el Libro Verde. El Cluster Marítimo Español ofrece, sin embargo, una visión integrada de las mismas en torno a los ejes estratégicos mencionados anteriormente. Por tanto, nuestras reflexiones tienen en cuenta únicamente aquellos aspectos de carácter horizontal que afectan a todos y cada uno de los subsectores o que no suponen un obstáculo para ninguno de los subsectores.

2. ANÁLISIS CRÍTICO DEL LIBRO VERDE SOBRE POLÍTICA MARÍTIMA, DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL CLUSTER MARÍTIMO ESPAÑOL

2.1 Impulso de las políticas marítimas

El objetivo básico de una política marítima integrada debe ser **mantener y reforzar el liderazgo, crecimiento, competitividad y sostenibilidad de las industrias marítimas europeas.**

Ello exige desarrollar acciones en todos los ámbitos (industrial, normativo, operativo, etc.) alentando la **participación activa y continuada de todos los agentes del sector marítimo.**

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



Los mercados en los que operan y deben competir las empresas marítimas son en muchos casos globales, por lo que un elemento básico de la política marítima de la UE debe ser **posibilitar la competitividad de las empresas europeas en el mercado global**.

En particular, éste debe ser el **objetivo prioritario de las normas europeas sobre Ayudas de Estado a los sectores marítimos** y no tanto asegurar una competencia equilibrada entre las empresas de los diferentes Estados miembros de la UE. Así, las Directrices Comunitarias sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo de 2004 deben mantenerse de forma estable, mientras que es necesario revisar las aplicables a otros sectores, como la construcción naval, con el enfoque indicado. La construcción naval europea necesita disponer de instrumentos eficientes de financiación y garantías. En este campo, se propone **la constitución de un fondo de garantía a escala europea**, gestionado eficazmente por un organismo europeo.

Dentro de las políticas marítimas deben tener un lugar preferencial las destinadas a **la protección del espacio marítimo europeo** frente a las amenazas a la Libertad, a la Seguridad y a la Justicia que provienen de tráfico y actuaciones principalmente ilícitas y que afectan no sólo a los países costeros sino a todo el conjunto de la Unión.

Otra consecuencia del carácter internacional y global del mercado es que la política marítima de la UE precisa, como complemento indispensable, una **estrategia firme de Relaciones Exteriores**, tanto en los foros multilaterales (OCDE, OMC) como en las relaciones bilaterales con los principales socios comerciales y competidores industriales (China, India, Brasil, Corea, Japón, etc.) que asegure:

- el **libre acceso** de las empresas europeas a los diferentes mercados internacionales
- unas **condiciones leales y equilibradas de competencia** en los mismos
- la **protección de la propiedad intelectual e industrial** en el sentido más amplio, frente a competidores de países terceros que ofrecen productos muy similares de los que no tienen que recuperar los costes de I+D+i.

Por otra parte, el carácter internacional, globalizado, de los mercados marítimos exige que su **regulación sea también global**, establecida por organismos internacionales como la OMI y la OIT,

en cuyo seno la UE debería convertirse en referente mundial en seguridad marítima y la protección del medio marino.

La mejor forma en que la UE y sus Estados miembros pueden contribuir a la mejora de la seguridad marítima y a la protección del medio ambiente marino, en beneficio de los ciudadanos europeos, sería: ratificar rápidamente los Convenios acordados en los organismos internacionales, imponer eficazmente su cumplimiento y proponer en el seno de la OMI o la OIT las enmiendas que se consideren necesarias. Así se conseguirá que no sólo los buques comunitarios, sino los de todas las banderas, cumplan la normativa, eliminando los buques sub-estándar de las aguas de la UE.

La inmensa mayoría de los desastres marítimos recientes y sus graves consecuencias ecológicas se podrían haber evitado con un mantenimiento conforme a las normas establecidas por la OMI y las sociedades de clasificación, efectuado por astilleros fiables. Junto con el refuerzo de los actuales sistemas de control, **se propone introducir un sistema de ámbito mundial para la evaluación de la calidad de los astilleros de construcción y de reparaciones**.

Para hacer posible la atención a una creciente demanda de transporte marítimo en la UE, y dado que un objetivo concreto de la política de transportes de la UE es promover el aumento del transporte marítimo frente a otros modos menos sostenibles (en particular, frente al transporte por carretera), resulta esencial alcanzar un equilibrio adecuado entre las dimensiones económica (competitividad), social y medioambiental del desarrollo sostenible. En particular, unas consideraciones medioambientales exageradas y de carácter puramente local no deberían impedir un **desarrollo suficiente de las infraestructuras portuarias o de las conexiones de estas con las redes de carretera y ferrocarril** que precisa el interés general europeo. Del mismo modo, para favorecer el desarrollo del transporte marítimo intracomunitario es necesario **simplificar los trámites aduaneros y administrativos**. Debería avanzarse eficazmente en este campo con la máxima rapidez posible.

Además de las propuestas incluidas en los otros ejes



estratégicos del Cluster, con carácter general para impulsar y reforzar la Política Marítima Europea se propone:

Construir una estructura industrial sostenible. Cualquier esfuerzo destinado a mejorar la competitividad del sector marítimo debe fundamentarse en una estructura industrial viable y en unas infraestructuras eficientes. Las piedras angulares para un desarrollo sano y sostenible de la industria marítima en todo el mundo son unas inversiones razonables que se ajusten a las necesidades reales del mercado, para lo cual debería **facilitarse un proceso de consolidación entre empresas europeas, mediante incentivos para eliminar la capacidad menos eficiente**, si fuera necesario.

Apoyar la creación del Espacio Marítimo Común Europeo (EMCE), mediante el desarrollo de mecanismos que armonicen las disparidades legislativas existentes entre los Estados Miembros y la aplicación de los instrumentos internacionales que permitan reforzar la seguridad y la protección de los buques y de las aguas de la Unión Europea, sin deteriorar la competitividad de las empresas europeas en los mercados globales.

Reforzar la cooperación internacional para desarrollar acuerdos comunes de gestión y control del EMCE que beneficien la interacción y sinergias con otras áreas de acción política, siempre dentro de una perspectiva marítima global de protección frente a las amenazas que provienen de actuaciones ilícitas.

Crear una nueva estructura administrativa en los Estados Miembros y en la UE, mediante coordinadores marítimos que encaucen y dinamicen los intereses distintos de los protagonistas marítimos.

Potenciar la cooperación y la colaboración entre sectores industriales y/o actividades marítimas. Los ejemplos exitosos de cooperación entre los diversos agentes que integran la industria marítima en Europa, tales como el Foro de las Industrias Marítimas (MIF) y la Plataforma Tecnológica Waterborne, demuestran la necesidad de impulsar actividades de cluster y **extenderlas a los factores críticos para la competitividad**, tales como:

- La cooperación política e industrial para hacer al sector marítimo socialmente atractivo y sostenible con el medio ambiente,
- La imagen y visibilidad de la industria marítima
- La educación y la formación continua
- La innovación.

2.2 Imagen del sector, comunicación externa e intercomunicación sectorial

El Libro Verde establece, en su capítulo 6, la importancia de **reafirmar la identidad marítima de Europa, fomentando un sentimiento de identidad común** entre todos aquellos que desarrollan actividades marítimas o cuya calidad de vida se encuentra fuertemente vinculada al mar. Ese sentimiento favorecerá la comprensión de las interacciones existentes entre las diferentes actividades marítimas, y la importancia de los mares para la vida humana. Asimismo, mejorará la comprensión de la importancia de los océanos y los mares y de la contribución de las actividades marítimas a nuestra economía y nuestro bienestar.

Desde el punto de vista del Cluster Marítimo Español se propone la **Creación e impulso de proyectos integrados de cooperación** en los ámbitos autonómico, estatal y supraestatal, con la participación tanto del sector público como del privado, con los siguientes objetivos:

- **Promover la imagen de Europa como región marítima**, y las de sus Estados Miembros como naciones marítimas, utilizando para ello los mecanismos de difusión que los sectores privados y públicos poseen.
- **Desarrollar un Plan de Comunicación y Publicidad conjunto** que integre a todas las actividades marítimas, al objeto de conseguir el reconocimiento social de su importancia económica y su aportación a la calidad de vida y al crecimiento sostenible.
- **Mejorar la imagen del buque** como vehículo ecológico, sostenible y seguro.
- **Fomentar el turismo marítimo y náutico sostenible**, promoviendo la participación de la sociedad en actividades marítimas con el objetivo de dar a conocer la riqueza de los mares y la importancia de las actividades que en ellos se realizan.
- **Favorecer la interconexión y la búsqueda de sinergias** entre las distintas actividades que componen el sector marítimo.



- **Fomentar la presencia de la industria marítima en el exterior** a través de su participación en foros, eventos y mercados, mejorando en su caso los canales existentes de acceso a los mismos, o creando otros nuevos.

2.3 Formación y práctica en el ámbito marítimo

En su Estrategia de Lisboa, la Comisión ha prestado una especial atención a las cualificaciones profesionales y el aprendizaje permanente. Para cualquier sector económico, y especialmente para las industrias marítimas, es de gran importancia no sólo mantener el conocimiento de los profesionales marítimos, sino también **atraer a los jóvenes mediante la creación de carreras profesionales atractivas.**

Las propuestas del Cluster Marítimo Español en este campo son las siguientes:

Apoyar actuaciones que puedan hacer las profesiones marítimas más atractivas a los jóvenes europeos. Entre ellas:

- Acuerdos en materia de cualificaciones e innovación social en el sentido más amplio, en particular, en relación con la adaptabilidad de los trabajadores y las empresas al cambio, y la profundización de estrategias de aprendizaje permanente.
- Alcanzar un acuerdo para la aplicación en Europa del Convenio Marítimo Consolidado de la OIT (2006) y otras normas laborales internacionales.
- Conseguir una mejor coordinación de los currículos formativos de las diferentes profesiones marítimas, con vistas a facilitar la movilidad durante la carrera profesional entre diferentes componentes del sector marítimo.
- Facilitar el acceso de los jóvenes titulados a las actividades de I+D.

Garantizar el acceso de las empresas a capital humano cualificado. Para ello:

- Crear centros para postgraduados, con actividades de investigación y formación, redes de conocimiento y centros regionales de excelencia, en los que participen tanto las empresas como los centros educativos.
- Facilitar los intercambios de estudiantes.
- Incentivar la transferencia de conocimientos, contribuyendo a desarrollar intercambios de experiencias entre los profesionales del sector marítimo.
- Promover la difusión de buenas prácticas.

- Armonizar los programas académicos y conseguir el reconocimiento de las cualificaciones y de las titulaciones profesionales marítimas, náuticas de recreo y pesqueras en toda la UE.
- Financiar las acciones formativas específicas necesarias para el sostenimiento del sector marítimo.

2.4 Investigación, desarrollo tecnológico e innovación

El desarrollo de una política marítima integrada proporcionará nuevas oportunidades y nuevos retos a la comunidad científica marítima. Las industrias marítimas europeas ya invierten en la actualidad una parte importante de su volumen de negocios en investigación e innovación. Sin embargo, **es de capital importancia mantener su liderazgo tecnológico y para ello es preciso seguir potenciando las actividades de I+D+i** con una visión estratégica a largo plazo para cumplir los objetivos comunitarios en materia de competitividad y sostenibilidad.

Desde una perspectiva nacional, **España es uno de los países que menos retorno obtiene de los programas comunitarios de I+D+i en el campo marítimo**, por lo que, en la práctica, los fondos dedicados por la UE a estos fines están contribuyendo a ampliar el desfase tecnológico entre nuestro país y los más desarrollados de la Unión.

En el marco del Cluster Marítimo Español, se proponen las siguientes aportaciones:

Promover la máxima participación de las empresas (y no sólo o muy preferentemente de universidades y centros tecnológicos) en proyectos de I+D+i. Estos se deberían concentrar en aquellas materias que la propia industria identifique como necesarios y susceptibles de más rápida materialización en resultados concretos. **La creación de una Red Europea de Investigación Marítima puede resultar positiva para estos fines.**

Poner en marcha de nuevas fórmulas y medios para fomentar la I+D+i en la industria marítima, con el objetivo de reforzar el liderazgo tecnológico europeo. Los programas marco de investiga-



ción de la UE han sido y son un instrumento eficaz, pero insuficiente, y algunos sectores, por su características intrínsecas, no han podido recibir ayudas adecuadas de los Estados Miembros por este concepto, como consecuencia de la aplicación de la normativa comunitaria vigente.

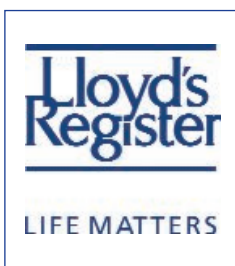
Proteger los derechos de propiedad intelectual e industrial. La innovación es un pilar básico del liderazgo, por tanto, debe protegerse la propiedad intelectual e industrial en el sentido más amplio, creando **mecanismos especialmente dedicados a este fin** y mediante la utilización al máximo de los instrumentos existentes

Un aspecto importante a la hora de definir las **políticas de investigación** dentro del Espacio Europeo de Investigación, **es la coordinación de las políticas nacionales y regionales de I+D, de manera que se haga un uso eficiente de los recursos.**

Uno de los inconvenientes del Programa Marco es la alta especificidad temática, que hace que muchos proyectos no encajen con las prioridades establecidas en el mismo. Para complementar esto, y siempre favoreciendo la cooperación entre entidades de diferentes países, conviene **estimular la generación de proyectos en cooperación.**

Se debe **mejorar la comunicación, el conocimiento y la confianza recíproca a través de un proceso de aprendizaje mutuo, del intercambio sistemático de información y buenas prácticas** entre los responsables de la elaboración de programas y los gestores de áreas científicas y tecnológicas similares.

Para ello, es necesario promover la participación en el esquema ERA-NET, entre cuyos objetivos se encuentra el analizar los procedimientos de gestión en los diferentes programas nacionales, su posible *convocatoria conjunta y la cofinanciación de los proyectos por parte de la Comisión*, además de la aportación de los países miembros participantes en los proyectos.



Crear y desarrollar una Red Europea de Investigación Marítima para la coordinación de tareas específicas y asesoramiento, incorporando a la misma **los organismos de investigación europeos, mejorando las relaciones interinstitucionales y unificando los mecanismos actuales de cooperación y coordinación.** Ello facilitaría llevar a cabo proyectos ambiciosos que mantengan la posición de vanguardia de la investigación marítima europea a nivel mundial.

Apojar a las Plataformas Tecnológicas Marítimas, tanto nacionales como europeas, ya que son una herramienta imprescindible para la elaboración de las políticas de I+D+i y el altavoz que la industria necesita para hacer llegar a los Gobiernos sus necesidades y prioridades en esta materia.

Asimismo, **la UE debe instar a los Gobiernos a encontrar en las Plataformas Tecnológicas el conocimiento suficiente para elaborar sus políticas de ayudas públicas,** priorizando aquellas áreas temáticas en las que las industrias marítimas han centrado sus objetivos, entre los que se encuentran:

- El diseño y desarrollo de productos y los métodos de producción, **concentrándose en aquellos tipos de buques con un alto contenido tecnológico, tales como los buques de crucero, de guerra y de pesca,** entre otros, tanto por el mantenimiento del liderazgo de la industria europea en los mismos, como por su positivo efecto tractor sobre el sector de la industria de equipos marítimos.
- **Infraestructuras portuarias** eficientes y tecnológicamente avanzadas
- La **operación y explotación segura y competitiva** de buques, artefactos marinos e infraestructuras portuarias.

Adicionalmente, en el ámbito de la **investigación marina,** deben desarrollarse estudios regionales sobre el cambio climático, la investigación pesquera (DCR) o en la evaluación de la calidad del medio marino (EME). Se debe, asimismo, profundizar en el **conocimiento del medio físico marino,** lo que incluye la medida de variables del medio (oleaje y corriente) y el modelado numérico de las mismas, y donde existe un terreno de excelencia en los ámbitos tanto de la investigación y el desarrollo como en el de la innovación tecnológica.