

Gómez-Pomar explica los proyectos más innovadores de Fomento para el sector marítimo

El Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, D. Julio Gómez-Pomar, puso en valor la importancia de los puertos españoles para la economía española y, en general, de todo el sector marítimo, durante su intervención en el último Desayuno con el Clúster: 'Retos de la innovación y la digitalización en el sector marítimo'

El Clúster Marítimo Español (CME) celebró un nuevo Desayuno con el Clúster en el que intervino D. Julio Gómez-Pomar, Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, para quien el futuro del sector marítimo pasa por "acudir a la innovación, a reinventar negocios y a modernizar procesos, utilizando las herramientas que esta sociedad globalizada pone a nuestra disposición, como es esencialmente la digitalización". En este sentido, Gómez-Pomar centró su intervención en los esfuerzos y proyectos por parte del Ministerio de Fomento para lograr la digitalización, pues comparten con el CME, "el objetivo de la promoción y el desarrollo del sector marítimo español para que alcance el mayor nivel de competitividad". Una competitividad, que dentro de un mundo globalizado, viene fundamentalmente de la mano de la digitalización, según explicó el Secretario de Estado.

Importancia del sector marítimo

Gómez-Pomar arrancó su intervención aportando algunos datos con la intención de poner de relieve la importancia del sector marítimo, que aporta a la economía general más de un 3% de su PIB, así como más de 350.000 empleos. No obstante, destacó especialmente el papel que juegan los puertos, "podríamos decir, que sin los puertos españoles sería imposible la actividad económica que se realiza en España", afirmó Gómez-Pomar. Prácticamente, por los puertos pasan el 75% de las importaciones y el 70% de las exportaciones, por lo tanto, "sería inconcebible la actividad económica de un país como España si no hubiese un sistema portuario y un sistema de transporte marítimo tan desarrollado".

Otros aspectos mencionados por el Secretario de Estado fue la relevancia de la flota pesquera, que con 10.000 embarcaciones tiene un Valor Añadido Bruto de unos 2.000 millones de euros y contribuye con el equivalente a 30.000 empleos; o de los armadores españoles, que con una flota de más de 200 buques, con un arqueo superior a los 4 millones de toneladas, compite en un mercado altamente competitivo y global.

También es reseñable la importancia para la cadena logística, a la que aporta cerca del 20% del PIB del sector de transporte, lo que representa en términos globales el 1,1% del PIB.

Retos del sector

Pero lejos de abrumar con los datos, Gómez-Pomar quiso enmarcar los retos que tiene que afrontar el sector, tal y como rezaba el título de su intervención, retos que suponen también nuevas oportunidades: hay problemas para aumentar la eficiencia y seguir compitiendo en un mundo globalizado; el problema de la sostenibilidad medio ambiental, que tiene una incidencia particular en el sector; y la posibilidad de poder seguir desarrollando nuevas actividades económicas dentro del mismo; detallaba el Secretario de Estado. Para ello "es imprescindible acudir a la innovación, a reinventar negocios y a modernizar procesos, utilizando las herramientas que esta sociedad globalizada pone a nuestra disposición, como es esencialmente la digitalización", afirmó.

En este sentido, se refirió a las conclusiones del Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea (UE) de junio pasado, la Conferencia de Malta, que establecía los principios rectores de la política del transporte marítimo para la UE hasta el año 2020, "y después de ese año la competitividad, la descarbonización y la digitalización". Según Gómez-Pomar, el Ministerio de Fomento apoyó desde su gestación, con la declaración realizada un año antes en Malta, durante la reunión informal de los citados ministros (Declaración de La Valetta), el contenido de estos principios, destacando la importancia que para el transporte marítimo tiene la mejora de la competitividad, la automatización y la digitalización de los procesos.

Explicó que la mejora de la digitalización representa a su vez una mejora de la eficiencia del sector marítimo, pues reduce los trámites innecesarios y agiliza los imprescindibles, reduciendo costes y gastos, al tiempo que aumenta la productividad y reduce la adversidad financiera de las navieras.

Así mismo, en la Declaración de La Valetta se hacía hincapié en la protección del medio ambiente, situando la descarbonización como un reto de primer nivel al que no es ajeno el sector marítimo. "El efecto de descarbonización es también un reto de primer nivel", aseveró, "un reto al que se tiene que enfrentar no sólo el transporte marítimo, sino todos los medios". Además, comentó que la Organización Marítima Internacional (OMI) está inmersa en una ambiciosa estrategia para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, utilizando combustibles alternativos ajustados a las normativas establecidas, y que ofrecen un mejor comportamiento medioambiental.

También se expresó en esta declaración la importancia de respetar la libre competencia de mercado, que ha de ser transparente, ya que no debemos olvidar que "el transporte marítimo es un elemento clave en la cadena y los costes del suministro comercial de la UE, especialmente cuando hablamos de energía y materias primas", explicó Gómez-Pomar.

En definitiva, el objetivo de estas declaraciones es que el transporte marítimo siga siendo atractivo y competitivo para el transporte de personas y mercancías, y lo haga siendo respetuoso con el medio ambiente, "sirviendo al mismo tiempo como catalizador de la inversión y de la innovación".

Plan estratégico

Siguiendo estas líneas maestras, en el ámbito del Ministerio de Fomento "promover la innovación se suma a nuestras preocupaciones, y con esta finalidad hemos elaborado el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras 2018-2020", explicó el Secretario de Estado.

Este Plan, presentado el pasado noviembre, quiere promover "el liderazgo de España en el transporte y las infraestructuras", a través de la innovación, con el usuario final como centro del proceso y con la participación de toda la sociedad. Aunque el plan se circunscribe al presente período de cuatro años, puede extenderse a períodos posteriores, y se centra en cuatro grandes ejes estratégicos: la experiencia del usuario, las plataformas inteligentes, las rutas inteligentes y la eficiencia energética y sostenible.

El plan abordará además la colaboración y cooperación de todas las empresas e instituciones del grupo Fomento propiciando las sinergias entre ellas. Según Gómez-Pomar, se trata de un Plan que promueve la inversión, el conocimiento e innovación y favorece el desarrollo de nuevas actividades económicas más sostenibles con los siguientes objetivos: acelerar la incorporación de la tecnología; elevar la rentabilidad económica y social de las inversiones; movilizar la inversión y la tecnología desde fuera de nuestras fronteras; y hacer de nuestro país un lugar más atractivo para las empresas e inversiones innovadoras en el ámbito de la movilidad y el transporte.

Proyectos del sector

En el caso específico del sector marítimo, el Plan quiere desarrollar algunas de las áreas que consideran más interesantes de cara al futuro. Sobre el transporte marítimo, se pretende avanzar en el ámbito de las embarcaciones no tripuladas o tripuladas a distancia. Estas funcionan con sistemas remotos, similar al de los drones en el ámbito aeronáutico, que están teniendo un crecimiento vertiginoso, requieren de un marco legal e institucional para el desarrollo de prototipos que sean adecuados y acaben permitiendo la puesta en servicio de este tipo de embarcaciones. En este sentido, el invitado aclara que ya desde la Dirección General de Marina Mercante se está trabajando para que se puedan ir desarrollando. Dentro de esta línea de trabajo, también afirmó que se está trabajando con otras Administraciones, como la Xunta de Galicia, o con empresas privadas.

Por otro lado, en el marco de la OMI, se está realizando un estudio encaminado a dictaminar qué aspectos de los convenios marítimos internacionales deben ser adaptados para dar cabida a este tipo de buques no tripulados.

Gómez-Pomar destacó en este punto la participación de la Dirección de Marina Mercante en diferentes proyectos de la UE para la expedición de certificados electrónicos por parte de los buques que realizan transporte internacional, así como la mejora del actual sistema de acreditación y certificación de los marinos.

Otro de los trabajos que quiso destacar es el realizado por la entidad pública dependiente Sasemar, afirmando que probablemente "realiza uno de los trabajos más apreciados, tanto por la gente del mar como por la sociedad".

Sasemar está participando en importantes proyectos de innovación para dar respuesta a todas las necesidades que se puedan dar en el mar. Proyectos como la gestión inteligente del tráfico marítimo y la mejora de los centros de servicio de tráfico; los sistemas de localización de personas en el mar, aumentando la capacidad de rastreo; y las unidades de salvamento más inteligentes.

En el apartado de la digitalización, Sasemar está implicada en diferentes proyectos: estudio para la utilización del GNL en la flota de Salvamento Marítimo; el uso de drones para la vigilancia de la contaminación por gases de efecto invernadero; y el impulso de las conexiones eléctricas en los puertos en los que recalán sus embarcaciones, para lograr una reducción de los consumos y del impacto medioambiental de sus actividades.

Puertos del Estado

La última parte de su intervención la dedicó al trabajo realizado por Puertos del Estado más estrechamente ligado a la innovación y digitalización, como es Puertos 4.0, un fondo que sirve para distribuir recursos entre puertos del Estado. Es un fondo, de aplicación para los próximos cuatro años, para el desarrollo de proyectos que permitan dicha distribución. Su dotación presupuestaria es para proyectos de emprendimiento que faciliten, por ejemplo, la interconexión avanzada de los puertos para anexionar los datos y de intercambio, así como su utilización en modelos predictivos para la toma de decisiones. "Es un paso más hacia la interconexión de las plataformas digitales de los puertos, mediante el flujo de datos a lo largo de toda la cadena logística".

Otro proyecto que busca mejorar los flujos de información del transporte es el proyecto SIMPLE, de simplificación de proyectos para la mejora de la logística; un sistema de gestión integral y colaborativo entre las diferentes partes de la cadena de transporte, para la digitalización de los flujos de información y documentos ligado al transporte multimodal de mercancías. Con este sistema se facilita el

intercambio de información entre los diferentes agentes.

Los trabajos asociados a este proyecto, que se encuentran incluidos en el Plan de Innovación en el Transporte y las Infraestructuras, se licitará este año, tras la firma del correspondiente convenio entre las entidades de Renfe, ADIF, Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento.

En cuanto impulso de la sostenibilidad medioambiental en el ámbito portuario destacan dos estrategias. Por un lado tenemos el impulso del empleo de combustibles alternativos en el puerto, y, más concretamente, el uso del gas natural licuado. Esto se realiza a través del proyecto CORE LNGas hive, proyecto seleccionado por la Comisión Europea dentro de la iniciativa energía limpia para el transporte. El objetivo del proyecto es el desarrollo de la cadena logística integrada, segura y eficiente, para el suministro del GNL como combustible en el sector del transporte, fundamentalmente en el marítimo, en el ámbito de la península ibérica.

Por otro lado, se debe contribuir a la descarbonización del transporte marítimo a través de la reducción local de emisiones de ruido procedente de los motores auxiliares de los buques, para los que se ha puesto en marcha el proyecto OPS Masterplan for Spanish Ports. Este proyecto se integra en el Marco de Acción Nacional para el desarrollo de infraestructuras para el uso de combustibles alternativos en el sector del transporte, y tiene como objetivo la redacción de un Plan Director para el suministro de energía eléctrica a buques durante su estancia en puertos españoles.

Cabe añadir que se ha introducido en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2018 una reducción del impuesto especial sobre electricidad; un mínimo de 0,5 euros por MWh para la electricidad suministrada en embarcaciones atracadas en puerto, que no tengan la condición de embarcaciones privadas de recreo.

Por último se está impulsando la inscripción en el registro de huella de carbono de las autoridades portuarias.

Preocupaciones del CME

Al final de su intervención, el Secretario de Estado dio respuesta a dos de las preocupaciones del CME planteadas por el presidente del Clúster, Alejandro Aznar, durante la presentación del invitado como es la constante reducción de la flota de abanderamiento español y la posible iniciativa para prohibir las lanchas rápidas.

Respecto a la flota, Aznar le trasladó la necesidad de adecuar el registro canario "a las necesidades actuales, que le permitan ser igual de competitivos que otros de nuestro entorno, como puedan ser el de Malta o Madeira, que ya han hecho sus deberes". En este sentido, Gómez-Pomar aclaró que el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA) es un asunto prioritario para la Administración, pero muy complejo por la amplitud competencial y normativa que tienen impacto en este ámbito. No obstante, afirmó que desde el Ministerio se está intentando sacar adelante una propuesta, si bien la falta de una mayoría parlamentaria que pueda respaldar cualquier proyecto gubernamental "es un problema que reduce la capacidad de acción del Gobierno", aclaró el Secretario de Estado, que incluso puede distorsionar el propósito original de los proyectos presentados a la Cámara. No obstante, afirmó que para Fomento es un proyecto de gran importancia, que "tenemos bien enfocado", pero que tienen dificultades para garantizar su éxito.

Aznar también planteó "una preocupación surgida por una noticia más reciente. Se trata de la iniciativa para prohibir las lanchas rápidas, dentro de la lucha contra el narcotráfico". Tras asegurar que el Clúster apoya el Estado de Derecho y a las Fuerzas de Seguridad, y su disposición a colaborar en lo que sea necesario, el presidente expresó la preocupación por el posible impacto negativo sobre la generación de riqueza y creación de empleo, no sólo en el sector de la náutica de recreo, con gran calado en el turismo, sino también en el sector de la construcción de embarcaciones y la industria auxiliar que pueda tener una prohibición de este tipo de embarcaciones.

Por su parte, Gómez-Pomar quiso transmitir la tranquilidad de que no se va a llevar a cabo ninguna acción que vaya a poner en riesgo la actividad. En este sentido, afirmó que han mantenido algunas conversaciones y que Fomento está mediando para que no se perjudique la actividad empresarial legítima.

Datos de contacto:

José Henríquez

Responsable de comunicación del Clúster Marítimo Español

628269082

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional Finanzas E-Commerce Sector Marítimo Digital](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>