



naucher
GLOBAL

INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL

10^o Aniversario
2012-2022

Estudios Marítimos Naucher, SL.
Noviembre de 2022

Tribunas y colaboraciones

Juan Zamora - Editor de NAUCHERglobal
Puertos del Estado
Dirección General de la Marina Mercante
Generalitat de Catalunya
Organización Marítima Internacional
Port de Barcelona
Port de Tarragona
Valenciaport
Ports de la Generalitat de Catalunya
Anesco
Asecob
Feteia-Oltra
Anave
Consejo General de Agentes de Aduana
ANEN
Clúster Marítimo Español
Prácticos de España
Pymar
IDC
ITF
CCOO
Coordinadora
Real Liga Naval Española
Cepesca
Asociación Catalana de Capitanes
Escola Europea
Asociación de Ingenieros Navales
FBCN
CLIA España
Anare
Asociación de Promoción del Short Sea
Salón Náutico Internacional de Barcelona
David Rodríguez - Periodista de NAUCHERglobal
Daniel Molero - Director de NAUCHERglobal

PINCELADAS DE LA INTRAHISTORIA DE NAUCHERglobal

Permítanme contarles los detalles no conocidos de la creación de **NAUCHERglobal**. Como toda iniciativa, este medio informativo nace de una idea: construir una empresa periodística especializada en el mundo marítimo y portuario. Tenía la convicción de que la prensa de estos sectores estaba volcada en la información procedente de las autoridades portuarias y de las empresas, con una evidente ausencia de cultura, de crítica y de opinión. Hacer realidad el proyecto no podía ser obra de una sola persona. Confié el propósito a dos amigos en quienes confiaba: Agustín Montori, capitán de la marina mercante y directivo de numerosas sociedades, con quien había navegado allá por 1971 y con quien mantenía una excelente relación personal; y Javier Moreno, también marino (coincidimos en la Escuela de Náutica entre 1969 y 1970), y por entonces creador de un blog de cultura marítima llamado Naucher, en el que llevaba tiempo colaborando. Montori aceptó de inmediato y se puso a perfeccionar las bases económicas y societarias del proyecto. Javier Moreno declinó la propuesta y se limitó a proponerme que abriera un blog personal parecido al suyo.

El 28 de agosto de 2012, ante el notario de Barcelona, Luis Sampietro, constituimos la sociedad de responsabilidad limitada Estudios Marítimos Naucher. Los socios, en el orden que aparecen en la escritura: Juan Zamora, Agustín Montori, Amadeo Outeiro, Javier del Portillo, Joan Guitart, Jesús Carbajosa, Fernando Mestre y José María Ruiz Soroa. Los seis primeros, marinos mercantes; Fernando Mestre, empresario; y Ruiz Soroa, abogado.

Compramos de inmediato los dominios "Naucher" y "Naucher Global", éste último a sugerencia de Javier Moreno para que la nueva publicación estuviera diferenciada de su blog. Y nos pusimos a confeccionar el número 0 (cero). Decidido que sería un medio exclusivamente en red (on line), tuvimos numerosos encuentros y reuniones para decidir la arquitectura de la plataforma, tipo de letra, logotipo y esas cosas, amén de contratar a la empresa que había de darle forma, Signia. Hicimos un estudio de los medios existentes en francés y en inglés y diversos catálogos de fuentes de noticias domésticas e internacionales. Llegamos a componer, sólo para nuestros ojos, varios números 0. Y finalmente, el día 12 de septiembre de 2012, **NAUCHERglobal** se abrió con acceso libre a los lectores de todo el mundo. Pocos días después entró a formar parte del proyecto Daniel Molero, a quien cuatro años más tarde nombramos director del periódico.

En los diez años transcurridos desde entonces, **NAUCHERglobal** ha demostrado el acierto y la utilidad de su creación. Hemos dedicado cientos de artículos a la cultura que se genera en el entorno portuario y a la que tiene su origen o trata de buques, marinos, tempestades y naufragios. Hemos glosado las obras escritas de autores noveles y consagrados y criticado las películas y el teatro que reflejaban historias marítimas. Y sobre todo, merced al excelente trabajo del marino y periodista Eugenio Ruiz Martínez hemos hecho frente con determinación y bien documentadas razones a quienes han sembrado la infamia, la mentira, de acusar a Antonio López, fundador de la Compañía Trasatlántica, de dedicarse a la trata: transportar esclavos desde África a América. Todo ello sin olvidar las noticias que proceden del sistema portuario español y de los puertos más importantes del mundo.

Otro distintivo de **NAUCHERglobal** es el tratamiento ofrecido sobre buques, transporte y comercio por vía marítima, navegación, pesca, marinos, armadores, navegantes y náutica de recreo, sus instituciones y organismos, sus problemas, conflictos y aspiraciones. Nuestros lectores han dispuesto de la mejor información sobre el desastre del PRESTIGE y el laberinto judicial en que anda empantanado el Reino de España. Hemos entrevistado a los naveros más importantes, (Vicente Boluda, Alejandro Aznar, Adolfo Utor...) y a multitud de personajes del mundo marítimo-portuario. Hasta nos atrevimos a entrevistar al capitán Al, Artificial Intelligence, al mando del revolucionario experimento de IBM de cruzar el Atlántico con una embarcación no tripulada.

Por otro lado, nuestro compromiso con la información veraz y con los lectores y nuestro espíritu crítico nos ha conducido, en determinadas ocasiones, a enfrentamientos que nunca quisimos con personas, organismos públicos y empresas del sector marítimo. Hemos defendido la libertad de información y la libertad de prensa, así como el derecho de los periodistas a mantener la confidencialidad de sus fuentes de información. La publicación de algunas noticias exclusivas ha sido inmediatamente reproducida por medios especializados o no (en muchos casos, ¡ay!, sin mencionar la fuente).

Confío que **NAUCHERglobal** cumpla muchos años, con personal renovado y el objetivo de honrar a la prensa fiable y profesional.



Juan Zamora

Editor
NAUCHERglobal

RUMBO COMPARTIDO

Puertos del Estado

Puertos del Estado y Naucher compar-ten rumbo y celebración. A la vez que Naucher celebra su décimo aniversario, Puertos del Estado y el Sistema Portuario Español, tal como lo conocemos hoy en día, cumplen 30 años desde su creación. Naucher ha ido creciendo en estos años, reivindicando su labor informativa, dando voz a todos los colectivos del sector marítimo-portuario. Del mismo modo, el Sistema Portuario Español ha ido evolucionado, a la par que nuestra sociedad, respondiendo a sus diferentes necesidades. En este sentido, el nuevo Marco Estratégico, que está a punto de ser aprobado, establece su horizonte en el año 2030, y viene a poner en pie de igualdad, junto a la tradicional dimensión económica de los puertos, una dimensión ambiental y social.

En términos genéricos, se puede decir que la sostenibilidad es uno de nuestros principales objetivos. El Marco Estratégico está plenamente alineado con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, así como con la política común de la Unión Europea. Hoy día, los propios mercados reclaman ya no solamente una elevada relación calidad/precio, sino una serie de factores impulsados justamente desde el sector público y apoyados en la preser-

vación del interés general. Estos factores se relacionan con el buen desempeño 'verde', la seguridad y la transparencia, entre otros, los que se asientan en una concepción del puerto como elemento irradiador de acciones que hagan frente a la emergencia climática y eleven la calidad de vida de las personas.

Criterios como eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad o transparencia son los ejes sobre los que girará el desarrollo de los puertos españoles en el futuro inmediato, que redundarán en el incremento de la relación calidad/precio de los servicios que se prestan en nuestros puertos y por extensión en la competitividad de los mismos. Además, el Marco Estratégico incide en la orientación de puertos comprometidos con su ciudad y esa orientación abre unas líneas de trabajo, entre ellas, las regeneraciones urbano-portuarias que ya son una realidad en muchos puertos y que se basan en tres conceptos: la estética, la funcionalidad y la viabilidad económico-financiera.

A ello, se suma la necesidad de coordinar con las entidades locales, actividades de puesta de valor del puerto ante los ciudadanos. Para ello, tenemos que dar a conocer los puertos, ofrecer la posibilidad

de apreciar cómo se están abriendo los puertos a las ciudades, poner en valor la relevancia del puerto como motor económico y las oportunidades que se abren al interactuar con los agentes sociales y económicos. Se trata, en suma, de provocar que las personas hagan suyo el puerto.

Para conseguirlo, contamos con que los medios de comunicación como altavoces de opiniones e iniciativas, se sumen a estos objetivos. Felicidades a Naucher por estos diez años y que sigamos compartiendo rumbo muchos más.



Álvaro Rodríguez Dapena
Presidente
Organismo Público
Puertos del Estado

**Per molts anys!
Que el vent us acompanyi
en aquesta travessia**

**¡Felicidades!
Que el viento os acompañe
en esta travesía**



UN DECENIO PASADO DE ADAPTACIÓN Y UNO FUTURO PARA LA ESPERANZA



En el último decenio, ha tenido lugar una importante modernización de la administración marítima española, apoyada en la consecución de varios hitos normativos. En primer lugar, la aprobación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a finales de 2011, no solo supuso un ejercicio de sistematización de la normativa dispersa existente, sino también una adaptación de la misma a un entorno permanentemente en cambio, consecuencia de la aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, de la consolidación del mercado interior comunitario y del desarrollo de una política común de transportes planificada desde una concepción multimodal. El impacto combinado del desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, los cambios tecnológicos y estratégicos en el sector del transporte marítimo y los procesos de creciente liberalización del mercado de los servicios del transporte condujeron a la introducción de importantes cambios en el ámbito de la administración portuaria española. En el ámbito de la administración marítima, el mismo texto clarificó la estructura y competencias de la Dirección General de la Marina Mercante y sus capitanías marítimas, modernizó la regulación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima e introdujo un registro especial de buques y empresas, radicado en Canarias.

En segundo lugar, el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, dio nuevo régimen jurídico a la Comisión permanente de investigación de los accidentes e incidentes marítimos, a fin de dotarla de más agilidad y mayor rigor en su funcionamiento, toda vez que la entrada en vigor de la regla 6 del Capítulo XI-1 del anexo del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Solas, 1974/1978) obligaba a cada Administración nacional a investigar los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el citado convenio y en las disposiciones complementarias del Código de Investigación de Siniestros.

Y, en tercer lugar, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, llevó a cabo una reforma ambiciosa del Derecho marítimo español, con vocación omnicompreensiva, tratando de incluir prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de derecho público como privado, y operando una verdadera renovación en una materia cuya cabecera estaba todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. Al mismo tiempo, puso fin a las carencias que en estos últimos años se habían detectado en cuestiones tan relevantes como la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático, el uso del mar territorial, la lucha contra la contaminación o el contrabando,

a la par que clarificaba el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de derecho marítimo.

Pero el derecho marítimo está sujeto, de manera casi permanente, a cambios derivados de las modificaciones que se llevan a cabo en la normativa internacional y de la propia evolución de las prácticas del transporte marítimo. Esta circunstancia justifica la necesidad de llevar a cabo una actualización de determinados aspectos de la Ley y del Texto Refundido antes mencionados, a fin de establecer nuevas medidas que favorezcan el buen funcionamiento del sector marítimo nacional, mediante la actualización de aquellos contenidos que han quedado desfasados, la cobertura de las lagunas detectadas durante estos últimos años y la mejor coordinación de ambos cuerpos. El anteproyecto de ley que operará esta modernización ya ha sido sometido a doble audiencia pública y esperamos pueda iniciar su tramitación parlamentaria a finales de este año.

Un futuro para la esperanza

Son muchos los retos a los que se enfrenta la administración marítima y la navegación en el próximo decenio, en su mayor parte

vinculados estrechamente con la estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de la Organización Marítima Internacional (OMI) y con los objetivos propuestos por el Pacto Verde Europeo. Los mares y océanos cubren casi las tres cuartas partes de la superficie de nuestro planeta. A través de ellos se realiza el 90% del volumen del comercio mundial y son claves para gobernar la climatología de la Tierra, pero todo este transporte marítimo constante y creciente está pasando una enorme factura en su salud, en la de los recursos marinos que albergan, y en la atmósfera que los cubre y que rodea a los puertos. La nueva realidad climática nos obliga a buscar combustibles menos contaminantes y la OMI ha impuesto un calendario progresivo de reducción de las emisiones de gases contaminantes, a la vez que el Convenio Marpol ha ido incorporando en los últimos años otras medidas, como las relacionadas con la reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos o la gestión de las aguas de lastre.

A nivel comunitario, en el seno de la Unión Europea se está debatiendo y dando forma al paquete de propuestas legislativas, conocido como 'Fit for 55', lanzado por la Comisión, que persigue la reducción gradual de las emisiones de gases de efecto invernadero y su práctica erradicación en

2050. Se trata de un objetivo muy exigente e incluso superior al que se ha previsto para otros medios de transporte. Pero las medidas en el transporte marítimo no se detienen ahí, sino que incluyen otras como su incorporación al Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión y la revisión del Reglamento relativo a la implantación de infraestructura para los combustibles alternativos, en la que se exige, entre otras medidas, que los buques tengan acceso a suministro de electricidad en los grandes puertos, así como una propuesta de Reglamento relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo (iniciativa FuelEU Maritime).

Las implicaciones y efectos que todas estas medidas van a tener sobre la estructura económica de nuestro sector marítimo van a ser ingentes, pero los que se derivarían de la inacción serían todavía mayores, a la par que catastróficas. Es mucho lo que está en juego y el mensaje debe ser de un optimismo moderado. Como señaló recientemente el secretario general de la OMI, Kitack Lim, "la transición energética del sector marítimo requerirá nuevas tecnologías, combustibles alternativos e infraestructuras para apoyar el transporte marítimo de baja y nula emisión de carbono. La innovación es la base de su éxito". Añado que, en mi opinión, estamos frente

a una oportunidad importante para generar nuevas vías de crecimiento para la industria europea del sector marítimo dentro de lo que hemos dado en llamar 'economía azul'.

Debemos seguir embarcados en ese optimismo moderado porque este no es el primer reto, la primera gran revolución que afronta el transporte marítimo. Se sustituyeron los remos por las velas, las velas por el vapor, el vapor por los hidrocarburos... Ahora, debemos navegar hacia un nuevo puerto, acuciados por los efectos devastadores del cambio climático, ya visibles en muchos ecosistemas, incluido el marítimo.



Benito Núñez Quintanilla
Director general
Dirección General
de la Marina Mercante

LA COPA AMÉRICA 2024, PLATAFORMA CLAVE PARA POSICIONAR A CATALUNYA COMO REFERENTE EN INDUSTRIA NÁUTICA Y TURISMO NÁUTICO SOSTENIBLE



Generalitat de Catalunya
Departament d'Empresa i Treball
Secretaria d'Empresa i Competitivitat

Catalunya es un país que mira al mar. Tenemos una larga y admirada costa, un clima privilegiado y una amplia oferta de puertos que cubre las necesidades del transporte marítimo, no solo comercial o pesquero, sino también el deportivo. Estas condiciones son definitivamente un activo de país y determinantes para explicar la salud de nuestro sector náutico, que, tras un año de récord en ventas y matrículas náuticas en 2021, se ha estabilizado en 2022. Un año después de la pandemia, el sector cuenta con más de 1.100 empresas que generan alrededor de 10.000 puestos de trabajo directos o indirectos.

Un sector que se encuentra en un momento clave. La transición hacia la sostenibilidad y la adaptación a la digitalización marcarán el devenir de nuestras empresas náuticas y debemos ser capaces de aprovechar este contexto para convertir a nuestro país en uno de los referentes, tanto de la industria náutica, como del turismo náutico sostenible a nivel europeo.

En este sentido, desde el Govern de la Generalitat estamos convencidos que la celebración de la Copa América en Barcelona en el 2024 será un buen marco que nos servirá para estimular esta transformación, a la vez que mejoraremos el posicionamiento de nuestras empresas a nivel internacional. Una competición que, según estimaciones de la organización, puede

llegar a dejar en la ciudad un mínimo de 1.000 millones de euros y una creación de empleo de entre 21.000 y 30.000 puestos de trabajo.

Pero debemos aprovechar esta oportunidad para que el impacto de la competición vaya más allá y contribuya a mejorar nuestro tejido económico y empresarial. La competición puede y debe ser una palanca que nos ayude a liderar la transición hacia la sostenibilidad en el sector náutico. Para conseguirlo, estamos desarrollando iniciativas que fomenten la transición hacia la movilidad eléctrica en el sector y la innovación y la tecnología en el uso de líneas de productos más respetuosos con el medio ambiente. Iniciativas planteadas con el objetivo de asegurar que estas oportunidades lleguen a nuestras pequeñas y medianas empresas, que conforman la gran mayoría de nuestro tejido productivo.

La Copa América es también un marco inmejorable para fomentar el turismo náutico sostenible. Tenemos una larga historia en deportes náuticos y una inmejorable oferta de ocio, cultural y gastronómica alrededor de nuestros atractivos destinos. Fomentar el turismo náutico sostenible, además de revalorizar los destinos, nos ayudará a la transmisión de valores y a generar afición por la naturaleza y el deporte.

Más allá de los ingresos económicos, el impacto de la competición será también social y medioambiental. Por primera vez,

habrá una regata femenina y un programa de educación en las escuelas y universidades formará parte integral del evento. Se realizarán varias actividades relacionadas con la conservación y la utilización de forma sostenibles de los recursos marinos, que esperamos ayuden a convertir Catalunya en un referente también de la sostenibilidad oceánica.

Estamos por tanto ante una oportunidad inmejorable de que Catalunya mire aún más al mar. Los objetivos son ambiciosos, pero perfectamente alcanzables si seguimos trabajando con el espíritu de colaboración público-privada que ya fue clave para conseguir la designación de Barcelona como sede de la Copa América 2024.



Albert Castellanos Maduell
Secretario de Empresa y Competitivitat
Departament d'Empresa y Treball
Generalitat de Catalunya

UNA DÉCADA DE DESCARBONIZACIÓN, UNA DÉCADA DE INFORMACIÓN



La vida de NAUCHERglobal como medio de comunicación del sector marítimo en España y también a escala internacional ha corrido casi de forma paralela a la labor regulatoria de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de cambio climático en estos últimos 10 años. NAUCHERglobal iniciaba su andadura apenas un año después de que la OMI adoptase el primer conjunto de medidas internacionales obligatorias para mejorar la eficiencia energética de los buques, como parte del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio Marpol).

A lo largo de esta última década, no han sido pocas las ocasiones en la que NAUCHERglobal ha puesto su foco de atención en todo aquello que en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo ha venido debatiéndose en el seno de la OMI. La respuesta al cambio climático es uno de los mayores desafíos de nuestra era y constituye una orientación estratégica vital para la OMI en su papel de regulador mundial del transporte marítimo internacional.

El ritmo de la labor normativa de la OMI para abordar las emisiones no ha cesado a lo largo de estos años, como así lo demuestra la adopción de la Estrategia inicial

de la OMI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques o la adopción de nuevas medidas clave a corto plazo destinadas a reducir la intensidad de carbono de todos los buques-los de nueva construcción y los ya existentes- en al menos un 40% para 20230, en comparación con la línea de referencia de 2008, en consonancia con el nivel de ambición de la Estrategia Inicial.

La OMI trabaja actualmente en revisar y reforzar la Estrategia inicial de la OMI sobre reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques con miras a adoptar una estrategia revisada en 2023. La revisión se centra en el compromiso de reforzar los niveles de ambición fijado en la estrategia inicial y las necesidades de los Estados en desarrollo, particularmente, de los pequeños Estados Insulares en desarrollo y los países menos adelantados.

De forma paralela, la OMI continúa avanzando en el diseño de un paquete de medidas de reducción de los gases de efecto invernadero a medio plazo que integren elementos técnicos, como por ejemplo una norma para combustibles de bajas emisiones de gases de efecto invernadero y/o la mejor de las medidas de intensidad de carbono ya fijadas por la OMI, junto a elementos económicos como la fijación

de precios del carbono mediante la adopción de una medida de mercado.

El futuro del sector marítimo está condicionado por la senda de la descarbonización emprendida hace unos años. Nos aguarda una década de nuevas tecnologías y de políticas marítimas de innovación inclusiva para apoyar las necesidades de una transformación más ecológica del sector marítimo que garantice una transición justa e inclusiva hacia un transporte marítimo bajo en carbono.

Deseamos que NAUCHERglobal siga dando testimonio de los diferentes hitos que marquen la descarbonización del sector marítimo durante la próxima década.



Víctor Jiménez Fernández
Presidente
Consejo de la OMI
(periodo 2022-2023)

LA SOSTENIBILIDAD COMO PILAR



Desde el Port de Barcelona felicitamos a Naucher en su décimo aniversario y deseamos que la publicación continúe creciendo y sumando éxitos durante muchos años más. Naucher ha acompañado a la comunidad portuaria durante una década en la que hemos experimentado una increíble transformación marcada en los últimos tiempos por las continuas interrupciones que las cadenas de suministro enfrentan con tesón y colaboración.

Pese a ello, 2022 está siendo un buen año para quienes formamos parte del negocio portuario. Los excelentes resultados del primer semestre evidencian que en el Port de Barcelona trabajamos de forma rigurosa y hemos sido capaces de superar contextos tan complicados como la pandemia de la Covid-19 o la reciente guerra de Ucrania.

Estamos inmersos en proyectos basados en los pilares de la sostenibilidad ambiental, económica y social, como marca nuestro IV Plan Estratégico, para situar al Port de Barcelona como líder en innovación y tecnología y un hub de servicios logísticos referente en el Mediterráneo.

Este año hemos dado un impulso importante a Nexigen, el plan de electrificación de muelles. Una actuación clave en el Plan de Transición Energética del Port para cumplir con los plazos marcados de reducción de un 50% de las emisiones de CO₂ de la operativa portuaria hasta el 2030 y ser un puerto neutro en carbono antes del 2050. Actualmente, ya se han tramitado las primeras conexiones eléctricas de buques a terminales, que estarán operativas a finales del 2023.

También hemos aprobado la licitación de la segunda fase de las obras del nuevo acceso ferroviario al Port: una serie de actuaciones sobre redes de servicios y consolidación del terreno, financiadas por la Unión Europea, que permitirán la ejecución de las obras de la superestructura ferroviaria, así como el desarrollo de nuevos servicios intermodales. Con estas actuaciones estamos poniendo la base a la creación de soluciones logísticas sostenibles y competitivas.

Nuestro compromiso con el tejido social y la dinamización del mercado de trabajo nos ha llevado a impulsar, junto con el Consorcio de Educación de Barcelona, el Instituto de Logística de Barcelona, que inició su actividad en las instalaciones del Port de Barcelona en septiembre. El centro ofrece formación de calidad especializada en perfiles emergentes del ámbito del comercio internacional y la logística en unas instalaciones que darán a los alumnos la oportunidad de colaborar con las empresas del Port, a la vez que estas se beneficiarán de nuevo talento especializado.

Nuestro afán por establecer alianzas y acuerdos con nuestro entorno también nos ha llevado a trabajar para definir y aprobar este año el Plan de Innovación del Port de Barcelona, con el cual reforzaremos nuestro papel como motor de recuperación económica, impulsaremos la innovación y la digitalización del ecosistema logístico portuario y favoreceremos las sinergias con la ciudad.

2022 también es el año en el que el Port de Barcelona, junto con otras instituciones y el mundo empresarial, ha vuelto a poner

la ciudad de Barcelona en el centro de los eventos deportivos más importantes del mundo con su designación como sede de la 37 Copa América de Vela, que tendrá lugar en el año 2024. Una gran noticia que nos impulsa a trabajar de manera exigente para alcanzar el éxito en la organización de este importante evento y poder ofrecer a los equipos participantes unos espacios e instalaciones excelentes. Sin duda, una oportunidad única para construir sinergias con el tejido empresarial, la ciudad de Barcelona y todo el país y poner el Port de Barcelona como el centro internacional de la cultura náutica y deportiva. Tenemos un gran reto en el que demostrar nuestra alta capacidad para organizar proyectos basados en la sostenibilidad y la innovación promoviendo la marca Barcelona.

En el Port de Barcelona seguimos moviendo la economía del país, seguimos construyendo Barcelona y el Prat desde el Puerto y queremos seguir siendo un aliado de confianza para la sociedad a la que servimos.



Port de Barcelona

EL ESLABÓN IMPRESCINDIBLE



Una de las premisas que como gestor público siempre he defendido es que las instituciones públicas tienen que explicar qué hacen con transparencia: hay que comunicar qué hacen, cómo lo hacen y por qué lo hacen para que las relaciones de las organizaciones con su entorno se basen en el respeto y la confianza. Por eso, la comunicación transparente ha sido y es un pilar fundamental en la gestión de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT), basada en explicar proactivamente, atender peticiones de información de manera ágil y facilitar todo tipo de información detallada cuando se ha pedido o ha sido necesario. Las ruedas de prensa, las notas y las atenciones a medios son los canales más frecuentes para explicar las actividades del puerto, sin olvidar las redes sociales, a través de las cuales la APT acerca el mundo portuario y su gestión a los ciudadanos activos en internet.

Pero para el puerto de Tarragona, a pesar de poder mantener un contacto directo con una parte de la sociedad, los medios de comunicación, y más concretamente los profesionales del periodismo, son unos agentes fundamentales para conseguir tener una sociedad democrática plena y saludable. La información veraz y contrastada es un elemento fundamental para que exista una toma de decisiones democrática y transparente y, por lo tanto, un control de las instituciones basado en la responsabilidad y la confianza. Periodistas

y medios de comunicación son un eslabón imprescindible para hacer una rendición de cuentas de calidad hacia la ciudadanía, las entidades y las instituciones del entorno del puerto.

En este contexto, tenemos que situar los 10 años de Estudios Marítimos Naucher, empresa matriz del portal informativo Naucher.com y su relación con el puerto de Tarragona. Naucher.com es un canal de comunicación portuario y logístico que ha sabido colocarse entre los medios de comunicación del sector marítimo de más relevancia con una información rigurosa, inmediata y fiable, como piden los nuevos tiempos.

Diez años son un hito muy importante debido al gran cambio de paradigma que las TIC han introducido en la comunicación periodística, donde el valor del trabajo para elaborar y difundir una información se ha puesto en cuestión hasta extremos impensables. La comunicación, desde hace un tiempo, oscila entre el periodismo clásico -con fuentes propias, elaborado, contrastado- por un lado y la agregación de contenidos -de fuentes ajenas, mecanizado, redifundido sin alterar- por otro, buscando no sin dificultades el término medio que permita compaginar un producto de calidad con la rentabilidad económica.

Diez años son un hito enorme, también, si tenemos en cuenta lo que nuestra sociedad ha sufrido en los últimos años y meses: crisis financiera, pandemia de Covid-19,

problemas logísticos globales, guerra en Europa, crisis energética, crisis alimentaria, etc. Todo un contexto socioeconómico nada estable que dificulta todavía más la toma de decisiones empresariales y, consecuentemente, la supervivencia de las empresas, especialmente las pequeñas y medias.

Por todo esto, llegar a los 10 años manteniendo la fidelidad al proyecto y a los objetivos iniciales, con una gran audiencia, con prestigio y solvencia y con unas perspectivas de futuro favorables, es motivo de una gran alegría para propios y ajenos. Desde aquí, pues, muchas gracias por vuestra tarea informativa y divulgativa. ¡Por muchos años!



Josep Maria Cruset

Expresidente
Port de Tarragona

UN COMPROMISO REAL CON LA SOSTENIBILIDAD Y EL CRECIMIENTO



El transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 90% del tráfico mundial de mercancías y sigue siendo el sistema más eficiente, rentable y sostenible. Es el medio de transporte internacional más seguro y de bajo coste que fomenta el comercio entre naciones al tiempo que contribuye a la prosperidad. El tráfico por mercancías en la historia de la humanidad a través del mar ha sido siempre fundamental, va a continuar siendo y cada vez más. En los últimos años, Valenciaport ha aumentado en casi 1,2 millones los contenedores que ha gestionado, pasando de 4.470.000 unidades en 2012 a más de 5.600.000 en 2021. Un 25% más de TEU en una década.

Este dinamismo del comercio por vía marítima, unido a la concentración de las navieras y terminales en puertos estratégicos, obliga al puerto de València a seguir avanzando en mejores infraestructuras y servicios, apoyándonos en la innovación y la sostenibilidad para seguir siendo el principal hub del Mediterráneo.

La situación geoestratégica del puerto de València es, sin duda, un elemento que ha incrementado nuestra competitividad en el tráfico de transbordo y el peso empresarial de su hinterland para las operaciones de exportación e importación. Pero no podemos quedarnos atrás y tenemos que seguir avanzando con proyectos que aúnen crecimiento con sostenibilidad. Para ello, resulta imprescindible un compromiso que involucre a sociedad, a la co-

munidad portuaria y a las administraciones públicas.

La estrategia de la Autoridad Portuaria de València (APV) está centrada en un desarrollo más sostenible e inclusivo, contribuyendo a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Por ello, Valenciaport está llevando a cabo acciones que tienen en cuenta los ODS, potenciando aspectos como la seguridad, la calidad de vida y la sostenibilidad y, de igual manera, está velando por el normal progreso de la actividad portuaria como elemento dinamizador del crecimiento del tejido empresarial. Todo ello priorizando modelos de gestión que permitan a los puertos convivir en perfecto equilibrio y armonía con su entorno, a escala local y global.

Un ejemplo de esta búsqueda de soluciones sostenibles en las operaciones portuarias es la nueva terminal de contenedores que se va a ubicar en las aguas interiores de la ampliación norte del puerto de València. Esta terminal utilizará las tecnologías más avanzadas, incluida la Inteligencia Artificial, herramientas medioambientales, estará totalmente electrificada y conectada con el ferrocarril, para gestionar las operaciones bajo el principio de 'cero emisiones' desde el principio. Esta infraestructura es fundamental para el futuro del puerto de València y afianzar su posición de liderazgo como hub del Mediterráneo. La evolución de los tráficos en la última década son un termómetro de lo que puede pasar en la próxima. La nueva terminal

norte de contenedores ampliará la capacidad del puerto de València y reforzará el servicio que ofrece a las empresas export/import de su hinterland.

Pero además, nuestra visión del puerto en 2030 es ser un recinto neutro de emisiones. Para la consecución de este objetivo nos apoyamos en el uso de energías renovables como la fotovoltaica (ya hemos licitado dos proyectos para el puerto de València), la eólica, el hidrógeno con la instalación de la primera hidrogenera en un puerto europeo, la electrificación de las terminales, el GNL, u otras actuaciones de movilidad y eficiencia energética. Un compromiso real por la sostenibilidad y el crecimiento que avanza con hechos concretos que nos van a situar como un puerto referencia para nuestras empresas y nuestra ciudad.



Autoridad Portuaria de Valencia (APV)

UN MOTOR ECONÓMICO Y SOCIAL AL SERVICIO DE LA ACTIVIDAD DEL TERRITORIO



En el transcurso de la década 2012-2022, la empresa pública Ports de la Generalitat ha hecho una gran transformación con la aprobación de la Ley de puertos y el Plan de puertos. En 2019, se aprueba la nueva Ley de puertos que engloba al sistema portuario catalán, integrado por los 45 puertos de competencia de la Generalitat. Una herramienta para actualizar la política portuaria del Govern y dar respuesta a los nuevos retos, reforzando la concepción de las instalaciones portuarias como operadoras económicas y prestamistas de servicios y reforzando al equipo humano en la empresa. La nueva normativa pone las infraestructuras al servicio de la promoción económica industrial, logística, náutica, deportiva, pesquera, turística y social de Catalunya, tanto desde la vertiente pública como la privada. Se fija un nuevo sistema de gobernanza para los 45 puertos, donde el Departamento de Territorio planifica y regula y la empresa pública Ports de la Generalitat ejecuta y gestiona. La Ley define como ejes: el crecimiento sostenible de los puertos, la lucha contra el cambio climático, la estimulación de la calidad y la competitividad en la actividad portuaria. En cuanto a la planificación portuaria, la Ley plantea, entre otros, el instrumento estratégico del Plan de puertos de Catalunya Horizonte 2030.

El Plan de puertos de Catalunya Horizonte 2030 determina las grandes líneas de planificación y ordenación de las infraestructuras y los servicios en los 45 puertos. Supone una evolución del modelo portuario que pasa de facilitador de infraestructuras a prestamista de servicios a la ciudadanía,

potenciando los puertos como centros de desarrollo que posibiliten un efecto sinérgico con el territorio. Define líneas estratégicas que se tienen que materializar en los próximos años, como por ejemplo, un nuevo modelo de gobernanza, la sostenibilidad ambiental, la mitigación y adaptación al cambio climático, la sostenibilidad económica, la optimización de las infraestructuras portuarias, la captación de demanda en las actividades portuarias mediante la promoción y el fomento de la calidad, la innovación y la sinergia puerto-territorio, entre otros. Con un claro objetivo, que el sistema portuario constituya un motor económico y social al servicio de la actividad del territorio.

En el ámbito económico, el 2017 se publicó un estudio, encargado por Ports de la Generalitat a la Universitat de Barcelona (UB), para analizar el impacto económico que genera la actividad de los 45 puertos de competencia de la Generalitat sobre la economía catalana. El informe puso de relieve que la actividad llevada a cabo en 2014 en estos puertos generó una facturación de 991,6 millones de euros y contribuyó al mantenimiento de 9.135 puestos de trabajo. En esta década, Ports de la Generalitat ha invertido 57 millones de euros en infraestructuras portuarias y equipamientos. Una inversión vinculada al objetivo del Govern de lograr una economía próspera, responsable y sostenible que promueva la competitividad y el desarrollo económico a través de una red de infraestructuras modernas con una gestión integrada y digitalizada. Asimismo, una parte de esta inversión se ha destinado a realizar actua-

ciones para reparar los daños causados por la borrasca Gloria en los puertos. Por otro lado, la Administración portuaria impulsó medidas económicas de carácter temporal para ayudar a paliar los efectos económicos vinculados a la pandemia para todos los usuarios, gestores y agentes portuarios y durante el ejercicio 2022 está aplicando medidas de apoyo al sector pesquero para afrontar los efectos de la actual coyuntura geopolítica y económica en la actividad pesquera.

En una década, Ports de la Generalitat ha hecho una gran transformación con la nueva Ley portuaria, el nuevo Plan de puertos, un buen nivel de inversión y un crecimiento del equipo humano que lo ha hecho posible. El objetivo está claro, que los puertos catalanes se conviertan en puertos innovadores, modernos, sostenibles, integrados a su entorno y accesibles a todo el mundo. Una década como la que celebra NAUCHERglobal. ¡Muchas felicidades!



Ports de la Generalitat



PRÁCTICOS DE PUERTO

COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTO
FEDERACIÓN DE PRÁCTICOS DE PUERTO DE ESPAÑA

Los Prácticos españoles
felicitemos a **NAUCHERglobal**
en su 10º Aniversario

Síguenos

www.practicosdepuerto.es



LA EVOLUCIÓN DE UN MODELO



Echar la vista atrás para explicar lo sucedido en el sector de la estiba a lo largo de la última década es hablar de los cambios que han traído consigo la evolución de un modelo. Un modelo que ha demostrado ser capaz de adaptarse a las diferentes transformaciones sociales, retos medioambientales, cambios normativos y desarrollos tecnológicos que han ido surgiendo.

Así, a lo largo de los últimos años, el modelo de la estiba portuaria española ha sufrido diversas modificaciones como consecuencia de la aprobación de diferentes leyes. Reformas legislativas que han ido cambiando la configuración de las sociedades dedicadas a la puesta a disposición del personal que requieren las empresas estibadoras para prestar el servicio de manipulación de mercancías, transformándolas desde sociedades pertenecientes al sector público hasta organizaciones con una composición accionarial íntegramente privada.

Estos cambios se han venido produciendo desde la sentencia del 11 de diciembre 2014 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) que obligó a España a modificar su legislación portuaria. Ocho años después, con la entrada en vigor del V Acuerdo Sectorial Estatal de la Estiba, se ha avanzado mucho dentro del largo y complejo proceso de negociación y de reformas legislativas que han dotado de mayor seguridad jurídica a una actividad estratégica en el transporte marítimo y, por tanto, en el comercio y el desarrollo económico español.

Pero es momento de mirar al futuro y anticipar los posibles escenarios en los que probablemente se desarrollará el servicio de manipulación de mercancías. Y en este sentido, aventurarse a pronosticar lo que ocurrirá durante la próxima década es hablar de automatización, digitalización y transformación energética.

En el sector portuario asistimos desde hace años a un proceso de digitalización y automatización de procesos que, en el caso de la estiba, representa un cambio de tal envergadura que causará un gran impacto en nuestras terminales portuarias durante los próximos años y en donde la formación cualificada desempeñará un papel crucial.

La automatización de una terminal portuaria comporta cuantiosas inversiones y da respuesta a varias necesidades estratégicas: el incremento de la competitividad y de la seguridad en el trabajo, la mejora del rendimiento operacional y la contribución a la sostenibilidad ambiental. Es cierto que se reduce la intervención de la mano de obra y de ahí la apuesta de nuestras empresas por la formación y el aumento del nivel formativo en los empleos asociados a estas nuevas terminales.

La transformación digital pretende dotar a los puertos de tecnologías estratégicas (Smart Ports) y para ello deberá asumir los más altos niveles de automatización como Internet de las Cosas (IoT), por el que todos los dispositivos y activos de los puertos estarán conectados para operar de forma interactiva.

El futuro también pasa inevitablemente

por la transformación energética, con importantes cambios legislativos que provienen de la Comunidad Europea. De hecho, la energía ya está jugando un papel clave debido a los elevados costes energéticos que están asumiendo las empresas estibadoras y a la necesidad de asumir el compromiso con el medio ambiente y trabajar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de sus operaciones.

Así las cosas, no sabemos con seguridad qué nos deparará el futuro, pero sí podemos ir preparándonos en términos de adaptación tecnológica, empleabilidad y gestión ambiental.

Para ello desde ANESCO trabajamos cada día por la mejora de nuestro sector portuario, porque tenemos la profunda convicción de que esto redundará en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.



José Luis Romero Castaño

Secretario General
ANESCO

LO URGENTE SE ANTEPONE A LO IMPORTANTE



La reciente pandemia que todos hemos sufrido, con dramáticas consecuencias sanitarias, ha supuesto un punto de inflexión en nuestra sociedad y su desarrollo. El avance en tecnología se ha acelerado de una forma nunca vista anteriormente y ha surgido una 'nueva normalidad' en las relaciones laborales, comerciales, personales, de ocio o de consumo. Sin embargo, los desequilibrios de oferta y demanda, unidos a tensiones geopolíticas, han forzado a replantear -nadie dice 'posponer'- los ambiciosos objetivos medioambientales que se habían fijado. Una vez más, parece que se antepone lo urgente a lo importante y el riesgo de que lo importante acabe siendo urgente es ya una realidad.

Y me estoy refiriendo específicamente a nuestro sector, el transporte marítimo y la consignación de buques, como un ejemplo palpable: la cartera de buques en construcción representa ya un 26% de aumento de la flota mundial y abundan los megabuques y los combustibles más o menos convencionales, con 'scrubbers' como solución intermedia, incluso antes que el denostado GNL. Apuestas más arriesgadas, como el metanol y otros biocombustibles neutros son casi testimoniales.

La solución a los actuales desequilibrios y congestiones, ¿es añadir más capacidad? El 'super slow steaming', con menor gasto y coste de combustible, absorberá parte de la oferta, pero el exceso de tonelaje será de nuevo un grave problema para las navieras, que, lógicamente, tratarán de

amortizar incentivando los transportes de larga distancia.

Pero la realidad es otra, y las cifras no pueden ignorarse: hace 10 años, en 2012 tuvimos en los puertos de interés general de España sobre 20.000 escalas de buques ro-ro, que en 2019 alcanzaron su punto álgido con 71.000 y en 2021, todavía con el lastre de la pandemia, 54.000. Y recuperándose rápidamente en 2022. Traspongamos esto a un ejemplo concreto: en 2012 cruzaron el Estrecho unos 225.000 vehículos industriales (camiones, plataformas) con origen/destino Marruecos; en 2021 fueron 400.000 y la proyección para finales de 2022 supera los 450.000.

Y lo importante se nos volvió urgente: Algeciras no tiene un ferrocarril siquiera medianamente competitivo y cuando lo esté ('Inshallah', dicen nuestros vecinos) ya excederán los 600.000, con un rédito económico prácticamente nulo para nuestro país y sistema portuario. 600.000 vehículos cruzando nuestro país, pero los esfuerzos políticos se centran en imponer nuevas tasas y trabas a cruceros o grandes buques, que, por lo general son mucho más avanzados tecnológicamente que otros medios de transporte y, por lo tanto, mucho menos contaminantes.

Habrà un periodo de transición entre la carretera y el ferrocarril y el transporte de corta distancia, pero quizá deberíamos empezar a pensar seriamente que la privilegiada situación geográfica de nuestro país debe explotar definitivamente todo su

potencial logístico, con la creación de plataformas intermodales, de consolidación, desconsolidación, y, por qué no, ensamblaje.

Mientras tanto, la administración continúa teniendo un solo referente en cuanto al éxito de su gestión: el total de toneladas manipuladas, y especialmente contenedores, cuando las escalas totales de estos buques se han mantenido estables en 14-15.000 anuales. Sin embargo, en el total de escalas en nuestros puertos, desde el máximo histórico de las 175.000 de 2019 el pasado año fueron 30.000 menos y la proyección al finalizar 2022 no supera los 155.000.

Un dato curioso: ¿cuál es el puerto peninsular con mayor número de escalas si excluimos los ferries?: Gibraltar, con 9.500 escalas de buques de las que solo unas irrelevantes 37 fueron comerciales. ¿Qué hacen mejor que nosotros? Quizá no esté todo inventado en la consignación.



Julio Carrasco

Presidente
ASECOB

SIN DESCANSO



Indudablemente, el hecho de que una publicación como Naucher, referente de calidad en el sector, cumpla 10 años es una magnífica noticia para todos, pues siempre aporta luz a los lectores en los temas tratados. Es por ello que corresponde, en primer lugar felicitarles y, en segundo, congratularnos nosotros por poder disfrutarla.

También he de mostrar mi agradecimiento por contar conmigo, en representación de los transitarios, para participar en este número especial conmemorativo de su décimo aniversario, para analizar los principales eventos de esta última década y tratar de atisbar lo que pueda pasar durante la próxima.

Muchos han sido los acontecimientos reseñables en el ámbito del comercio internacional y aduanero, como la entrada en vigor del Código Aduanero de la Unión, que supuso una modernización de las aduanas y fue uno de los gérmenes de la digitalización que estamos viviendo.

Durante la última década, también hemos continuado una tendencia globalizadora basada, principalmente, en el traslado de los centros de producción a lugares muy lejanos y con costes de producción más baratos y cadenas de suministro más largas y complejas. Esta década también supuso la generalización del e-commerce, si bien en niveles todavía muy contenidos,

Muchas cosas han quedado pendientes, como, por ejemplo, una adecuada regulación de la figura del transitario, así como la eliminación de las responsabilidades a las que se somete de manera injustificada

al representante aduanero o que la Administración apueste, de una vez, de manera decidida por el impulso del comercio exterior, como hacen otros colegas de la UE.

Estos últimos años nos han mostrado que la cadena de suministro, que considerábamos fiables como el mecanismo de un reloj suizo, es también tan sensible y débil como dicho mecanismo. Muchas son las amenazas y retos que la están poniendo en peligro (a nadie se le escapa la escasez de ciertos productos que estamos viviendo).

Ello ha provocado que nos encontremos inmersos en un etapa de profundos cambios. Se ha iniciado un proceso de reorganización de los centros de producción a lugares más cercanos al punto de venta. También es evidente que nuestros clientes necesitan más y mejor información para tratar de reaccionar más ágilmente a los imprevistos.

El proceso de digitalización es imparable y a tal velocidad que realizar una apuesta decidida por la digitalización no es ya una opción, sino una obligación. También lo es la descarbonización y la necesidad de aportar valor añadido y servicios de ayuda en la organización de la operativa logística del cliente.

Es por ello, que pienso en el transitario de la próxima década se verá diferente en la parte externa del servicio, pues el cliente podrá comprobar con mayor nitidez que el transitario no es una 'commodity', sino que aporta un valor añadido esencial para la continuidad de su negocio. Como experto en transporte internacional, será,

sin duda, un actor al que consultar los proyectos de reorganización de la cadena de suministro, haciendo las veces de consultor.

También se reforzará su papel de nodo central de gestión de la información y los datos de toda la operativa internacional, tanto frente a la Administración (por ejemplo frente a la aduana que querrá extender su control a todos los participantes de la cadena) como frente a sus propios clientes.

Lo que no cambiará es la esencia del transitario, como organizador y pieza de la cadena de suministro, tal y como quedó demostrado en los tiempos recientes, que trabaja sin descanso, asegurando que las mercancías se muevan por todo el mundo.



Enric Ticó

Presidente
Feteia-OLTRA

UNA DÉCADA DE CAMBIOS PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO



Informar del mundo marítimo no es una tarea fácil. Y hacerlo con profesionalidad, evitando la noticia fácil y analizando a fondo los acontecimientos y su trascendencia es sumamente complicado. Por tanto, y en primer lugar, muchas felicidades a NAUCHERglobal por su décimo aniversario, a quién animo a seguir informando con rigor y profesionalidad durante tantos otros más.

Podría parecer que el transporte marítimo es hoy lo que era hace tan solo una década. Efectivamente, sigue siendo el vehículo más importante del comercio internacional, que mueve más de 12.000 millones de toneladas (t) de mercancías anuales, un 20% más que hace 10 años. Al mismo tiempo, con el liderazgo de la Organización Marítima Internacional (OMI), su desempeño medioambiental ha seguido avanzando. Solo en este periodo, han entrado en vigor el Convenio de Gestión de Aguas de Lastre, nuevas normas de Eficiencia Energética para los buques, regulaciones sobre el contenido máximo de azufre de los combustibles marinos, el sistema de auditorías a los Estados de bandera... Una inacabable lista de normas marítimas internacionales que han puesto de manifiesto la enorme capacidad del sector para progresar y adaptarse a las nuevas exigencias de la sociedad y continuar así siendo el modo de transporte más seguro, fiable y sostenible.

En línea con este crecimiento del comercio global, la flota mercante mundial también ha crecido, nada menos que un 38% en toneladas de peso muerto (tpm). Al mismo tiempo, se ha instaurado una tenden-

cia en este periodo a navegar a velocidades más reducidas, lo que no solo permite a los navieros hacer frente al fuerte impacto de los precios de los combustibles en sus costes de explotación, sino que contribuye a la reducción global de las emisiones de carbono del sector del transporte marítimo. Efectivamente, se estima que en estos 10 años las emisiones de carbono de la flota mercante mundial se han mantenido estables, pese a que se han transportado 2.000 millones más de toneladas de mercancías, lo que implica una mejora de la eficiencia energética (emisiones de CO2 por t x milla transportada) de alrededor de un 20%.

Precisamente, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo será uno de los principales quebraderos de cabeza del sector en los próximos años. El impacto económico de las medidas incluidas en el paquete legislativo Fit for 55 de la UE superará el millón de euros anuales por buque y la falta de alternativas tecnológicas comercialmente viables y de biocombustibles disponibles generan una incertidumbre y dificultan la necesaria planificación.

En este contexto, el gas natural licuado (GNL) y la conexión eléctrica a tierra son de las pocas opciones que pueden empezar a aplicarse en determinados buques y puertos. El 10% de los buques controlados por navieras españolas cuenta con tecnologías alternativas encaminadas a reducir el impacto medioambiental, como GNL o conexión eléctrica a tierra, frente a menos de un 2% de los buques de la flota mercante mundial. Las empresas navieras españolas

están haciendo pruebas con biocombustibles e incorporando nuevas tecnologías a sus buques para mejorar su eficiencia energética. En los últimos 10 años, han recibido 41 buques de nueva construcción, que han supuesto una inversión de cerca de 3.000 millones de euros.

España cuenta con un número reducido de empresas navieras, apenas una treintena, pero con una amplia experiencia e historia. Tienen una edad media de más de 65 años y varias de ellas son centenarias. Esta longevidad y experiencia se unen al afán constante de situarse a la vanguardia tecnológica y ambos factores hacen de las navieras un instrumento fundamental en la vertebración de España y para el impulso de nuestra economía.

Por todo ello, en este momento crucial, de transición, esperamos contar con la Administración para desarrollar juntos una política de marina mercante a la altura, que nos permita competir de la mejor forma en un mercado totalmente global.



Vicente Boluda

Presidente
ANAVE

AGENTES DE ADUANAS, PREPARÁNDONOS PARA AFRONTAR LOS RETOS DEL COMERCIO MUNDIAL



La publicación NAUCHERglobal cumple 10 años y nos congratulamos de ello porque esta última década no ha sido una década sosegada, sino más bien desapacible a nivel planetario y con consecuencias dañinas en la economía global y en el comercio mundial.

Los agentes de aduanas y representantes aduaneros, al igual que otros muchos colectivos profesionales, hemos vivido intensamente los diversos vaivenes que se nos han venido presentando: pandemia, Brexit, conflictos bélicos, falta de materias primas, alza del precio de la energía y de los combustibles, proteccionismos comerciales y, más de cerca, una mayor complejidad en las operaciones aduaneras y unas mayores exigencias en materia de seguridad y sostenibilidad.

Todo ello nos ha conducido a estar en permanente vigilancia y a tener un alto grado de disposición para trabajar colaborativamente con otros estamentos con la finalidad de poder seguir afrontando los retos que tenemos por delante, que se caracterizan por ser inciertos, volátiles, cambiantes e impredecibles.

Los esfuerzos de nuestro colectivo han estado enfocados –y así debe continuar siendo– a dar agilidad y seguridad a las cadenas logísticas globales, sin olvidar

que, además de eficientes y ágiles, tienen que ser cada vez más sostenibles. Las incertidumbres económicas, sociales y medioambientales así lo exigen.

A lo largo de los últimos 10 años, el Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de España ha trabajado duramente para defender a este colectivo. El esfuerzo ha dado sus frutos y conseguimos, por ejemplo, que la Administración atendiera nuestras reivindicaciones y, finalmente, modificara la Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal. Este resultado positivo para nuestro colectivo, en particular, y para la economía de nuestro país, en general, fue gracias a un trabajo arduo y colaborativo del colectivo de agentes de aduanas.

Por lo que respecta al Brexit –otra realidad que ha impactado en nuestra actividad diaria, los agentes de aduanas nos hemos formado y esforzado para conseguir que las operaciones logísticas no se ralentizaran.

Esto son sólo dos ejemplos de las vicisitudes que hemos afrontado recientemente y que nos tienen que llevar a pensar que a lo largo de la próxima década surgirán otros problemas que, en estos momentos, no podemos prever.

Por todo ello, nuestro colectivo debe seguir esforzándose en ámbitos como la formación, la implementación de nuevas tecnologías, la seguridad o una colaboración más estrecha con la Administración y con otros eslabones de la cadena logística. Estos serán aspectos cruciales para poder reaccionar a tiempo, de forma eficiente y con agilidad ante todas las incertidumbres que están por venir.



Antonio Llobet
Presidente

Consejo General de Colegios de Agentes de Aduana de España

UNA DÉCADA PARA UN SECTOR. LA NÁUTICA DE RECREO (2012-2022)



Los primeros recuerdos que me vienen a la cabeza, haciendo flash back, de los retos que teníamos en el sector náutico hace 10 años son dos. El primero es el esfuerzo y dedicación inconmensurables que requería presentarnos en cualquier administración como un sector económico e industrial y que se nos reconociese como tal. El segundo, la situación de un sector que seguía muy tocado por la crisis económica de 2008, que no conseguíamos dejar atrás y que había perdido cerca del 70% de su industria.

Hoy pienso: ¡como hemos cambiado!, el salto cualitativo del sector de la náutica de recreo española en estos últimos 10 años es indiscutible. Sin duda una de las claves para haber llegado hasta aquí ha sido la unión del sector, remando en una misma dirección, un logro que desde ANEN nos sentimos enormemente satisfechos de haber pilotado. Esta imagen de sector unido es la que ha calado en las administraciones y organizaciones estratégicas, con cuyo apoyo hemos conseguido avanzar en representatividad, profesionalización y competitividad.

Para proyectar esa imagen real de sector económico con entidad propia, con potencial para crecer en sí mismo y para contribuir al crecimiento de sectores afi-

nes, como el del turismo, hemos tenido que trabajar, y lo seguimos haciendo, en todos los frentes, como patronal y como lobby. Y aquí han estado de nuevo las empresas del sector y las asociaciones autonómicas y sectoriales de la náutica brindándonos su apoyo y confianza.

En esta tarea hemos tenido un gran aliado, nuestro Congreso Náutico, que comenzó como un proyecto tímido cuyo objetivo era, y sigue siendo, reunir a empresarios de la náutica, a representantes de la administración y a otros agentes vinculados al sector náutico en un foro de debate y networking anual, en el que trazar la hoja de ruta de nuestro sector.

Precisamente, el Congreso Náutico también cumple 10 años en su próxima edición que celebraremos en San Sebastián los días 9 y 10 de marzo del año que viene. Una fecha emblemática en la que pondremos en valor la fortaleza de la náutica, un sector que ha superado con creces la amenaza de una pandemia y que ha conseguido situar el turismo náutico entre las experiencias de ocio que más han crecido en los dos últimos años. Y de nuevo tenemos también el cometido de aprovechar el evento para definir la estrategia futura que nos permita, de cara a la próxima temporada náutica, mantener

el buen ritmo del sector, sorteando la incertidumbre económica mundial y la crisis de suministros y fidelizar a todos los nuevos aficionados que se han subido a bordo.

Antes de concluir, como no puede ser de otra forma, nuestra más sincera felicitación para NAUCHERglobal, un medio de comunicación pilotado por un equipo de profesionales conocedores en profundidad de los grandes temas del sector marítimo y de la náutica, como parte de la economía azul; y que nos ayudan con su ojo crítico a dar a conocer a la opinión pública los acontecimientos y los retos de nuestra actividad.



Carlos Sanlorenzo

Secretario General
ANEN

LOS MEDIOS, EL CLÚSTER Y LA MAR



Los medios de comunicación son unos de los pilares básicos de cualquier sociedad libre y democrática y cuando los ves crecer y cumplir años es motivo de satisfacción para todos. Porque su labor es la esencia misma de la formación de opinión pública, algo especialmente importante para nuestro sector, donde los medios especializados como Naucher son el vehículo esencial para concienciar a la sociedad española de la importancia de la mar para todos. Por eso, en su décimo aniversario debemos estar de enhorabuena, y desde el Clúster Marítimo Español queremos felicitarles y agradecerles el esfuerzo compartido por fomentar la cultura marítima en España.

Una tarea que no es fácil, pero sí de suma importancia. Porque desde el Clúster creemos que es necesario recuperar la vida de nuestro país de cara al mar, como se hiciera durante mucho tiempo en el pasado, logrando con ello importantes hitos en todos los órdenes. Como es lógico, las circunstancias, necesidades y contexto son cambiantes, pero la importancia de la mar para nuestra sociedad, no. Esa permanece inalterable y el tiempo y los datos lo ratifican.

España es un país marítimo, donde más de las tres cuartas partes del perímetro es litoral. Esta realidad nos obliga a vivir mirando a la mar, fuente de riqueza para el país, que ha creado una industria marítima, conocida y reconocida en todo el mundo, de la que podemos sentirnos muy orgullosos. Las actividades ligadas a mares y océanos tienen un fuerte impacto económico gracias a su efecto multiplicador

sobre la producción, el empleo y el Valor Añadido Bruto, que lo convierten en sector clave para la economía. Un hecho reconocido por las diferentes estrategias, tanto europeas como internacionales, si bien todavía reclamamos que sea considerado un sector estratégico a nivel nacional. Algo que desde el Clúster llevamos mucho tiempo reivindicando, lo que significa dotar a la economía azul de un tratamiento específico y unificado por parte de las Administraciones Públicas, así como la adopción de una estrategia de crecimiento sostenible.

La economía azul está formada por un conjunto heterogéneo de actividades industriales y servicios, pero tienen como nexo común la mar. Por ello, el aprovechamiento de sinergias y la colaboración entre los diferentes agentes son clave para favorecer la competitividad. Este espíritu colaborador es el mismo que impulsa al Clúster Marítimo Español, punto de encuentro del sector marítimo en nuestro país y el interlocutor entre la Administración General del Estado y la industria; tanto a nivel nacional como a nivel europeo, en el ámbito de la economía azul, a través de su participación en la European Network of Maritime Clusters (ENMC).

Este mismo espíritu es el que nos lleva a compartir con los medios de comunicación nuestra labor, buscar su apoyo y agradecer su trabajo en favor de la economía azul. Pero un aniversario no solo debe ser tiempo de regocijo y felicitación, sino también de reflexión. Diez años son un suspiro dentro de la historia de la navegación, pero los cambios se suceden cada vez con mayor velocidad, a medida que avanza

el tiempo, y esta última década ha sido de gran relevancia histórica. No en vano hemos pasado la mayor crisis económica y financiera que se recuerda, una pandemia y, lo peor de todo quizás, una guerra que ha desestabilizado el orden mundial. A esto, hay que sumar políticas medioambientales que pueden poner en riesgo la competitividad de nuestra industria si no se aplican adecuadamente y de forma consensuada a nivel internacional.

Pero a pesar de los daños sufridos y los importantes riesgos que tenemos que afrontar, la economía azul ha demostrado en todo momento su capacidad de resiliencia, reafirmando como un pilar económico del país. Por ello, contribuiremos de manera sustancial a la recuperación económica, una vez más, y esperamos que los medios de comunicación sean fieles testigos de ello.

Felicidades Naucher, a por otros diez años unidos por la mar.



Federico Esteve

Presidente de Honor
Clúster Marítimo Español



THE GREENEST TERMINAL IN THE MED



LAS NOTICIAS DE LA MAR NECESITAN SER CONTADAS CON EL RIGOR TÉCNICO-NÁUTICO QUE SE MERECE



NAUCHERglobal celebra en noviembre de 2022 su décimo aniversario, un periódico digital especializado en el mundo marítimo, dirigido por un periodista, Juan Zamora, que ha sido marino mercante, capitán, además de tener otras titulaciones académicas, licenciado en Derecho, periodismo y haber desempeñado distintos puestos en la Marina Civil.

Cuando el lector abre el periódico digital y se pone a leer sus artículos, rápidamente detecta que muchos de ellos están escritos por marinos a los cuales se les permite decir la realidad del sector marítimo-portuario español y mundial.

Artículos que desnudan la verdad de lo que aconteció en el 'Prestige', en el 'Aegean Sea' y tantos otros. Denuncian o advierten que la política marítima española no termina de tomar la derrota que debe seguir un país que tiene 7.880 km de costa, un país que no secunda lo que los navieros españoles vienen reclamando, como es que el segundo Registro Canario se tiene que hacer competitivo para que nuestros buques sean abanderados en España y los marinos españoles puedan desarrollar su profesión bajo el pabellón español. No debemos olvidar que, en cualquier conflicto, pandemia, lo primero que necesita un país es el aprovisionamiento y este lo hacen en

primera instancia los buques de Estado, pero si estos no están bajo registro español, no se puede disponer de ellos, quedando el país desabastecido y en manos de navieros oportunistas.

El Gobierno no termina de ver lo importante que es crear un Ministerio del Mar o una secretaría de Estado, donde se centralice y gestione la seguridad marítima, la construcción naval, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y explotación del medio marino, los puertos, etc.

La Historia demuestra que el sector marítimo-portuario trajo toda la riqueza y bienestar a nuestro país, los marinos españoles descubrieron el nuevo mundo, hicieron la primera circunnavegación a la tierra, la mar ha sido y es una fuente de riqueza, debemos cuidarla, preservarla y explotarla con el rigor que se merece.

Para todo esto, se precisan marinos con experiencia, comprometidos con una profesión que es más que eso, es una vocación, puesto que exige grandes renuncias, familiares, sociales, etc.

Para ello, se requiere que España siga fomentando la cultura y la ciencia de la mar, primero implementando un ministerio, fomentando y manteniendo el prestigio de las Escuelas de Náutica, de donde nacen los marinos españoles, y estos puedan pres-

tar sus servicios al país, así como, también periodistas y periódicos especializados en el mundo marítimo. ¡Enhorabuena, NAUCHERglobal!



Amador Gutiérrez Rodríguez
Presidente
Colegio Oficial Nacional
de Prácticos de Puerto



José Luis Saura López
Presidente
Federación de Prácticos
de Puerto de España

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE BUQUES MERCANTES EN ESPAÑA



El aumento del consumo a nivel mundial ha tenido como consecuencia un incremento de la capacidad de la flota mercante mundial, que ha venido experimentando un crecimiento medio sostenido durante los últimos 10 años ligeramente superior al 3% anual. La industria de la construcción naval, generadora de la capacidad de flota mercante mundial, se ha repartido principalmente entre Asia y Europa. Asia llegó a concentrar el 90% de la actividad mundial en los primeros años de la última década, cifra que ha venido reduciéndose hasta el actual 80% a favor de la industria naval europea.

Europa, con un 20% de contribución a la industria naval mundial, ha encontrado un importante nicho de mercado en la construcción de buques de alta complejidad tecnológica y funcional, con altos niveles de exigencia en eficiencia y bajo impacto ambiental, para los que los mayores costes laborales asociados a la producción en los países europeos respecto a los asiáticos no han supuesto un elemento diferenciador para sus armadores, principalmente europeos.

España, por su parte, contribuye en la actualidad en un 20% a la actividad de construcción a nivel europeo, de la que prácticamente el 90% se exporta, contribuyendo así a la relevancia del sector dentro de la industria nacional. Durante

esta última década, la construcción naval en España ha sabido especializar su actividad hacia los segmentos con mayor proyección y crecimiento como los buques de investigación oceanográfica, buques de apoyo a la acuicultura marina o buques offshore dedicados a la eólica marina, donde nuestro país se sitúa como líder absoluto a nivel europeo y segundo a nivel mundial.

Cabe esperar que en la próxima década la industria de la construcción naval y el transporte marítimo continúe fuertemente condicionada por los exigentes compromisos alcanzados para la descarbonización mundial, lo cuales inducen a la necesidad de abordar con urgencia una gran transformación industrial que afectará a los procesos industriales y a los productos resultantes de esta industria.

En lo que respecta a los procesos, el grado en que se incorporen tecnologías innovadoras para la digitalización y automatización de los procesos productivos, así como en la mejora de su eficiencia energética y respeto medioambiental, será decisivo para alcanzar una industria naval nacional competitiva y económicamente sostenible.

En lo que respecta a los productos, el desarrollo de capacidades para la innovación en diseño de nuevas tecnologías de propulsión y biocombustibles para la

descarbonización de la flota mercante existente y futura, así como el desarrollo de nuevos productos relacionados con las energías renovables marinas, serán dos de los aspectos claves que marcarán el devenir del transporte marítimo e industria offshore en España en la próxima década.

Las políticas de colaboración público-privadas serán una palanca de cambio esencial para conseguir que la industria naval y el transporte marítimo en España aborden los retos planteados, consiguiendo así, bajo una gestión de riesgos compartida, un tejido industrial y empresarial competitivo y en crecimiento sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental.



Mario Quero Gil

Director de Operaciones
Pymar

CRECIMIENTO, UNIÓN Y LUCHA INTERNACIONAL DE LOS ESTIBADORES



Hace diez años se empezaban a vislumbrar cambios que los estibadores y los portuarios hemos ido sufriendo poco a poco: la progresiva liberalización de nuestro sector ha traído consigo modificaciones, muchas veces ilegítimas, a escala internacional que atentan a las libertades sindicales y ha puesto en problemas a los trabajadores y tensionado nuestra actividad profesional.

Desde el International Dockworkers' Council luchamos en la defensa de los estibadores y en contra de la supremacía de empresas y gobiernos en asuntos clave como la libertad sindical, la formación y cualificación, la seguridad en el entorno profesional o la lucha contra la automatización, entre otros.

Lo hacemos, cada día, con mayor unidad y demostrando la fortaleza de nuestros lazos y de forma común y asamblearia, ya que tal y como reza nuestro lema "Nunca más caminaremos solos". Si en 2012 teníamos afiliados a poco más de 50.000 miembros en todo el mundo, hoy son cerca de 130.000 los estibadores que forman parte orgullosa del IDC en los cin-

co continentes, y cada vez son más los sindicatos que llaman a nuestra puerta para formar parte de esta gran familia. Seguimos creciendo y, cada vez más, son los organismos internacionales y grandes corporaciones las que nos contactan para llegar a soluciones sensatas a los conflictos que inevitablemente se producen por el hambre desmesurada del entorno empresarial.

Nuestra organización da voz a los estibadores sea cual sea su origen: desde Europa a América, desde Asia y Oceanía a Asia, pasando por el continente africano. Sean o no afiliados, IDC siempre responderá a sus necesidades. Luchamos juntos por un mismo objetivo: el bienestar de los trabajadores y la defensa de sus derechos legítimos. Además, nosotros sí lo hacemos enfrentándonos a todo tipo de fascismos, machismos, homofobia o racismo.

No obstante, no podríamos hacerlo sin el altavoz de los medios de comunicación y, en este sentido, NAUCHERglobal ha sido un ejemplo desde sus inicios y, desde esta tribuna deseamos un feliz 10º aniversario y les animamos a seguir el mismo camino

con libertad.

Nos esperan diez años en el que los estibadores seguiremos luchando por un trabajo digno, que es absolutamente necesario para el buen funcionamiento de la economía internacional y el abastecimiento de las cadenas de suministro. Somos conscientes de esta gran responsabilidad, pero si permanecemos unidos, es imposible fallar.



Jordi Aragunde
Coordinador Laboral Internacional IDC

NAUCHER, LA VOZ DEL SECTOR MARÍTIMO



NAUCHERglobal cumple 10 años. Desde ITF España, queremos felicitar a su equipo de redacción, pero también a sus colaboradores y lectores porque todos estamos hoy de enhorabuena. La llegada de NAUCHER como periódico digital marítimo hace una década supuso que un país costero y con un potente pasado naviero, pudiera, por fin, tener acceso a información especializada y tratada con rigor profesional.

NAUCHER ha dado voz a la gente de mar desde sus inicios cuando, acertadamente y contra la corriente popular, destacó la criminalización del capitán del B/T PRESTIGE. A lo largo de los años, informó sobre

los retos ante la entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, dio luz a los casos dramáticos de abandono de marinos, siendo pionero en dar la información en el caso del buque español LPG CELANOVA, abandonado en Filipinas por su armador; NAUCHER supo estar al lado de las familias de las víctimas de los naufragios, instando a las autoridades a investigar las razones de los accidentes. En definitiva, NAUCHER ha estado siempre abierto a dar voz a los más débiles en este sector tan opaco en el que se mueve un negocio millonario y desconocido para el lector medio español.

La redacción de Naucher ha demostra-

do valentía, independencia, pluralidad y un profundo conocimiento del sector. Esa voz serena y crítica es necesaria para afrontar todos los retos que tenemos por la proa.



Luz Baz Abella
ITF Coordinator, Spain
International Transport Workers Federation (ITF)

B BOLUDA
LINES

**Daily
Canarias**

Every day
Península > Canary Islands
For a quality supply



UNA DÉCADA DE LUCHA CONTINUA



Desde el Sector del Mar Estatal FSC-CCOO, siempre hemos apostado por el valor de los medios de comunicación como unos de los pilares fundamentales de la articulación y desarrollo democrático y con respecto a esto es fundamental también la pluralidad de los mismos, por ello nos felicitamos de que un medio de comunicación como Naucher conmemore su décimo aniversario. Máxima, teniendo en cuenta que este medio ha discurrido por un periodismo serio y contrastado, lejos de caer en tentaciones sensacionalistas y cortoplacistas, contrarios a los principios esenciales del periodismo como fuente de información veraz. A todo lo anterior, doble felicitación por mantenerse e incluso incrementar el número de lectores en estos 10 convulsos años compartido por

todo el ámbito sectorial marítimo y portuario.

Desde CCOO hemos plantado cara a estos 10 últimos años, afrontando las consecuencias de la crisis económica, primero, para pasar por las consecuencias de la pandemia y en estos momentos nos encontramos haciendo frente al momento de incertidumbre económica por los efectos del conflicto bélico en Ucrania provocado por Rusia y por el alza de los precios, inflación. Nuestro objetivo se ha mantenido en este tiempo, con la salvaguarda del empleo en el sector, con la articulación de los ERTE, en todos los ámbitos tanto en la marina mercante como en el tráfico exterior, consignatarias y transitarias, pasando por la estiba y por la pesca, como el mecanismo más adecuado para el mantenimiento del em-

pleo, haciendo valer el presente y futuro de las condiciones socioeconómicas del conjunto de trabajadores y trabajadoras.

Tras pasar una crisis económica sin precedentes en la democracia, que afectó directamente tanto al ámbito privado como público, y tras un periodo de movilizaciones sostenidas en el tiempo, se consiguió la firma y publicación acuerdos de carácter estatal, el III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, tras nueve años de recortes y ultratractividad del anterior convenio y la firma y publicación del V Acuerdo para la regularización de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, si bien este último se encuentra actualmente denunciado por una minoría empresarial, que a nuestro entender, no ha asumido lo fundamental y esencial que re-

sulta la estabilidad laboral y profesional en el ámbito de lo que fue la estiba pública, que entres unos y otros, incluida parte de la representación social, se empeñaron en su privatización y desregularización. En el ámbito público, a pesar del esfuerzo realizado por CCOO, lamentamos que el Gobierno no apueste por dotar a Sasemar del personal necesario que garantice el tiempo de descanso y la efectividad del servicio, e incluso, proceda a desvertebrar el mismo con el cierre de Tarifa Tráfico en su ubicación actual. Destacar también el papel que ha jugado CCOO en la crisis migratoria, siendo el primer sindicato en denunciar en España y en la UE la falta de personal en Sasemar. Esperamos que el Gobierno asuma su responsabilidad y haga una apuesta real.

Respecto a la Marina Mercante, mencionar como un importante hito la ratificación por España del Convenio de la OIT MLC-2006, año 2013, instrumento único que recoge en lo posible todas las normas actualizadas contenidas en convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo. Marcando las condiciones de trabajo mínimas que deben cumplirse para toda la gente de mar en la industria

más globalizada y precaria del mundo. A pesar de este gran logro, para CCOO aún queda mucho trabajo en el seno de la OIT para que armadores y Estados de pabellón reconozcan unas condiciones de trabajo dignas para la gente de la mar. En estos años, hemos afrontado desde CCOO, la salvaguarda de los derechos del conjunto de trabajadores/as en los procesos de adquisición por parte de Armas de Trasmediterránea y su posterior venta parcial al grupo Grimaldi, Trasmed.

Tanto en el tráfico exterior como interior (empresas estibadoras, consignatarios, transitorios, amarradores, remolcadores, prácticos, etc) seguimos apostando por la negociación colectiva como la mejor herramienta para garantizar la estabilidad laboral, como mejor garantía para garantizar el trasiego de las mercancías y pasajeros por los puertos de titularidad estatal, respetando las condiciones sociolaborales de colectivos, que no siempre son reconocidos como parte fundamental de la actividad marítimo portuaria, donde los propios empresarios lo tienen muy difícil frente a la concentración de la carga en grandes grupos navieros.

En definitiva, estos diez años pasados han sido años de lucha continua, una época dura, que desde CCOO hemos afrontado desde el único objetivo que tenemos, que es la defensa del empleo y la mejora de las condiciones socioeconómicas del conjunto de trabajadores y trabajadoras que garantizan, día a día, incluso en los momentos más duros de la pandemia de la Covid-19, el servicio esencial a la ciudadanía del abastecimiento de productos esenciales, el tráfico de pasajeros tanto en régimen regular como internacional y la articulación del tráfico de mercancías internacional, exportación e importación, como fuente de riqueza y futuro para el conjunto del Estado.



Pedro Suárez Benavente
Secretario general
Sector Estatal del Mar
FSC-CCOO

LA UNIDAD, PILAR DE COORDINADORA



En nombre del sindicato Coordinadora, felicitar a NAUCHERglobal por sus 10 años informando de todo lo que atañe a los puertos y su entorno. Para Coordinadora, como sindicato exclusivo de los puertos, es importante contar con los medios de comunicación para divulgar nuestra labor sindical y nuestro papel estratégico y esencial para la economía y la sociedad, como demostramos durante la pandemia.

En este caminar de 10 años no hemos parado de luchar. Indudablemente, son muchos los acontecimientos que nos han marcado. El más importante fue el 16 de marzo de 2017, cuando tumbamos un RDL del Gobierno de entonces, que pretendía

que más de 6.000 compañeros perdiéramos nuestro trabajo y los derechos que como clase obrera habíamos conquistado. Recientemente, hemos firmado el V Acuerdo Marco de la Estiba, tras siete años de trabajo, luchando con mucha dosis de diálogo y negociación.

Relevante para Coordinadora es haber impulsado también la unidad del sindicalismo portuario a nivel internacional, siendo parte de la creación de IDC. En los últimos años, lamentablemente, decisiones adoptadas de forma vertical y ansias de protagonismo de alguna persona provocaron una ruptura en Europa. Pero los pilares eran sólidos y Coordinadora forma parte hoy del

único proyecto europeo que trabaja por el sector portuario: European Dockworkers Council, EDC.

En cuanto a nuestro futuro, en estiba queremos consolidar nuestro modelo, participar en todos los procesos de formación interna de adaptación a las nuevas tecnologías, siendo capaces de interactuar con las empresas para captar tráfico, con las autoridades portuarias para que España siga siendo punto de referencia en Europa en lo que se refiere al movimiento de mercancías.

Sobre nuestro otro brazo, el de trabajadores de los puertos, somos muy ambiciosos. Les hemos presentado una forma diferente

de hacer sindicalismo, donde los trabajadores participan en las asambleas, donde hay un alto nivel de responsabilidad en la toma de decisiones y son parte de las mismas. Es un modelo que atrae, que ven que es la mejor fórmula para defender sus derechos y el objetivo es potenciarlo.

Estamos convencidos de que el futuro del sector portuario es Coordinadora, que terminará siendo la voz de los puertos en lo que se refiere al ámbito sindical porque ofrece muchas garantías para el sector y para los trabajadores que están afiliados a ella.



Antolín Goya

Coordinador general
CETM

Real Liga Naval Española

SI AMAS EL MAR... ÉSTA ES TU ASOCIACIÓN

www.realliganaval.com

NAUCHER SE HACE MAYOR



Hace diez años nació una revista marítima con vocación de continuidad en el tiempo. Lo hacía gracias al entusiasmo y arrojo de dos, no tan viejos, marinos mercantes como Juan Zamora y Agustín Montori. Dos viejos lobos de mar que no pueden dejar de recordar sus agitados vidas a bordo de barcos bastante alejados del confort y facilidades que ofrecen los buques mercantes actuales.

Dar a luz a una revista marítima especializada en el mundo de la Marina mercante y los puertos no dejó de ser un romántico proyecto por el que casi nadie apostó en su momento. Un país como el nuestro que, como tantas veces se ha dicho, lleva viviendo más de dos siglos dando la espalda al mar, y cuya Marina mercante prácticamente es una reseña menor dentro del contexto mercante internacional, no auguraba un satisfactorio resultado a los promotores de tan arriesgado proyecto. Sin embargo, diez años más tarde la revista ha cumplido su mayoría de edad. Y lo hace en pleno auge de difusión y de influencia. A ello ha contribuido la profesionalidad, imparcialidad y buen criterio de sus responsables. Desde la Real Liga Naval

Española nos congratulamos por ello y les deseamos muchos años más de información y de opinión abriendo España al mar.

Ha transcurrido una década en la que hemos visto cómo nuestros armadores, obligados a competir, han venido abanderando sus buques bajo banderas más amables (parece que últimamente molesta hablar de banderas de conveniencia) dejando reducido el pabellón español a una mera anécdota. El fracaso del Rebeca, atribuible a la dejadez de los políticos españoles frente a nuestro sector marítimo y a la pasiva oposición de unos acomodaticios sindicatos, sitúa a los armadores españoles ante la fácil tesitura de emigrar la bandera. El Rebeca sigue siendo, hoy en día, la asignatura pendiente de nuestra Marina mercante. Pensar que un futuro cambio de gobierno venga a paliar esta deficiencia no pasa de ser un inocente aserto intelectual que todos damos por imposible. Los políticos españoles han renunciado a la política azul. Ningún partido ha incluido jamás proposición alguna relacionada con el sector marítimo en sus programas electorales cuando en realidad estamos hablando de un sector que promueve

el 7% del PIB del país. Ningún partido político español se ha llegado a cuestionar la posibilidad de que existiese un Ministerio de la Mar a imagen y semejanza de países como Portugal o Francia. Solo por este motivo está justificada la existencia de un medio de comunicación veraz e independiente como Naucher. Se hace preciso que exista ese Pepito Grillo que despierte la conciencia colectiva de un país que ignora al mar, a sus gentes y a sus industrias.

A lo largo de los últimos diez años se ha consolidado el modelo marítimo que tanto daño hace a nuestra Marina mercante. Forma parte de una tradición cuasi secular la proyección de un modelo en el que nuestra Marina mercante ha vivido subyugada a los intereses del sector de la construcción naval. Una tradición ésta que surge a principios del siglo XX y llega a nuestros días. Y coronando el modelo, aparecen los puertos españoles cuyo funcionamiento, diseñado bajo un extraño esquema de perfil político, viven cómodamente instalados al albur de los movimientos del comercio internacional. El actual modelo asegura su consolidación financiera al tiempo que pone en riesgo la "españolidad de

los puertos". El control de las terminales portuarias por parte de operadores extranjeros pone en manos foráneas un sector estratégico de nuestra economía. Todo ello ante el beneplácito de políticos que encuentran en las Autoridades Portuarias un plácido y bien remunerado acomodo que se niega a los auténticos profesionales del sector. También por ello, y para poner el foco en el problema, se hace precisa la existencia de Naucher.

A partir de aquí cabría cavilar sobre el futuro que nos aguarda y nos será relatado por Naucher. Asistimos a un mundo cambiante en el que la flota mercante internacional consolidará la posición de oligopolio dominante en manos de un reducido número de navieras. Fenómeno al que no es ajena nuestra patronal mercante nacional. Este proceso de concentración obligará a alteraciones del precio de los fletes alejadas de la lógica del mercado que acabarán siendo soportadas, como siempre, por el consumidor final.

El incremento en el porte de los barcos continuará su tendencia al alza. En la ac-

tualidad son más de 50 los portacontenedores en el mundo que superan los 20.000 teus y ya existen cruceros capaces de dar alojamiento a 6.500 pasajeros. Nada nos hace pensar que esta tendencia se vaya a detener.

Acompañando a este fenómeno de los megabuques las infraestructuras portuarias se verán obligadas a importantes adecuaciones en sus instalaciones en las que complejos algoritmos y la aplicación de la inteligencia artificial marcarán su modelo operativo.

Finalmente, dentro de esta proyección de futuro, cabría señalar la paulatina irrupción de los buques autónomos en determinados tráficos. Puede parecer algo todavía muy lejano, pero el futuro seguramente estará presidido por buques básicamente controlados desde tierra. Mala noticia para los marinos mercantes.

En medio de este mundo de transformaciones, la Real Liga Naval Española continuará su labor en favor de la mar y de nuestro sector marítimo. Su labor, en muchos aspectos similar a la de Naucher, será

la de concienciar a la ciudadanía española de la importancia que el mar tiene para una nación con más de 8.000 kilómetros de costa y que escribió las páginas más brillantes de su historia allende los mares. Desde la Liga Naval queremos enviar un mensaje de ánimo a los responsables de Naucher. Tienen obligación moral de seguir velando por un sector marítimo español apenas conocido por los españoles.



Juan Díaz Cano

Presidente
Real Liga Naval Española

SIL
Barcelona 25 Anniversary
(1998-2023)

5-8 junio 2023
LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

Organizado por:



www.silbcn.com

UNA DÉCADA DESAFIANTE

Confederación Española de Pesca



Cumplir 10 años. Una cifra redonda que llama a la celebración. Dos dígitos llenos de esfuerzo y también de sueños y avances. Desde el sector pesquero felicitamos a NAUCHERglobal por estos 10 años de vida y le deseamos que cumpla muchos más y siga haciéndose eco de las realidades del mundo marítimo.

Para el sector pesquero español, esta última década ha estado llena de incertidumbres, desafíos, conflictos y trabajo, mucho trabajo. Hemos salido adelante gracias al esfuerzo, por lo arraigado de la pesca en las regiones litorales y por la importancia social y económica de la actividad pesquera. Hoy podemos decir con orgullo que la flota española, número uno de la Unión Europea, es una de las más sostenibles del mundo gracias a la iniciativa de sus responsables y al cumplimiento escrupuloso de la legislación que nos regula. Sabemos y defendemos que es posible y deseable la convivencia de los objetivos de sostenibilidad con la actividad pesquera, esencial para asegurar el abastecimiento alimentario y una dieta saludable para los ciudadanos.

El gran número de empleos –más de 150.000 trabajadores, tanto directos como indirectos– que genera la pesca, el marisqueo, la acuicultura, las industrias auxiliares del sector naval, los astilleros, las industrias de comercialización y transformación de los productos pesqueros, etc., le otorgan una destacada importancia socioeconómica. Y, sin embargo, somos conscientes del desconocimiento de nuestra actividad y, lo que es peor, del alejamiento cada vez mayor de muchos políticos de nuestra realidad. Un alejamiento que está derivando en ineptitud en determinados casos.

Hemos asumido las limitaciones impues-

tas, el paulatino recorte de nuestra flota y las cláusulas de los convenios internacionales, que van reduciendo el volumen de pesca desembarcada año a año, a pesar de las grandes mejoras en la biomasa de las poblaciones de peces. El pesquero español –y europeo– es uno de los sectores más regulados a nivel mundial. Y los pescadores españoles son los primeros interesados en asegurar biomasa de poblaciones de peces saludables y capaces de satisfacer la demanda de pescado y marisco por parte de los consumidores. Nuestro compromiso con la sostenibilidad parte de un hecho: valoramos el estado de nuestros océanos y sus recursos porque sin ellos no tendríamos razón de ser.

Hemos luchado, y el verbo es exacto, contra el caos que creó la pandemia de la Covid-19. Armadores y pescadores enfrentaron todos los inconvenientes y aseguraron el suministro de las proteínas provenientes del mar con una eficacia envidiable. El sector no se desanimó pese a las dificultades sanitarias, al cierre de canales de comercialización tradicionales, como el Horeca, o de mercados internacionales. Aseguramos que los productos de la pesca llegarán hasta los consumidores.

Superada la pandemia, nos hemos visto inmersos en las consecuencias de la invasión rusa de Ucrania. Esta situación, además del drama humano que supone, ha agitado nuestra estructura de costes de producción, especialmente por el alza de los precios y, concretamente, del combustible. Y sin salir de este escollo, afrontamos ahora el cierre de 87 zonas a la pesca de fondo en aguas de España, Portugal, Francia e Irlanda. Una decisión unilateral de la Comisión Europea (CE) tomada sin consultar adecuadamente al sector, sin realizar una evaluación de su impacto socioeco-

nómico, ni basarse en la mejor ciencia disponible y extralimitándose en sus competencias.

Nos encontramos en un momento difícil, pero los hombres de la mar seguimos remando. Y si algo hemos demostrado estos últimos años es la solidez y capacidad de resiliencia del sector pesquero español que, pese a los muchos escollos y retos que ha encontrado durante la travesía, ha sido capaz de mantener la calma y su actividad como sector esencial y estratégico. En lugar de sucumbir ante el desconocimiento político y social que injustamente nos achaca la situación de los mares o de algunas especies marinas, somos un sector más unido que nunca, independientemente del arte y el lugar con y donde desarrollamos nuestro trabajo. Un sector que sabe reconocerse a sí mismo y desarrollar su capacidad creativa, innovadora y de búsqueda de soluciones a problemas que pueden parecer irresolubles.

Nuestro sector no necesita parches, necesita una voluntad sólida para abordar el futuro y que nuestros políticos tomen conciencia de su papel vital en Europa si no queremos vernos ante crisis de muy hondo calado, como puede ser el incremento de la dependencia alimentaria de terceros países.


Javier Garat

Secretario general de Cepesca
Presidente de Europêche

DIEZ AÑOS QUE VALEN POR 30



NAUCHERglobal cumple 10 años y por ello felicitamos muy sinceramente a todos sus miembros. 10 años, en términos generales, no es un período largo en la vida de las personas y en el devenir de las sociedades; pero estos últimos 10 años no se han caracterizado por conocer un plácido, o al menos, tranquilo paso del tiempo.

El mundo marítimo, que es el que nos ocupa fundamentalmente, ha conocido muchos cambios en estos años, sobre todo a lo largo de la segunda parte del período. Fundamentalmente, la eclosión del contenedor que inició el decenio ya convertido en el astro rey del transporte de mercancías y en consecuencia aumentó tanto el tamaño y capacidad de los buques portacontenedores, como el número de ellos. Ya en 2014, y como resultado de la crisis económico-financiera mundial originada en 2008, los armadores conocieron un período de dificultades financieras, que desembocó en el mundo del contenedor a la agrupación de las navieras en 'alianzas'. Consecuencia de la crisis fue el fallido de la naviera Hanjin que condujo a un proceso de fusiones y adquisiciones entre las navieras que se dedican a este tipo de transporte, que acabó colocando al sector en manos de 12 de ellas.

El proceso de concentración del tráfico en pocas manos tuvo dos efectos inmediatos: la progresiva digitalización y automatización de los procesos en el gobierno

de los buques: puentes integrados, sistemas de gobierno progresivamente automatizados....., y la digitalización masiva, que ha afectado íntegramente a la cadena de transporte desde su origen hasta su final. Digitalización y automatización que han actuado como catalizadores, junto al ahorro de costes, de la construcción de buques mas grandes cada vez en todos los ámbitos: pasaje, graneles, petroleros y portacontenedores, haciendo realidad la máxima: "as bigger the ship, as bigger the risk" y poniéndoles los pelos de punta a las aseguradoras.

Sin embargo, un acontecimiento ha sobresalido por encima de todo a la hora de evaluar estos 10 años. Y es, como no podía ser de otra manera, la Covid-19. Muchas fueron las tripulaciones que no pudieron desembarcar a la finalización de sus periodos de servicio a bordo por las dificultades puestas por diferentes gobiernos, no solo para los cambios de tripulación, sino tan solo para bajar a tierra en puerto. Tan grave fue esta consecuencia de la pandemia, que hasta la propia ONU emitió diversos comunicados poniendo de manifiesto la importancia de los marinos y su bienestar para el buen funcionamiento del comercio mundial- un 90% se gestiona por vía marítima-. Desde entonces, parece que el bienestar de los marinos se ha convertido en asunto de importancia para las propias navieras y sus asociaciones: Anave en España y Bimco internacionalmente. Y es que, hoy hay

escasez de marinos. Bimco calculó por encima de 70.000 la falta de oficiales de la Marina Mercante en el mundo en 2026. Grave problema este, que ha ido en aumento en estos 10 años.

Visto lo visto: coletazos de la llamada Gran Recesión, quiebra y concentración de diversas navieras, eclosión del contenedor, digitalización acelerada...., debemos concluir que estos 10 años no ha sido fáciles en ningún caso en el medio marino. Nos dejamos el problema del cambio climático y su consecuencia en los combustibles y contaminación del medio marino, que ya tienen amplio tratamiento en todos los medios.

Concluimos; felicidades NAUCHERglobal, ¡estos 10 años valen por 30 en otras épocas menos aceleradas!


Agustín Montori
Presidente

Associació Catalana de Capítans de Marina Mercant

LA FORMACIÓN PRÁCTICA, PILAR DE FUTURO



Creo que hace aproximadamente 10 años me vino a ver Juan Zamora para hacerme una entrevista que me pareció más un interrogatorio. Era redactor de una nueva publicación de nombre Naucher. Tengo que reconocer que tuve que buscar en internet el significado de la palabra: patrón o piloto de una embarcación. Un nombre bonito para una publicación que nacía con algunos signos de identidad que la hacían atractiva. Estaba participada por algunos amigos del sector como el propio Juan Zamora y Agustín Montori. Un director que se había construido y desarrollado en el sector: Daniel Molero. Con una vocación digital desde su propia concepción, lo que la situaba como referente atrevido de una transición necesaria hacia la digitalización que todo el sector de comunicación tenía que afrontar. Y con una vocación de hablar con espíritu crítico y con libertad del sector marítimo.

Pasados 10 años, puedo constatar que en mi opinión lograron los objetivos propuestos con creces y hoy es de las publicaciones que leo. Me piden que haga una colaboración para la edición especial y para mí es un honor y una gran satisfacción hacerlo.

¿Qué ha pasado?

Una década en formación

¿Cómo ha cambiado el panorama en los últimos años, desde mi punto de vista? Es difícil de cuantificar, ya que los últimos dos o tres años parecen una década en sí mismos.

La Escola, al igual que muchas organizaciones de su entorno, se ha ido adaptando continuamente a las necesidades del sector del transporte. Hace 10 años, nos centrábamos en el impulso de las ventanillas únicas nacionales y las cadenas de transporte ecológicas en Europa: queríamos que los procedimientos de transporte fueran lo más fluidos y ecoeficientes posible.

Nuestros cursos y proyectos se centraban en eso: llevar el transporte intermodal a la vanguardia de las operaciones europeas. El proyecto B2mos (Business to Motorways of the Sea), financiado por el CEF (Connecting Europe Facility) y gestionado INEA, se centró en la continua expansión de las autopistas del mar. Nuestros cursos Surco (Uso Sencillo de las Conexiones Ferroviarias) han intentado constantemente que los nuevos (y veteranos) profesionales se centren en el cambio hacia el ferrocarril dentro de sus cadenas de suministro.

Añadimos cursos muy técnicos centrados en las operaciones de grupaje, las cadenas de suministro a temperatura controlada y las operaciones portuarias (con módulos separados para buques y para carga). En resumen, ampliamos nuestra oferta de formación para tratar de cubrir todos los aspectos posibles de la cadena de suministro centrada en los puertos. Nuestro mandato era nuestro enfoque de formación único: la experiencia vivencial. Todo lo que enseñábamos, lo hacíamos en persona y mediante talleres que demostraban los conceptos enseñados de primera mano. Nuestros alumnos podían venir a experimentar físicamente los procedimientos de transporte y así comprenderlos plenamente y aplicar las soluciones ellos mismos. Éramos, si no los pioneros, únicos. El PNL (Programación Neurolingüística) era nuestro referente.

En 2015 se publican los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible). Un nuevo paradigma que daba continuidad a los objetivos del milenio que ya abrazamos con esperanza. Los ODS hablaban de lo nuestro! En su objetivo 4: Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la

vida para todos; el objetivo 8: Promover el desarrollo económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos; El objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos... Una nueva forma de mirar las cosas que definía mejor nuestro compromiso y que valía la pena intentar hacer llegar a todos.

Empezamos a sumar cómplices y se puso en marcha el 'Forma't al Port', que de alguna forma lo cambió todo. Los institutos venían al puerto con sus alumnos, empezaron a hablar con las asociaciones, empezamos a construir juntos y a buscar soluciones juntos. Y cada año más alumnos y más centros y también cada vez de más países.

Entonces, el año 2020 nos golpeó a todos.

El mundo se detuvo: las instituciones educativas (entre la mayoría de las industrias) recibieron un golpe masivo. Debo ser sincero: la Escola sufrió durante ese período. Sin embargo, después de una caída, el único camino es hacia arriba. Todos en la Escola dimos un giro de 180 grados. Ante las restricciones físicas impuestas por los gobiernos de todo el mundo, decidimos apostar por la formación a distancia. A finales de 2020 empezamos a ofrecer cursos totalmente a distancia a nuestros alumnos. Hicimos vídeos de nuestros talleres para intentar llevar el aspecto 'experiencial' de nuestros cursos a las pantallas. Las fronteras físicas ya no nos limitaban: empezamos a recibir más grupos de América Latina, América y África.

El cambio de escenario favoreció la apertura de nuestro centro de formación en Italia. Junto al Puerto de Civitavecchia y la Fundación Caboto, pusimos en marcha el programa de grado superior Glipt de Gestión de Logística y Procesos de Dis-

tribución, que actualmente ya ha iniciado su tercera edición.

Y no nos quedamos ahí.

En los últimos meses de 2020, como parte del proyecto YEP MED (Youth Employment in the Ports of the MEDITerranean), financiado con fondos europeos, nuestro equipo diseñó una plataforma de comunidad portuaria virtual que podía reproducir las transacciones operativas dentro de una cadena de transporte. Los estudiantes que asisten a los cursos se sumergen en este entorno virtual al planificar y realizar una operación de transporte. En la actualidad, este Living Lab -denominado Port Virtual Lab (PVL)- puede considerarse una comunidad portuaria casi completa, con autoridades portuarias únicas, compañías navieras, transportistas, operadores de camiones, operadores de grúas y, más recientemente, una compañía aérea entre sus filas. La PVL ya no se limita a los cursos YEP MED, ahora puede formar a los futuros profesionales del transporte sumergiéndolos en una comunidad portuaria virtual que tiene un potencial ilimitado.

En el mismo proyecto se diseñó el desarrollo de formación colaborativa en comunidades portuarias de los puertos de Valencia, Marsella, Civitavecchia, Rades, Damietta, Aqaba y Beirut, siguiendo el modelo desarrollado por la Escola en Barcelona. Hoy, entrando en el tercer año de ejecución del proyecto, estas comunidades portuarias se encuentran en un proceso avanzado de colaboración con los centros de formación de sus ciudades y sus alumnos se van integrando en las empresas del sector. Se han firmado acuerdos de colaboración y se han establecido mesas de trabajo siguiendo el ejemplo de Barcelona.

La revolución verde

No nos olvidemos del medio ambiente. En la última década, los puertos, las navieras y los operadores de transporte han intentado ponerse al día para cumplir las restricciones de emisiones de azufre y carbono establecidas por la Organización Marítima Internacional (la OMI 2020). Esa fecha ya ha pasado y ahora se corre hacia nuevos objetivos (50 para 2050 es uno de ellos). El propio puerto de Barcelona ha invertido enormes sumas en los últimos meses para electrificar sus terminales, ofrecer suministro eléctrico en tierra a los buques, contar con una flota de vehículos eléctricos que se mueven por

toda la comunidad, tener terminales digitalizadas que puedan agilizar los procesos de transporte para sus clientes, entre otras cosas. Recientemente hemos podido leer sobre el Plan de Electrificación del Muelle que la terminal BEST, gestionada por Hutchison Ports, ha puesto en marcha para que los barcos puedan acceder fácilmente a la energía eléctrica. Grimaldi Lines ha ampliado su flota para incorporar transbordadores ecoeficientes. Estos son sólo dos ejemplos de las soluciones innovadoras que el puerto catalán ha tomado para facilitar los procesos de descarbonización y hacia una operativa ecológica. El impulso hacia la sostenibilidad ha cobrado una gran fuerza en la comunidad portuaria, un cambio que puede observarse en todo el mundo.

Las pautas de transición energética tampoco han pasado desapercibidas en el mundo educativo. En la Escola hemos incorporado un nuevo curso de formación -que se centra en la Transición Energética en los Puertos- y en octubre de 2021 realizamos con éxito la edición piloto en colaboración con la asociación MedPorts. La segunda edición del curso tendrá lugar el próximo año y cambiaremos aún más el enfoque y nos centraremos en los combustibles de hidrógeno.

Fuimos pioneros en hacer que los alumnos calcularan los costes externos y las emisiones de los medios de transporte. Ahora iremos integrando las infraestructuras y las operaciones portuarias. Otro nuevo desafío que nos tiene que acercar a una economía descarbonizada.

Hoy, en nuestros cursos, hemos conseguido trascender las restricciones físicas y hemos pasado a un nuevo entorno híbrido físico y virtual; donde la digitalización es la norma, las fronteras son fácilmente superables y la comunicación

internacional es fácil. Donde la sostenibilidad, la digitalización y la innovación van de la mano.

¿Cómo han sido los últimos diez años? Transformadores. Han sido transformadores para la humanidad. Han sido transformadores para el sector del transporte. Han sido transformadores para nosotros como individuos. Ha surgido una nueva lente con la que ahora nos miramos a nosotros mismos y al futuro de nuestro hermoso planeta. Y la educación -dijo Madiba- es la mejor herramienta para cambiar el mundo.



Eduard Rodés
Director
Escola Europea
Intermodal Transport



Maritime Services Soluciones Logísticas

Expertos en la última milla al servicio del Mundo Marítimo
Experts serving the Maritime Industry
Transporte a archipiélagos Canario y Balear
Soluciones de Transporte, Trámites aduaneros y Logística



DELEGACIONES



LA INDUSTRIA MARÍTIMA, DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES



Los mares y océanos cubren casi las tres cuartas partes de la superficie de nuestro planeta. A través de ellos, se realiza no menos del 90% del volumen del comercio mundial. Su naturaleza y su amplitud los convierten en decisivos para el comportamiento de la climatología de la Tierra y muy importantes desde tiempo inmemorial, ya que han sido y son claves para conectar pueblos, civilizaciones, culturas y sociedades, así como para asegurar el sustento y los recursos materiales indispensables para el desarrollo de la humanidad.

Las líneas de las costas que separan esta inmensa cantidad de agua, de las tierras, alcanzan una longitud de 356 millones de kilómetros entre continentes y territorios insulares y en sus cercanías se asienta una parte mayoritaria de la población mundial, todo lo cual justifica el papel trascendental que siempre han jugado y seguirán jugando los mares y océanos en el desarrollo de la civilización. Se puede decir que todo este conjunto, incluyendo las redes fluviales, forman un 'sistema circulatorio' que mantiene la vida en nuestro planeta, en el que el conjunto oceánico es el inmenso corazón y pulmones que procesan y purifican ese sistema circulatorio y su materia principal, que es el agua, propulsando el ciclo canónico del agua para nuestros usos y nuestra supervivencia. Conviene pues, que no elevemos su temperatura (fiebre), ni contaminemos de paso sus fun-

ciones de mantenimiento de una atmósfera tolerable para todas las especies.

En cualquier caso, son muchas las facetas a considerar, algunas de las cuales hemos mencionado ya: El transporte marítimo como vehículo del comercio, la explotación de los recursos marinos, tanto vivos como fósiles, las energías de origen marino o localizadas en el mar, la influencia en el medio ambiente y en la configuración de las costas, los puertos marítimos como interface fundamental para la materialización del comercio y de la pesca, la defensa marítima, la industria de la construcción naval en su sentido más amplio, los diversos impactos de las nuevas tecnologías en el conjunto del sector marítimo, las regulaciones nacionales e internacionales que afectan al medio marítimo y a su uso, caracterizadas por un carácter global que se inició mucho antes de que el concepto de 'globalidad' tomara forma, el de porte y la náutica deportiva y de recreo, el turismo marítimo y otras muchas actividades conexas que sería extremadamente prolijo describir en pocas líneas.

En el caso específico de España, el perímetro de su frente marítimo, incluyendo por supuesto sus zonas insulares, alcanza a ser casi de 8.000 km, resulta indispensable para crear riqueza económica. El transporte marítimo es vital para nuestro país: las importaciones/exportaciones por vía marítima (73% y 56% respectivamente) llegan

y salen por nuestros puertos, y de paso, garantizan el movimiento de personas a y desde territorios extrapeninsulares. España ocupa la segunda posición de la UE en tráfico portuario, pero sólo ocupa el décimo puesto en flota controlada por armadores españoles, detrás de algunos países carentes de costa.

En el último decenio, el tráfico aumentó en un 16%, pero la flota controlada se redujo en 15 buques, aunque el registro bruto creció en un 25%, fundamentalmente debido a la flota de buques gaseros, pero con pabellones no españoles. Revertir esta situación no es sencillo; se requiere una política de Estado que entienda el transporte marítimo, el sector naviero y la construcción naval como sectores estratégicos. En caso contrario, durante los próximos 10 años, nuestra capacidad para defender y garantizar los tráficos estratégicos, la continuidad del territorio y nuestro comercio será cada vez menor.

En lo que respecta a la actividad de construcción naval, la cartera de pedidos de los astilleros constructores españoles al fin del segundo trimestre de 2022 registra un volumen de 339.650 CGT, de las que 280.660 son para la exportación, y que se reparten entre Asturias, Galicia y País Vasco en partes equivalentes. Los tipos de buques que ocupan la cartera de menor número a mayor son: pequeños buques LNG, carga general, ferries, pesqueros y buques

especiales. La evolución de los últimos años atestigua una mayor penetración de nuestros astilleros en buques de tecnologías avanzadas mayormente dedicados a actividades que requieren de dichas tecnologías. Todas las cifras dadas pertenecen a astilleros privados, ya que los astilleros más grandes, de titularidad pública, concentran su actuación en la industria de defensa y la actividad mayoritariamente de carácter estructural de la energía eólica marina.

Cambiar depende de la vocación marítima de sus habitantes y de quién los gobierne y no sólo orientada a todo aquello facilitado por su posición geográfica y geoestratégica, sino también a la exportación de bienes y servicios de naturaleza directamente o indirectamente marítima, no sólo a todo el mundo, sino también, en todo el mundo.

La exposición litoral a mares y océanos no otorga por sí sola la naturaleza de 'país marítimo'. Tal hito ha de conseguirse gracias a una actividad económica, industrial, tecnológica y comercial acorde con la

posición del país en el concierto mundial.

Por tanto, es aquí donde la labor, la dedicación, la innovación y el buen hacer de la ingeniería naval y oceánica constituyen mandatos inexcusables para el éxito. Para todo ello, es vital que el variado agregado de actividades que afectan al sector marítimo en su diverso conjunto, pueda disponer de una coordinación básica en las actuaciones del Estado y las CCAA, que lubriquen y apoyen a un sector al que las naciones más importantes no dudan en calificar como un gran valor para conseguir una soberanía estratégica.

Los próximos 10 años van a ser decisivos para la actividad marítima. Los objetivos de descarbonización del transporte marítimo para el año 2030 (su aportación específica es el 3% de las emisiones globales), obligan a desarrollar nuevos métodos de propulsión en los buques, combustibles alternativos y tecnologías que los hagan eficientes.

En todos los ámbitos del sector marítimo se impone la digitalización y la introducción de tecnologías como big data, inter-

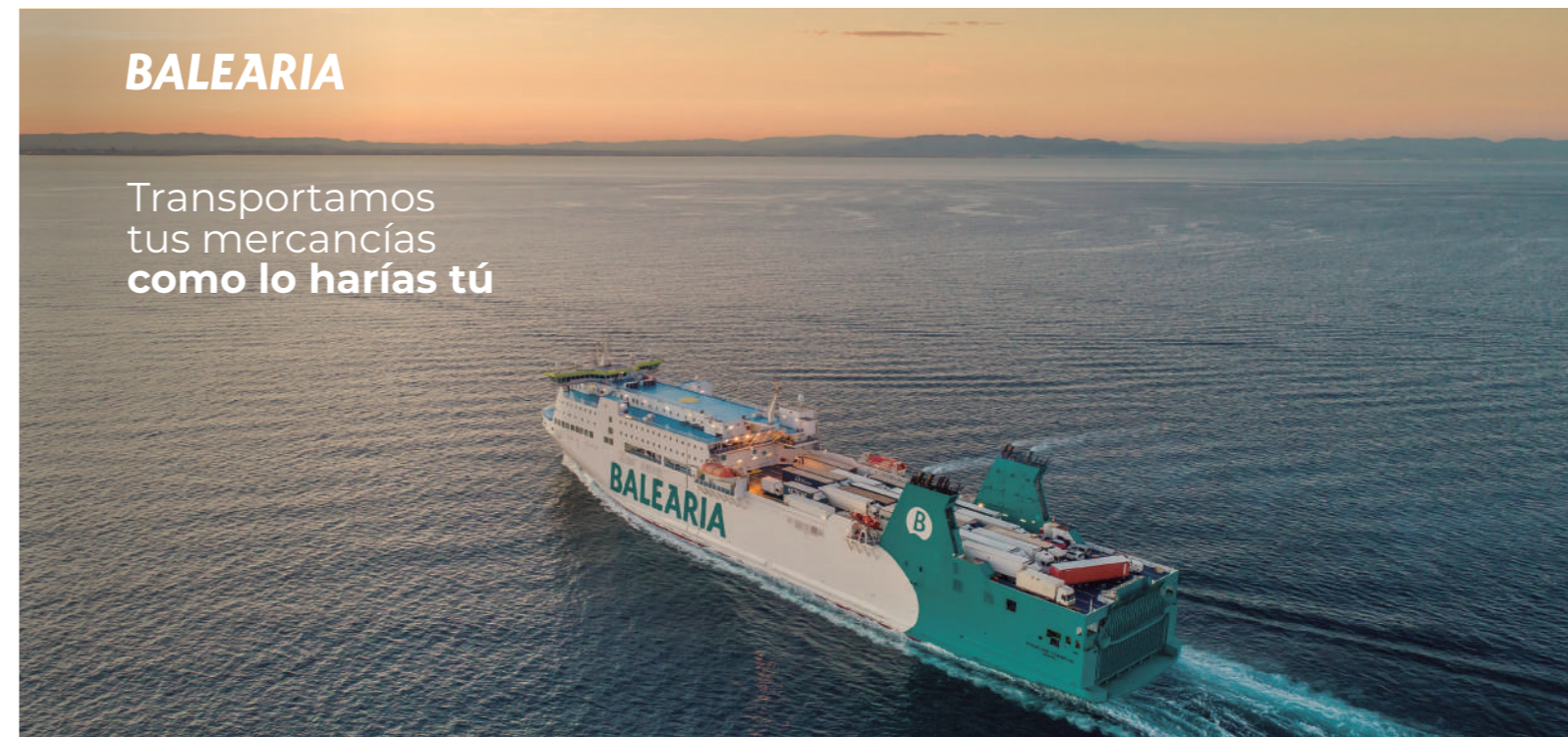
net de las cosas, de cadenas de bloques e inteligencia artificial, haciendo cada vez más eficiente a esta industria.

Dentro de la ingeniería oceánica, aparecen nuevos retos en España, como la implantación de una fuerte capacidad de energía eólica marina, de planta solar offshore, del perfeccionamiento de la acuicultura y la minería submarina.

Nos enfrentamos un futuro apasionante que llega con retos tecnológicos impresionantes que cambiarán la manera de entender y operar en nuestro sector.



José-Esteban Pérez García
Expresidente
Asociación de Ingenieros Navales de España



BALEARIA

Transportamos tus mercancías como lo harías tú

Servicio diario

Salidas cada día entre la Península y Baleares y entre las islas. En las otras rutas, varias conexiones semanales.

Somos los primeros en llegar

Desembarque a primera hora de la mañana, que permite realizar la ida y vuelta en el mismo día.

Nuestras escalas son reducidas

Tiempos de escala ajustados para una operativa más eficiente.

Ofrecemos logística integral

A través de nuestra empresa logística Baleària Cargo, se permite personalizar el transporte de mercancías en función de las necesidades del cliente.

EL CAMINO HACIA LA DEMOCRATIZACIÓN DE LA NÁUTICA



La reciente 60 edición del Salón Náutico de Barcelona ha servido para dar a conocer en sociedad a la Fundación para la Navegación Oceánica de Barcelona (FNOB), entidad que ha tenido un papel crucial en el impulso de la designación de Barcelona como sede de la Copa América de Vela en 2024. Así, nuestra entidad ha actuado como un facilitador para intentar organizar la mejor Copa América de la historia. Con la designación, culminaba una visión que tiene el objetivo de recuperar e impulsar a nivel de la ciudad de Barcelona, pero también de toda Catalunya, el papel esencial de la industria náutica. La obtención de la sede de la Copa América supone el reconocimiento a la gente que ama la náutica, navegantes históricos, unos visionarios que empujamos a las administraciones para que creyeran en el sueño colectivo, la oportunidad de poner a Barcelona en el mapa.

La Copa América de Vela supone el acontecimiento deportivo más importante tras los Juegos Olímpicos y el Mundial de Fútbol. Desde NAUCHERglobal nos piden que echemos la vista atrás para reflexionar sobre lo que ha sucedido durante la última década. En nuestro caso, resulta oportuno mirar a lo que ocurrió hace 30 años, momento de la celebración de Barcelona'92. Aquel éxtasis generalizado se tradujo en la apertura de la ciudad a un gran desconocido hasta entonces: la mar. De hecho, las dos únicas infraestructuras no viarias que

se construyeron para aquella conmemoración fueron el Palau Sant Jordi y el Port Olímpic.

El paralelismo con los Juegos Olímpicos de Barcelona'92 es evidente. Desde la FBCN, creemos que la Copa América de Vela genera una oportunidad excelente de que el deporte náutico crezca, se dimensione y se potencien las ciudades con puertos y en el caso de Barcelona, un puerto totalmente integrado a la ciudad. La idea es que la náutica arraigue en la capital catalana. De ahí, el proyecto del Pabellón Azul, para que la gente identifique el mar y las playas con un espacio gratuito, democratizador, para hacer deporte y aproveche los extensos kilómetros de costa que existen en Catalunya. El propósito es que en los próximos dos años se dupliquen las licencias federativas de los deportes náuticos. Igual que Barcelona'92 se cimentó en la fortaleza de los voluntarios, necesitamos el mismo espíritu colaborativo para la Copa América.

Paralelamente, es el momento de reavivar a la industria náutica y sus astilleros. Así, una de las posibilidades que nos planteamos es que las embarcaciones auxiliares de los barcos de competición de la Copa América se fabriquen aquí. Toca impulsar y demostrar la capacidad industrial en un ecosistema efervescente e innovador en la sensorización, los laboratorios, los nuevos materiales o en el estudio de las tipologías de velas. En el encuentro, se verán

los equipos tecnológicos más innovadores. Muchos de ellos serán prototipos que de aquí a dos o tres años se comercializarán en los mercados. Una nueva oportunidad para mostrarnos al mundo y abrírnos a través de la industria náutica.

Respondiendo a la pregunta que nos proponen desde NAUCHERglobal, a los que felicitamos por sus 10 años de trayectoria, desde la FBCN nos esforzaremos por democratizar la práctica náutica. Igual que el esquí ha dejado de ser un deporte elitista destinado a unos pocos, vinculado a la renta y al estatus social, la náutica tiene que dar el paso. Si más gente la practica, más la entenderán. Y entonces, la querrán y la cuidarán. Construir una experiencia vital en torno a la mar y la navegación es el legado democratizador que esperamos deje la Copa América de Vela durante la próxima década.



Ignasi Armengol
Director general
Fundación Barcelona
Capital Náutica (FBCN)

SOSTENIBILIDAD, LA BRÚJULA DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS



Parece completamente impensable que hoy pueda existir una empresa, un sector económico que dé la espalda a la sostenibilidad; que no disponga de planes que -en mayor o menor medida- contribuyan a reducir su huella medioambiental. Este enfoque, tan imprescindible como incuestionable, no es nuevo para la industria de cruceros que, desde hace lustros, invierte año tras año millones de euros en I+D+I con el claro objetivo de minimizar el impacto de su actividad en el medioambiente.

Fruto de ese compromiso, y a pesar de que sus barcos representan menos del 1% de la flota mundial, la industria de cruceros lidera hoy la transformación verde del transporte marítimo: no tengo ninguna duda, de que la sostenibilidad -entendida en sentido amplio- siempre ha sido y será la brújula que guíe cada una de las millas navegadas por la industria.

Durante estos últimos años, ha adoptado los principios de la economía circular, lo que supone que hoy se puedan transformar casi el 100% de los residuos generados a bordo. También ha avanzado en la gestión de las aguas desde una triple dimensión: el equipamiento de sus buques con plantas potabilizadoras, evitando así el consumo de los recursos hídricos en los destinos; la instalación de sistemas avanzados de tratamiento de aguas residuales (equiparables a las mejores instalaciones en tierra) y la apuesta por iniciativas des-

tinadas a recuperar el calor residual para generar agua potable y calefacción.

Y, ¿ahora? Sin duda, la próxima década estará marcada por la descarbonización con dos hitos en el horizonte: reducir en un 40% (vs.2008) las emisiones de carbono para 2030 y llegar a emisiones netas cero en 2050. En este sentido, es crítico continuar avanzando en el proceso de electrificación - tanto desde la vertiente del equipamiento de los buques como de los puertos- y en el desarrollo de combustibles alternativos de manera que sean seguros, viables y estén disponibles de forma generalizada.

El éxito en esta empresa mayúscula pasa por la involucración activa de los gobiernos y los representantes políticos, quienes deben fomentar la investigación y asegurar el desarrollo adecuado de las infraestructuras: estamos ante un reto compartido.

Más allá del capítulo medioambiental, la industria ha evolucionado en esta última década, sentando las bases del futuro. Dejando al margen el paréntesis provocado por la pandemia, el número de viajeros a nivel mundial ha continuado creciendo, reflejo de su potencial y hemos asistido a una especialización de la oferta (opciones para toda la familia, solo adultos, cruceros temáticos, expedición, lujo y super lujo...). Además, los buques se han convertido en destinos, el programa de entretenimiento a bordo ha pasado a una categoría supe-

rior y el uso de las nuevas tecnologías ha llegado a bordo para quedarse.

No quisiera concluir sin abordar la sostenibilidad social, la interacción de la industria con los destinos, intensificada más si cabe en los últimos años: es extremadamente importante que trabajemos de la mano de los puertos y ciudades para impulsar un modelo de turismo sostenible, que permita maximizar los beneficios que aporta la industria a la vez que garantizamos la experiencia de los viajeros.

Tras la travesía por el desierto de los últimos años, la industria afronta el futuro con optimismo, con una hoja de ruta clara y siendo más que nunca consciente de que la sostenibilidad forma parte de su pasado, presente y futuro.



Alfredo Serrano

Director
CLIA España

EL REMOLQUE, A LA ESPERA DE LAS AYUDAS PARA PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE



Desde la Asociación Nacional de Remolcadores de España (Anare), queremos felicitar a Estudios Marítimos Naucher S.L, a Juan Zamora, a todo su equipo y colaboradores por su décimo aniversario. No tenemos duda, como ha sucedido en el sector marítimo portuario, que han sido años que no han sido fáciles, con los devaneos en la política, en la economía y con la pandemia, así como con los cambios en relación a la digitalización, la sostenibilidad y la descarbonización, pero lo que es lo más importante para nuestro sector como es la seguridad marítima.

El remolque portuario viene regulado principalmente y actualmente por las disposiciones correspondientes en el Real Decreto Legislativo 2/2014, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Trlpeem), así como en el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios

portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

En estos momentos, se está tramitando, por parte del Gobierno de España, la modificación del Trlpeem y de la Ley de Navegación Marítima como consecuencia de las modificaciones que se están llevando a cabo por la normativa internacional y comunitaria, así como de la propia evolución de todo lo relacionado con el sector marítimo portuario.

Por otra parte, el pasado día 26 de octubre, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), publicó en el BOE el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, y en donde se consolida la externalización de los servicios portuarios y comerciales, como elementos de especialización, eficiencia, sostenibilidad, inversión, fiabilidad, capacidad de respuesta, competencia y que redundan en la más amplia cooperación y colaboración de la iniciativa privada con las Autoridades Portuarias, y todo ello, con

el principio básico de la seguridad marítima.

Es por ello, que dentro del Marco ya se recogen las mejoras que se pretenden lograr para el interés general. Al igual que sucede con el sector del transporte marítimo y de las navieras, es necesario elaborar un conjunto de reformas estructurales que potencien el sector para que este sea más fuerte y competitivo y me estoy refiriendo a las grandes inversiones que se van a necesitar para paliar las normas sobre emisiones de gases de efecto invernadero y el denominado paquete legislativo 'Fit for 55', que sin duda alguna tendrán un impacto económico muy importante en el sector del remolque y que pretende favorecer el uso de combustibles marinos con el menor componente de carbón.

De momento, los motores marinos utilizados, (salvo alguna pequeña excepción) no están habilitados para utilizar otros combustibles alternativos para ir hacia la descarbonización. Se han publicado diversas ayudas por parte de la Administra-

ción Española para impulsar la descarbonización, pero que de momento no llega a nuestro sector.

Otros países de nuestro entorno están realizando planes e inversiones dentro del Plan de Recuperación y Resiliencia sobre ayudas estatales para el clima, protección del medio ambiente y energía. Estas ayudas irían para contribuir a la compra de buques, incluidos remolcadores de puerto y de vías navegables interiores y que tendrán unos beneficios ambientales en comparación con unidades actualmente operativas y que deberán enarbolar el pabellón español y cumplir los convenios internacionales sobre seguridad marítima y sobre la prevención de la contaminación marina.

Esas solicitudes de subvención irían destinadas a la compra de buques nuevos, finalización de buques en construcción o modernización de buques existentes que permitan que la nave entre en la definición de 'vehículo limpio' a que se refieren las nuevas directrices sobre ayudas estatales para el clima, la protección del medio ambiente y la energía (Ceeag).

Dicho barco debería tener cero emisio-

nes directas (escape) de CO2 o tener un motor de propulsión híbrido (por ejemplo, motor eléctrico y motor de combustión interna) o combustible dual (dual fuel) que extrae al menos el 25% de su potencia de combustibles con cero emisiones directas (en el escape) de CO2 (por ejemplo hidrógeno o amoníaco) y/o de energía enchufable para su funcionamiento normal en el mar y en los puertos. También alcanzar un valor del índice de Diseño de Eficiencia Energética (EEDI) de la OMI, que es un 10% inferior a los requisitos EEDI.

En resumen, que se eleve el nivel de protección ambiental o permitir una mayor eficiencia energética mediante estas ayudas para la compra de un nuevo buque, modernización o renovación.

Podríamos incluso entender que se aplicara un compromiso de mantener el buque de la compañía en un establecimiento permanente en España. En resumen, es necesario y urgente disponer de una normativa para la consecución de las ayudas necesarias por parte de la Administración que sea ágil, sin muchos trámites burocráticos, simplificación y aceleración de los procedimientos para que las empresas

de remolcadores sean beneficiarias de subvenciones, contribuciones o cualquier condición económica que pueda conceder el Estado para estas ayudas destinadas a tener 'barcos limpios'.

No tenemos duda que el Mitma, su ministra y su equipo directivo tienen la sensibilidad necesaria para que desarrolle el procedimiento correspondiente para ayuda al sector para tan importante asunto como es la protección para el clima, la protección del medio ambiente y la energía.



Asociación Nacional de Remolcadores de España



RUDDER MARINE SERVICES & SHIP REPAIRS

SERVICIOS MARITIMOS

REPARACIONES NAVALES

SERVICIOS MÉDICOS

TERMINALES



LA DÉCADA PRODIGIOSA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



El transporte por carretera es el modo de transporte que ha permitido hacer realidad la Europa sin fronteras. Hace ya 30 años, en 1992, las fronteras entre los Estados miembros de la Unión Europea desaparecieron y ello originó cambios sustanciales en los sistemas de producción, aprovisionamiento y distribución, y de la logística en general, de las empresas europeas. La movilidad de las mercancías se multiplicó de manera drástica y el protagonista indiscutible de esta reconfiguración fue un transporte por carretera liberalizado, extremadamente competitivo y con una enorme capacidad de adaptación a las necesidades de sus clientes.

Puede parecer contradictorio que para echar la vista atrás en el sector del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) de estos 10 años que NAUCHERglobal lleva informándonos, comience hablando del transporte por carretera. Sin embargo, ha sido parte indispensable para el desarrollo de cadenas logísticas multimodales alternativas con un tramo marítimo. Desde su fundación hace 20 años, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia ha tenido como objetivo mantener e incluso ayudar a superar el nivel de competitividad del transporte por carretera, pero usando el buque a modo de infraestructura alternativa. ¡Y lo hemos conseguido!

En términos globales, incluyendo tráficos de cabotaje y exterior y todo tipo de mercancías, en estos 10 años, el TMCD ha aumentado un 32%, pero el TMCD ro-ro, en el que los camiones suben a bordo de

los buques para acercarse a su destino, el crecimiento ha sido de un 75%. En esta década prodigiosa, se ha desarrollado una tupida red de Autopistas del Mar y de otros servicios de carga rodada que permiten que casi 1 millón de vehículos pesados cada año embarquen en nuestros puertos para alcanzar sus destinos, liberando así a la red viaria y al medioambiente de sus externalidades. En los intercambios con Italia, ya son más de la mitad los camiones que utilizan las Autopistas del Mar frente a los que transitan por la frontera con Francia. Los camiones y los transportistas son parte esencial del TMCD. Ellos confían en los servicios marítimos porque les ofrecen seguridad, fiabilidad, calidad de servicio, tiempos de transporte adecuados y precios competitivos. En definitiva, les facilitan cumplir las expectativas de sus clientes evitando los crecientes obstáculos a los que se enfrenta el modo carretera: restricciones horarias, saturación de infraestructuras, escasez de conductores, etc.

En este período, ha habido apoyos diversos tanto desde la Administración nacional como de la europea. Este año 2022 ha visto la luz un instrumento largamente demandado desde el sector: el programa de 'ecoincentivos', que otorga a los usuarios de cada servicio marítimo que cumpla los criterios de la convocatoria una ayuda —el incentivo—, cuyo montante es función del beneficio medioambiental que genera hacer un tramo del transporte por vía marítima, embarcando el camión en un buque. Confiamos en que este instrumento sea un acicate adicional para desarrollar todo el

potencial que el TMCD tiene para lograr un sistema de transporte europeo más sostenible y medioambientalmente más respetuoso.

Los retos que se presentan en el horizonte de los próximos 10 años son trascendentales. Los ambiciosos objetivos medioambientales que la UE ha establecido y la normativa que conllevan, así como los de la OMI, obligan a avances tecnológicos impensables hace pocos años y a una profunda transformación de la operación del transporte marítimo. En este marco, resulta imprescindible contar con todo el apoyo de la Administración para no echar por tierra el auge y el éxito conseguido por el TMCD. Necesitamos una decidida voluntad para ello.

Muchas felicidades en este décimo aniversario y esperamos poder seguir muchos años más con la información y los análisis de NAUCHERglobal.

Elena Seco – presidenta de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain)



Elena Seco

Presidenta SPC - Spain

Estudios Marítimos Naucher, SL
www.naucher.com
redaccion@naucher.com · publicidad@naucher.com · +34 93 408 92 88

UNA DÉCADA DE CONOCIMIENTO DEL SECTOR NÁUTICO

salonnautico INTERNACIONAL DE BARCELONA

Acabamos de celebrar la 60ª edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona en el Port Vell de la capital catalana. Una convocatoria sumamente especial por varios motivos. Por cumplir seis décadas de salón, por haber contado con la presencia del rey Felipe VI, gran amante y practicante de náutica, por haber logrado despertar de cerca de 300 grandes empresas del sector y por haber reunido a miles de personas en los muelles de la Fusta, España y Marina Port Vell... Con mucho trabajo y pasión, hemos celebrado una de las mejores ediciones de la historia... Y tan solo unas semanas después, y siguiendo la estela del éxito del salón, volvemos a estar de celebración: la de un joven medio de comunicación que, desde su nacimiento en 2012, ha contribuido

a un mejor conocimiento del sector y del propio salón.

El salón quiere estar al lado del sector y de la ciudad para acompañarlos en su singladura hacia la más que necesaria economía azul, una estrategia en la que Barcelona quiere ser líder. La innovación será uno de los principales leitmotiv del salón en los próximos años. Por ello, tras el éxito de la primera edición de Innovation Dock, seguiremos dando entrada a jóvenes empresas emergentes que tengan en su punto de mira la innovación enfocada hacia la conectividad y la sostenibilidad, ámbitos que darán lugar a la náutica del siglo XXI.

También daremos nuestro pleno apoyo a la Copa América de vela que, en 2024, situará, de nuevo, a Barcelona en el

mapa internacional de los grandes acontecimientos deportivos.

Y esperamos que Naucher siga siendo testigo de todo este proceso y que, durante muchos años, colabore con el Salón Náutico Internacional de Barcelona para hacerlo más grande y mejor.



Josep Antoni Llopart
Director
Salón Náutico
Internacional de Barcelona

La logística al servicio de las empresas

La terminal intermodal de Port Tarragona, situada en la principal plataforma logística y de servicios en el área de influencia de Madrid, entre Guadalajara y Marchamalo.

Enclave estratégico en el centro de la península

PortTarragona Terminal
GUADALAJARA - MARCHAMALO

CONEXIÓN CON EUROPA

- Situada en el corredor del Henares
- Conexión con la fachada mediterránea y cantábrica
- Grandes conexiones viarias

UBICACIÓN PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 150.000 m², 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Inversión de 20 millones de euros
- Entrada en funcionamiento prevista en 2023

Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU

GOBIERNO DE ESPAÑA
Plataforma de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Port Tarragona

HACE 10 AÑOS... ¿YO ESTABA ALLÍ?

En una conversación telefónica reciente en la que hablaba con una persona para encargarle uno de los artículos de este especial, ésta me argumentó que le iba a ser complicado redactarlo porque hace 10 años no estaba en el sector marítimo. Su reflexión me hizo pensar dónde me encontraba yo una década atrás. En plena crisis, quemaba mis últimas naves cubriendo la información económica en un diario local de Lleida.

Saltando de repente siete años hacia adelante, recuerdo mi primer contacto con **NAUCHERglobal**. Era octubre de 2019. A la memoria me vienen las primeras conversaciones con Juan Zamora sobre los convenios Solas, Marpol o las sociedades de clasificación. Con Agustín Montori, las

referencias a las alianzas de las navieras, sus nombres, los fletes o una nueva Ruta de la Seda que planeaban los chinos. Mientras, Daniel Molero me transmitió el papel de los puertos como generadores de riqueza en la economía y los intrínquilos de un conflicto interminable en la estiba. De repente, en pocas horas, me vino una mezcla de miedo, fruto del desconocimiento ante la complejidad del mundo marítimo, y la ilusión por una nueva etapa de aprendizaje. Tenía claro que, guiado por una de mis pasiones, el periodismo, el viaje llegaría a buen puerto. Eran días de TEUs, GNL, combustibles de bajo contenido en azufre, calados, toneladas de peso muerto, trincajes...

Si 10 años pueden parecer muchos, ima-

ginense si solo cinco meses después de empezar mi travesía en **NAUCHERglobal**, estalla la pandemia de la Covid-19. Con un panorama de olas considerables, tocaba apretar los dientes y navegar, sorteando los obstáculos, afrontando los riesgos y mirando con cierto optimismo al horizonte.

Hasta entonces, había oído de voces diferentes la importancia del transporte marítimo, la necesidad de proteger a la gente del mar, la salud de las tripulaciones y de los marineros. Inicialmente, me sonaba un poco a música celestial. Pero la realidad, tozuda, se empeñó en mostrármelo, dígame, en carne viva. La pandemia trajo la necesidad de garantizar los bienes esenciales, el cierre del mercado chino, el EVER GIVEN encallado en el canal de Suez, la

subida de los fletes, la paralización del comercio, la crisis de suministros... Me quedó claro que, además de los sanitarios, existían otros colectivos esenciales en la economía.

En estos años, **NAUCHERglobal** me ha permitido practicar un periodismo, pese a todo, a fuego lento, gracias a un medio de comunicación honesto y referente del sector marítimo en España. En definitiva, una plataforma informativa que, a pesar de los pesares, de las pandemias, las crisis y los vientos de desestabilización ha seguido adelante y que cumple 10 años creciendo y al pie del cañón.

En un otro reciente con una compañera que se inició en la aventura marítima también en 2019, los dos nos sorprendíamos

que tan solo hubieran pasado tres años ¿Solo tres? La sensación no era de tres, sino de una década. Como si hace 10 años yo también hubiera estado allí. Como si me hubiera montado en el barco como pasajero bien acomodado del primer viaje que inició **NAUCHERglobal** en 2012 y hubiera vivido en primera persona los momentos de travesías plácidas con vientos de cola y de tormentas y vendavales interminables, pero tras lo que el buque se mantiene a flote, si cabe, más fortalecido.

Haruki Murakami, uno de mis escritores favoritos, asegura en una de sus obras: "Y una vez que la tormenta termine, no recordarás cómo lo lograste. Ni siquiera estarás seguro de si la tormenta ha terminado realmente. Pero una cosa es segura. Cuando

salgas de esa tormenta, no serás la misma persona que entró en ella. De eso trata la tormenta".



David Rodríguez Ibáñez
Periodista
NAUCHERglobal
drodriguez@naucher.com



AMARRÉS

DE BARCELONA



24 HORAS / 365 DÍAS A SU SERVICIO · +34 93 324 89 64

CIMALSA
Innovación en
Logística y Movilidad
al servicio de las
empresas y las personas

Impulsamos y
gestionamos plataformas
logísticas multimodales
con un modelo de gestión
propio y en colaboración
público-privada



Diez años. Este es el tiempo que ha transcurrido desde que un grupo de amigos, marinos, abogados, empresarios, académicos... se asociaron para emprender una aventura editorial con la finalidad de cubrir el déficit informativo existente en el sector marítimo y portuario en lengua española. Ya entonces, la (aún) excesiva atomización de medios sectoriales no daba para cubrir algunas carencias, fundamentalmente a causa de la presión de la publicidad.

NAUCHERglobal fue y es un soplo de aire marítimo en el periodismo desde una visión de total independencia, fiabilidad y rigor en el trabajo, alejados de presiones de lobbies, empresas privadas o administraciones... que las hay y las hemos sufrido. Desde nuestro portal informativo, hoy referencia en el periodismo digital, hemos dado cuenta de los principales acontecimientos que se han ido produciendo en esta década, dedicados, eso sí, a un espacio que conocemos: el sector marítimo y portuario, e intentado dar voz a todos los actores que forman parte del mismo.

Esto nos ha llevado a crecer profesionalmente: con datos de 2021, fueron más de 1,1 millones de usuarios y cerca de 1,7 millones de páginas visitadas, con aumentos del 30% y del 12%, respectivamente. Los datos de 2022 (en lo que llevamos de año hasta el cierre de estas líneas) la audiencia sigue incrementándose, el 46% en número de usuarios o el 28% en páginas visitadas con respecto a las cifras del ejercicio previo. Son cifras reales y comproba-

bles, aunque modestas si las comparamos con grandes corporaciones de medios, algunos generalistas... o sectoriales multi-subsuencionados; pero que, en suma, dan idea de la calidad de los contenidos que día a día, les intentamos hacer llegar con profesionalidad.

Son cerca de 21.000 los artículos periodísticos, opiniones, tribunas, entrevistas, reportajes... de esta primera década de vida. Nunca habrían podido realizarse sin el equipo, el gran equipo, que ha habido detrás. Agradecer desde estas líneas a los profesionales que han pasado por las mesas de **NAUCHERglobal** durante estos años y, también, a los muchos colaboradores que han participado en el proyecto.

No hubiera sido posible tampoco sin la participación de las instituciones públicas y privadas que publicitan, exhiben y patrocinan sus servicios a través de nuestra plataforma informativa. Gracias a todos ellos, a todos vosotros, seguimos adelante; no sin problemas, pero intentado primar ante todo la calidad e intentando hacerlo en base a la rentabilidad necesaria en toda empresa y a la indefectible independencia.

En esta década hemos vivido alguno de los acontecimientos más desagradables y desalentadores de la historia reciente de la humanidad: crisis económicas, una pandemia, crisis de energía, alimentaria, logística, comercial, conflictos bélicos... No obstante, como haría un buen capitán, seguimos al timón del buque intentando sortear las marejadas de la mejor manera posible y, a

corto plazo, pretendemos ofrecerles interesantes novedades que iremos desvelando próximamente. Siempre se deben buscar los brotes verdes de entre las cenizas.

Como saben, somos un medio con sede en Barcelona, ahora mismo, el más antiguo de la prensa sectorial de entre los editados desde Cataluña; sin embargo tenemos una vocación global. La digitalización, las redes sociales, nuestra web multilingüe y, ante todo, la total gratuidad de nuestro contenido y su alta especialización, entre otros, ayudan a la democratización y la expansión del sector marítimo a todo aquel que cuente con un dispositivo conectado a Internet.

Queremos seguir en esta línea que nos ha llevado a cumplir una década de vida y deseamos que en la próxima década sigan confiando y creyendo en el periodismo que les ofrecemos.

Quiero finalizar este breve retrato agradeciéndoles a ustedes, nuestros lectores y amigos, por seguir haciendo posible esta ilusión y por la confianza.



Daniel Molero
Periodista

Director de NAUCHERglobal
dmolero@naucher.com

DIEZ AÑOS

Somos parte del cambio. Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

SALVAMENTO DE VIDAS

SEGURIDAD MARÍTIMA

CONTROL E INSPECCIÓN DE BUQUES

LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN



**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA**

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE