



CRECIMIENTO AZUL

CANARIAS Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

OCTAVIO LLINÁS

Expresidente de la Fundación Innovamar

La Navegación Marina Autónoma será elemento central del transporte marítimo del futuro, buques autónomos de superficie, conocidos por MASS (Maritime Autonomous Surface Ships), en cualquiera de sus aproximaciones operacionales

Las cifras de referencia que se pueden encontrar sobre el transporte marítimo mundial indican que cerca del 90% de las mercancías en el mundo viajan por mar, señalándolo como una pieza clave de la economía global.

Cada año, más de 12.000 millones de toneladas de productos (energía, alimentos, materias primas y bienes manufacturados), son transportados por una flota mercante con una capacidad cercana a los 2.400 millones de toneladas de peso muerto.

Esta realidad inequívoca, para las islas y archipiélagos en general es la clave sobre la que se soporta su economía y sus expectativas socioeconómicas. En Canarias se añaden dos consideraciones adicionales: atender a las necesidades de su actividad turística creciente (¿18 millones?) y a la de ser un nodo marítimo de relevancia por su posición geográfica estratégica en el Atlántico Central Norte.

La descripción de esta realidad (evidente y consolidada), no refleja los drásticos procesos de cambio a que se encuentra sometida y que conducirán a una realidad de la que se conocen los vectores condicionantes, pero no cual será la situación final y menos aún la respuesta a una de las preguntas clave de este tipo de procesos: ¿Cómo y dónde se generará o perderá el crecimiento económico y el empleo?

La principal dificultad con la que se enfrenta este proceso es que está integrado por elementos de diferente naturaleza, generados e impulsados por condicionantes globales distintos que coinciden circunstancialmente en el futuro próximo: El crecimiento y titularidad; propulsión libre de emisiones; operación remota de la flota; automatización y robotización de operaciones; cambio de combustibles (con las consecuencias sobre las infraestructuras portuarias) y las necesidades diferentes en número y formación del personal.

Es conocido y parte de los debates sobre la repercusión del transporte, la concentración de flotas internacional en un número limitado de empresas, controlando y estableciendo las rutas y estrategias asociadas con visión general, alejadas de los efectos y circunstancias locales.

Es noticia de los últimos días que, COSCO Shipping Group (naviera estatal china), ha firmado con la también china State Shipbuilding Corporation (CSSC) un acuerdo para la construcción de 87 nuevos buques, valorado en algo más de 7.000 millones de dólares. Se trata del mayor contrato de construcción naval cerrado



entre un armador y un astillero dentro de China (considerando que China es en la actualidad el primer constructor mundial con un 60% del total) y probablemente de los mayores en valor absoluto.

El pedido abarca prácticamente todo el abanico de la flota mercante: portacontenedores; graneleros; petroleros de gran tamaño; unidades multipropósito de carga pesada; petroleros MR y portacontenedores más pequeños.

La compañía, que ya opera más de 500 portacontenedores con una capacidad cercana a los 3,5 millones de TEU, aspira a superar la barrera de los 4 millones lo antes posible. Una operación de crecimiento y fortalecimiento de flota, que además incorpora la transición energética con diseños más eficientes, tecnologías de navegación inteligente y sistemas digitales de nueva generación, para avanzar hacia un transporte marítimo de bajas emisiones de carbono que es el otro gran vector naval de futuro.

La decisión sobre la limitación y supresión final de la emisión de gases efecto invernadero GEI por la flota está tomada y es firme, formando parte del núcleo de desarrollo de la Organización Marítima Internacional (OMI). El margen es de plazos, condicionados en gran medida por

que la solución tecnológica presenta todavía incertidumbres.

La UE que impulsa decididamente el proceso, tiene como objetivos concretos inmediatos:

Reducir las emisiones de GEI en el transporte marítimo en los desplazamientos dentro, hacia, o desde los países miembro de la UE, estimulando esta reducción promoviendo el uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono.

Hacer obligatorio la alimentación de los barcos de más de 5.000 toneladas en los puertos europeos, portacontenedores y buques de pasaje.

Incentivar la producción y uso de combustibles renovables de origen no biológico.

La Navegación Marina Autónoma será elemento central del transporte marítimo del futuro, buques autónomos de superficie, conocidos por MASS (Maritime Autonomous Surface Ships), en cualquiera de sus aproximaciones operacionales. En este caso, la motivación es intrínsecamente sectorial para aprovechar el desarrollo tecnológico que se está produciendo y ganar eficiencia, seguridad y competitividad.

La propia OMI (que no es un organismo especialmente ágil en su toma de decisio-

nes), tiene un calendario bastante ajustado para generar la normativa y prescripciones que permitan generalizar el transporte marítimo global autónomo (en cualquiera de sus aproximaciones).

El cambio de combustible, aún sin saber si confluirá a un solo tipo o coexistirán distintos en función de los tráfico y las necesidades, en cualquier caso, tiene una consecuencia directa de enorme repercusión:

Todos los combustibles previsibles serán más difíciles y caros de transportar, por lo que los puntos de suministro tenderán a acercarse a los lugares de producción, ya que la producción no está ligada a lugares específicos por condiciones de origen, como sucede con los combustibles fósiles, sino que se producirán de forma mucho más distribuida espacialmente, dependiendo en gran medida de las decisiones de inversión, lo que permitirá hacerlo en muchos otros lugares donde se den las condiciones básicas necesarias.

Estos nuevos combustibles, requieren infraestructuras portuarias diseñadas específicamente para sus necesidades (de almacenamiento y de suministro), teniendo ventajas las que estén asociadas con unidades de producción lo más próximas que minimicen la necesidad de transporte.

En paralelo y de forma simultánea, los procesos de interacción entre los puertos y la flota autónoma serán imprescindibles, estando en fase inicial de desarrollo. Más avanzados están las experiencias de estiba y desestiba aprovechando la robotización (con IA).

El breve repaso de las circunstancias en que se va a desarrollar el transporte marítimo en los próximos años, tiene una consecuencia evidente y de la mayor importancia: La formación del personal que se necesita no es la actual y en muchos casos aún no está bien definida ni impartida.

Los efectos de la conjunción entre los ritmos de desarrollo y concreción de soluciones en cada uno de los procesos señalados van a ser absolutamente determinantes y como en todos los grandes procesos de cambio, las decisiones que se tomen, en Canarias servirán para generar crecimiento económico, empleo y condiciones socioeconómicas mejores o serán una ayuda a la pérdida continuada de condiciones de vida que se viene produciendo en los últimos años.

Frente a grandes cambios como el que está sucediendo, las respuestas individuales, personales o empresariales van a ser inevitables y determinantes a sus escalas respectivas, sin embargo, a escala social (y en este caso más por la demanda de planificación de grandes infraestructuras e inversiones que son imprescindibles) si no se diseña una estrategia adecuada concertada y alineada desde lo local a lo internacional, solo producirán daños.

Hay tiempo y oportunidades de hacerlo, para lo cual es imprescindible tener una Estrategia Social Público-Privada concertada, aunque lo más fácil es perder el tiempo y no aprovechar las oportunidades (sirvan de ejemplo los 60.000 millones de euros de créditos europeos Next Generación a los que se han renunciado).