

# Mar y transporte marítimo: Necesidad y desafío. La visión de los navieros.

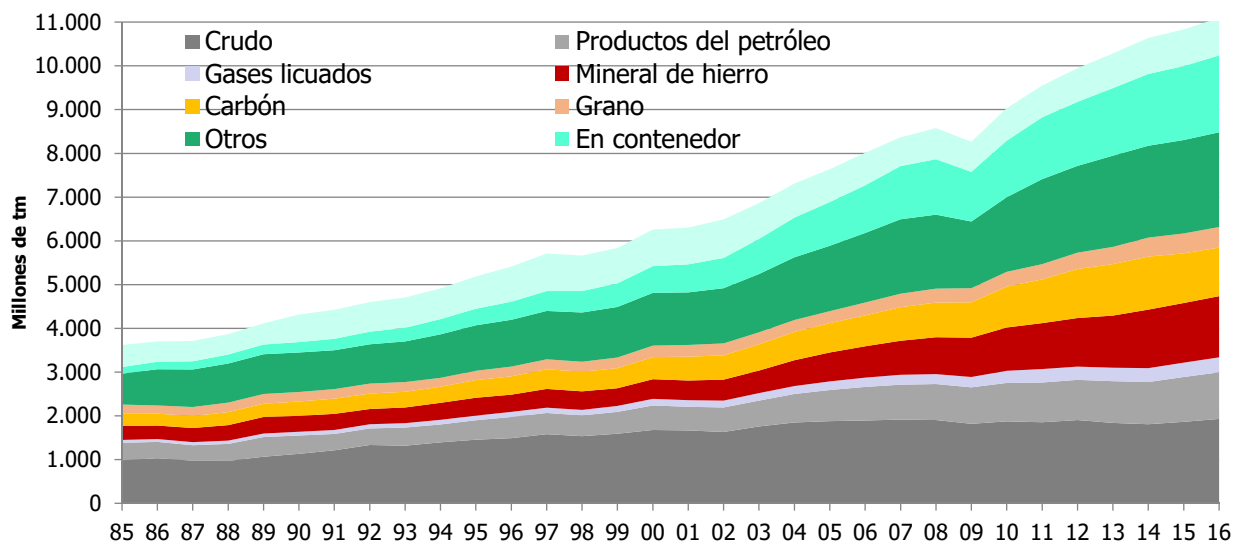
Juan Riva

Comité de Asuntos Marítimos del Instituto de la Ingeniería de España  
IEE - Madrid, 18 de enero de 2017

## Mar y transporte marítimo. Necesidad y desafío.

- El 90% de comercio internacional se lleva a cabo por mar.
- Una actividad ingente de transporte. En 2016 (según Clarkson):
  - Cargas movidas: 11.100 millones de toneladas
  - Distancia media: 4.950 millas marinas
  - Demanda en t x milla: 55 billones ( $10^{12}$ ) de toneladas x milla
- En los últimos 30 años, la demanda de transporte marítimo se ha multiplicado por 3,2.

En los últimos 30 años, el comercio marítimo se ha multiplicado por 3,2



## Necesidad y desafío

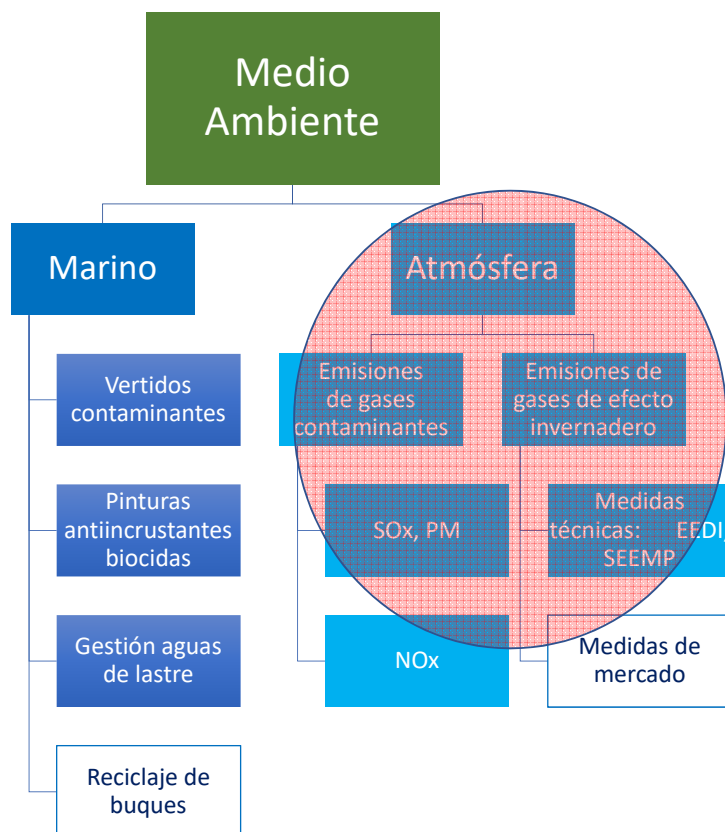
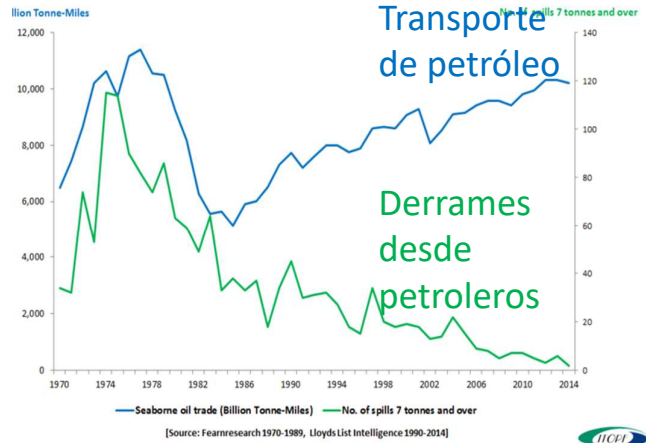
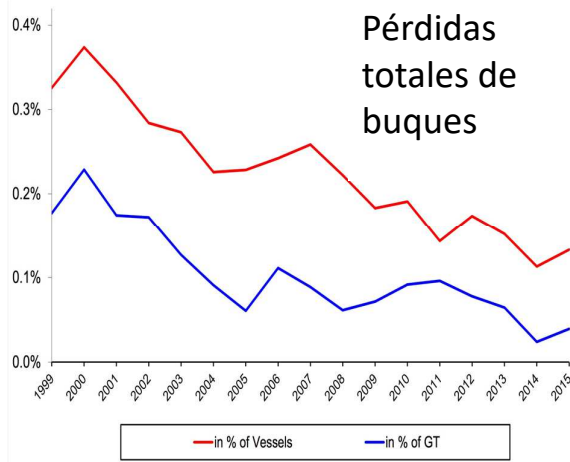
- **Crecimiento previsible**, en t x milla (según últimos estudios):
  - 2050: +115%, hasta 119 billones
  - 2100: +900%, hasta 495 billones (?)
- **Principales desafíos:**
  - Mantener la capacidad de servir a las crecientes necesidades de transporte del comercio mundial.
  - Seguir reduciendo su impacto sobre el medio ambiente, con el objetivo de impacto medioambiental cero.

# Regulación internacional del transporte marítimo

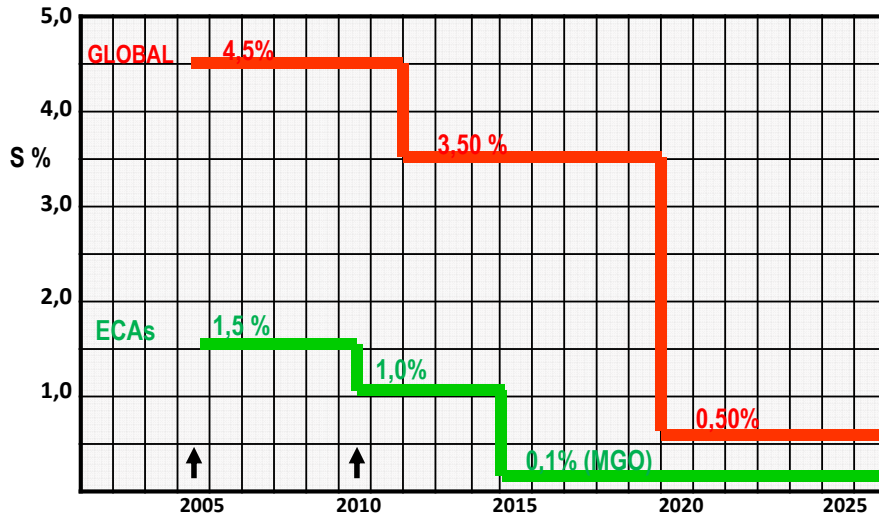
- Transporte marítimo = **actividad intrínsecamente internacional**.
- Inviabile si cada país tuviese sus propias normas de construcción, seguridad, mantenimiento, operación, transporte, etc.
- Deseable la **mayor uniformidad posible** de las normas marítimas.
- Multitud de **convenios internacionales**, que sirven de modelo para que los países marítimos apliquen normas lo más uniformes posibles.
- Orden de prioridad en el desarrollo de estos convenios:
  1. Seguridad de los Estados y de la vida humana en la mar
  2. Protección del medio ambiente marino y compensación daños por contaminación
  3. Reducción de las emisiones a la atmósfera: contaminantes y de efecto invernadero.



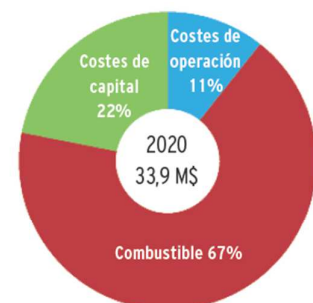
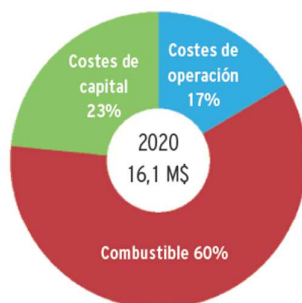
# Positivos resultados de la regulación internacional



# Calendario de reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos



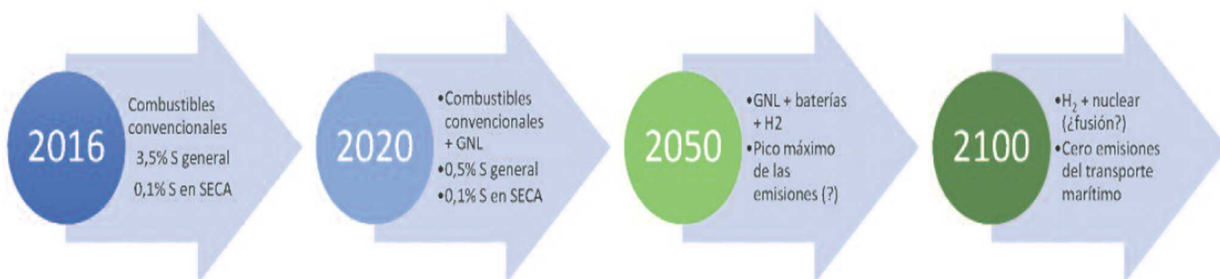
# Efecto de las normas sobre contenido de azufre en los costes de los buques



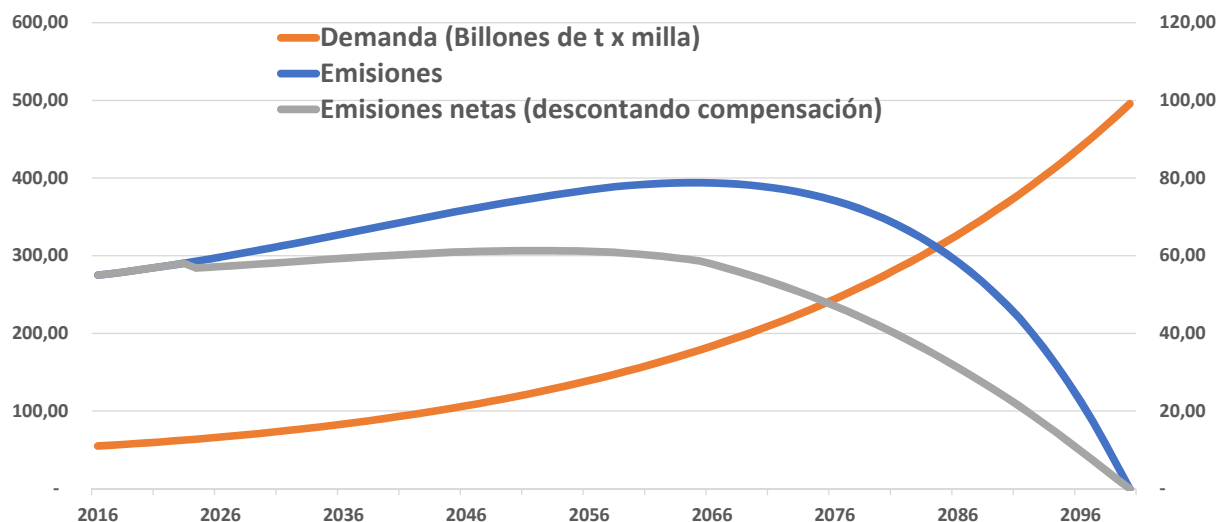
# Medidas ya adoptadas y previstas para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques



# Posible proceso para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques



# Posible evolución del comercio marítimo y de sus emisiones de CO<sub>2</sub>



## La dimensión naviera de España, muy inferior a su peso económico

Puesto	PIB	Tráfico portuario	Flota bandera nacional	Flota total controlada
1	Alemania	Holanda	Malta	Grecia
2	Reino Unido	Reino Unido	Grecia	Alemania
3	Francia	Italia	Reino Unido	Reino Unido
4	Italia	<b>ESPAÑA</b>	Chipre	Noruega
5	<b>ESPAÑA</b>	Alemania	Italia	Dinamarca
6	Holanda	Francia	Dinamarca	Italia
7	Suecia	Bélgica	Noruega	Bélgica
8	Polonia	Grecia	Alemania	Francia
9	Bélgica	Suecia	Portugal	Holanda
10	Austria	Finlandia	Holanda	Suecia
11	Noruega	Dinamarca	Francia	Chipre
12	Dinamarca	Portugal	Bélgica	Croacia
13	Irlanda	Letonia	Suecia	<b>ESPAÑA</b>
14	Finlandia	Polonia	<b>ESPAÑA</b>	Polonia
15	Portugal	Irlanda	Luxemburgo	Finlandia
16	Grecia	Rumanía	Finlandia	Irlanda

# Conclusiones

1. El transporte marítimo es esencial para el comercio mundial. Se enfrenta al doble reto de asumir un enorme crecimiento de la demanda y a la vez reducir su impacto sobre el medio ambiente.
2. Por su carácter intrínsecamente internacional, el transporte marítimo ha desarrollado un amplísimo marco jurídico uniforme a nivel global, que hace posible unos excelentes resultados en la reducción de accidentes y del impacto medioambiental.
3. La normativa internacional sobre emisiones a la atmósfera va a ser clave en el próximo futuro para el desarrollo de la marina mercante mundial. Es muy importante evitar que dé al traste con los avances que se han conseguido en Europa en la promoción del TMCD y las Autopistas del Mar.
4. España tiene una dimensión naviera muy inferior a lo que le correspondería por su dimensión económica. Los países nórdicos, el Reino Unido e Italia son ejemplos a seguir de países que dan prioridad a los asuntos marítimos.