

Barcelona Treball

Transporte marítimo

Informe sectorial 2013

Con la colaboración de:
Universidad Politécnica de Cataluña. Departamento de Náutica.

Cofinancian:



Las 10 claves para conocer el sector

El transporte marítimo es económicamente y ambientalmente la forma más eficiente de viajar y transportar mercancías. Barcelona es uno de los puertos más importantes de Europa.

El sector

El transporte marítimo, el medio de transporte más antiguo, juega un papel esencial en el desarrollo económico y social, y es un sector con una enorme actividad en Cataluña tanto en lo referente al transporte de mercancías como de personas. Este sector forma parte del engranaje de las grandes plataformas logísticas donde todos los modos de transporte están presentes (transporte multimodal, marítimo, ferroviario, por carretera y aéreo).

Principales ámbitos de actividad

El transporte marítimo actual se organiza en tres ámbitos de actividad: el transporte de mercancías, el transporte de personas y los servicios portuarios. Dentro del transporte de personas se pueden distinguir dos tipos, el transbordador o ferri, que enlaza dos puntos regularmente y el crucero, que transporta pasajeros por placer, turismo y ocio. En cuanto a los servicios portuarios encontramos entre otros la carga y descarga de mercancías, el almacenamiento y la inspección y el control.

Tendencias

El transporte marítimo no parece haberse visto afectado por la crisis económica mundial, incluso la industria de cruceros ha incrementado su impacto económico en Europa durante los últimos años. La principal tendencia tanto en el transporte de personas como de mercancías es el extraordinario aumento del tamaño de los buques. En España, en el ámbito de los servicios portuarios, destaca el inicio del proceso de liberalización de los servicios que ofrecen los puertos y la consolidación de los puertos de 4ª generación. En cuanto a estos últimos, son verdaderas plataformas logísticas con seguridad y comunicaciones al más alto nivel tecnológico, el de Singapur es un modelo a seguir

Peso económico

El conjunto de puertos de España movió en 2011 un total de 450 millones de mercancías, valor un 5,8% superior al del año 2010, pero todavía inferior a las toneladas movidas en 2007. El Puerto de Barcelona, uno de los grandes puertos del sur del Mediterráneo y el tercero del Estado en movimiento de contenedores, detrás de Algeciras y Valencia, movió, en 2011, un total de 43 millones de toneladas (un 10 % del tráfico total de mercancías del conjunto de España), valor un 0,1% inferior al de 2010.

En cuanto al número de pasajeros, Barcelona se consolida como el primer puerto del Mediterráneo y el cuarto a nivel mundial. En el año 2011 tuvo un movimiento de casi 900 cruceros y 2,66 millones de pasajeros. Se estima que el impacto económico anual de los cruceros en la capital catalana es de unos 300.000 millones de euros. El sector de los cruceros, según la Comisión Europea (Comunicación Crecimiento Azul) experimentará de aquí al año 2020 un aumento de su peso económico.

La actividad de Puerto de Barcelona (servicios a buques, servicios logísticos y de transporte intermodal) genera de forma directa e indirecta un Valor Añadido Bruto (VAB) de 2,29 millones de euros, valor que representa un 1,4% del VAB total de la economía catalana.

La ocupación

El empleo del sector se localiza tanto en los puertos como en los barcos. Según datos del INE, en tercer semestre de 2012 hay un total de 17.300 personas empleadas en el sector del transporte marítimo. Igualmente, se calcula que en el 2012 hay 508 empresas que operan en el sector. En Cataluña, en el año 2012 hay un total de 50 puertos, la mayoría dependen de la Generalitat de Cataluña. La Autoridad Portuaria de Barcelona emplea de forma directa a 553 personas.

Perfiles profesionales más demandados

En todas las actividades hay demanda de personas con especialización práctica y teórica en el sector, sin embargo, los perfiles profesionales más demandados son los de mayor cualificación, en especial aquellos que requieren formación en ingeniería y logística. En gran parte de los empleos es básico el dominio de la lengua inglesa. Otras actividades, como la carga y descarga de mercancías, no requieren de una cualificación específicamente elevada.

Ocupaciones más demandadas

Tal y como se menciona en el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura del 3er trimestre de 2011, hay una fuerte demanda de personas en diferentes ocupaciones del sector, en especial para las tripulaciones de los cruceros y los barcos de mercancías. Las ocupaciones vinculadas a los servicios portuarios son las menos demandadas dado que hay más personas dispuestas a trabajar en los puertos que en los barcos. Entre las ocupaciones más demandadas destacan las de mecánico/a naval, piloto de buque mercante, azafata o auxiliar de buque de pasajeros y cocinero/a.

Proyección futura

El transporte marítimo, en tanto que es la forma más económica y medioambientalmente más sostenible de viajar y de transportar mercancías, su consolidación en Cataluña está asegurada. Hace falta pues, seguir invirtiendo en nuevas infraestructuras y en formación para que los actores que intervienen en el transporte marítimo catalán continúen siendo lo más competitivos posible.

Cabe destacar también el importante peso que tiene la industria de los cruceros en la ciudad de Barcelona. Sólo durante el mes de agosto de 2012 hubo más de 500.000 pasajeros en el Puerto de Barcelona. El impacto económico sobre la ciudad es muy notable, y según estudios recientes de la Comisión Europea, se trata de un medio de transporte que incrementará su peso, en términos económicos y de empleo, de aquí al 2020.

Debilidades

Las inversiones en los puertos deben ir seguidas de inversiones en la red logística portuaria así como de un incremento de la seguridad. Además, la sostenibilidad y mejora ambiental son uno de los puntos donde hay que invertir más en los puertos de Cataluña para conseguir una mayor eficiencia energética así como una mejor recogida y tratamiento de las aguas residuales y otros residuos que generan los barcos.

Oportunidades

El Plan de Puertos 2007-2015 de la Generalitat de Cataluña destaca la necesidad de potenciar el transporte marítimo de mercancías de corta distancia como forma complementaria al transporte por carretera, dado que resulta mucho más económico que el transporte terrestre (los puertos de Barcelona i Tarragona, no están gestionados por la Generalitat, pero el primero tiene un conjunto de líneas de corta distancia, que son referentes a la Mediterránea).

01 Presentación del sector

El transporte marítimo, encuadrado dentro del sector del transporte, es indispensable para nuestra sociedad. Sin embargo, el público en general tiene una percepción muy limitada sobre la influencia del transporte marítimo, sobre su papel esencial en el desarrollo económico y social, y como fuente de excelentes oportunidades laborales, con millones de personas trabajando en actividades y empresas directa e indirectamente relacionadas con el sector en todo el mundo.

El transporte marítimo ha sido desde siempre la principal forma de transporte, además de un enlace de comunicación para la conexión de ciudades costeras, países y continentes. Además, junto con el transporte ferroviario es económicamente y medioambientalmente la forma más eficiente de viajar y de transportar mercancías y, actualmente, alrededor del 90% del comercio mundial se realiza por transporte marítimo.

Paralelamente al incremento de las actividades tradicionales relacionadas con el mar, este sector ha experimentado una significativa expansión cuantitativa y cualitativa con la aparición y el desarrollo de la industria marítima de exploración y producción de petróleo, y con los cruceros.

Este sector, mantenido en el siglo XX por las economías de Norte América y Europa Occidental, ha mostrado un fuerte crecimiento a lo largo de las últimas cuatro décadas, a pesar de la recesión económica mundial de principios de los 80 y las crisis financieras de finales de los 90 y 2000.

Es difícil cuantificar el volumen total del sector del transporte marítimo y la relevancia económica del mismo. Sin embargo este es importante para la industria, la ciencia y las actividades de ocio.

Cataluña presenta unos 780 km de costa, con 45 puertos y 2 marinas interiores, además de una serie de instalaciones marítimas. De los 47 puertos y marinas interiores, 2 corresponden a las Autoridades Portuarias de Barcelona y Tarragona y el resto son competencia de la Generalitat de Cataluña. De estos últimos, 3 se destinan a actividades comerciales (St. Carles de la Ràpita, Vilanova y Palamós) y 2 son industriales (Alcanar y Vallcarca).

02 Principales ámbitos de actividad

En el sector del transporte marítimo también se incluyen los servicios portuarios, la gestión del tráfico y la gestión de las mercancías. Así pues, existe una división de ámbitos de actuación entre servicios portuarios, transporte de mercancías y transporte de personas.

Ámbito del transporte de mercancías

El transporte marítimo de mercancías es el medio más utilizado por el comercio internacional, dado que permite mover grandes masas de graneros o contenedores y es el mejor medio para trasladar grandes volúmenes de mercancías entre dos puntos geográficamente aislados. Además, es flexible y versátil porque tiene la posibilidad de utilizar barcos de distintos tamaños y adaptados a todo tipo de cargas. Destacan los siguientes buques: graneros de carga sólida, portacontenedores, tanques, frigoríficos y buques para carga rodante.

Ámbito del transporte de personas

El transporte de personas por vía marítima ha perdido mucha de su importancia tradicional debido al desarrollo de la aviación comercial. Sin embargo, sobrevive de forma significativa para las travesías cortas (pequeñas distancias entre islas o dos bordes del río) y los cruceros turísticos.

Se pueden distinguir dos tipos de transporte de personas, el transbordador o ferri, que es una embarcación que enlaza dos puntos regularmente, y el crucero, que es un barco para el transporte de pasajeros por placer, turismo y ocio.

En cuanto a los cruceros, su popularización, basada en la fabricación de barcos de grandes dimensiones, ha permitido acoger a un gran número de viajeros, dado que los precios actualmente son mucho más asequibles que hace unas décadas. Aún así todavía hay cruceros de lujo, que permiten navegar a bordo de un barco en un ambiente íntimo y exclusivo, por sus pequeñas dimensiones y al elevado coste de la travesía. Es importante destacar que Barcelona es uno de los puertos más visitados del Mediterráneo, junto con Palma de Mallorca y Venecia.

Ámbito de los servicios portuarios

La función de los puertos es la de actuar como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestre, sin embargo, actualmente, los puertos han sobrepasado esta función y también actúan como centros logísticos.

Entre los servicios portuarios se encuentra la carga y descarga de mercancías; el embarque y desembarque de pasajeros; la manipulación de mercancías; su depósito y almacenamiento; la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas; y los servicios de apoyo a los barcos, entre otros.

La importancia de la actividad portuaria y su alto valor estratégico es innegable ya que juega un papel clave en el desarrollo.

03 Tendencias del sector

Flexibilidad, versatilidad e innovación son tendencias claves en un mundo globalizado donde el crecimiento de otros medios de transporte ha sido considerable durante las últimas décadas.

Popularización de los cruceros

A lo largo de los años, el concepto general de crucero no ha cambiado demasiado. Sin embargo, ha pasado de ser un viaje destinado únicamente a un sector con gran poder adquisitivo, a existir cerca de 280 compañías navieras (marítimas y fluviales) que ofrecen casi 30.000 cruceros a unos 2.000 destinos, presentando una variedad muy amplia de itinerarios, buques, tarifas, etc., y capaces de adaptarse a las necesidades de los diferentes segmentos de pasajeros/as.

Sin embargo, cada compañía se ha ido adaptando de forma específica a un tipo de público, lo que permite englobar desde cruceros de lujo hasta cruceros fluviales. Esto ha hecho que la media de edad haya sufrido un descenso considerable y que actualmente se sitúe en torno a los 40-45 años. Sin embargo, cada compañía busca un perfil de cliente, con lo que esta media puede variar desde los 60-65 años hasta los 30-35. En esta segmentación influye principalmente el tipo de destino, la categoría del barco, las instalaciones y el precio. Aunque la política de crecimiento del negocio de cruceros es muy fuerte, las empresas navieras han empezado a introducir nuevas estrategias de marketing destinadas a fomentar aspectos como la innovación, la asistencia personalizada, más entretenimiento, barcos más grandes y más oferta de servicios a bordo (cines, biblioteca, etc.).

Se trata de una tendencia que afecta de lleno Cataluña. Actualmente, según datos del Puerto de Barcelona, en la ciudad hay un movimiento de casi 900 cruceros/año (2011), lo que implica unos 2,7 millones de pasajeros anuales. Sólo durante el mes de agosto de 2012, el Puerto de Barcelona registró un movimiento de pasajeros de más de 500.000 personas. En Barcelona, esta tendencia se debe, principalmente, al esfuerzo realizado para construir, ampliar y mejorar las infraestructuras necesarias para gestionar la demanda de cruceros. En términos de impacto económico, el Puerto de Barcelona estima que los cruceristas gastan, aproximadamente, unos 300 millones de euros anuales en la capital catalana (2012). Según un estudio de la European Cruise Council, la industria de los cruceros dejó en España 1.190 millones de euros (2010) y generó más de 25.000 puestos de trabajo entre directos, indirectos e inducidos.

Liberalización de los servicios que ofrecen los puertos

Los gobiernos nacionales son los que definen el sistema portuario de cada país y establecen la política de gestión de sus puertos. La tendencia actual en España es la liberalización de los servicios que se ofrecen. Si bien las autoridades portuarias son organismos públicos dependientes de la Administración General del Estado, habitualmente, muchos de los servicios portuarios se desarrollaban en situaciones de monopolio u oligopolio, la liberalización del mercado ayudará a reducir los costes ya mejorar la productividad.

Aumento extraordinario del tamaño de los barcos

Actualmente se tiende a barcos de gran envergadura y unas prestaciones excepcionales. Muchos barcos de pasajeros superan las 100.000 toneladas de peso y disponen de 14 o 15, y en algunos casos más, pisos de alojamientos y áreas comunes. Además, entre las instalaciones que se pueden encontrar hay campos de fútbol, teatros, piscinas, campos de golf, centros comerciales, etc. Su capacidad varía, pero los grandes barcos de cruceros tienen capacidad para 4.400 pasajeros/as, sin incluir la tripulación. En un futuro se estima que se crearán auténticas "ciudades flotantes" con una capacidad para unas 10.000 personas.

Integración de las cadenas logísticas

Los puertos funcionan como centros de valor añadido para el sector de la logística. Desde el sector del transporte marítimo han surgido los principales cambios tecnológicos y organizacionales que dieron lugar al intermodalismo y las cadenas de transporte "puerta a puerta". Los puertos también propiciaron la aparición de nuevos actores encargados de implantar y coordinar las redes de transporte intermodal. Los cambios y las transformaciones en este sentido siguen siendo de actualidad.

Búsqueda de economías de escala y reducción de costes

Uno de los factores más importantes para la competitividad portuaria es el coste, muy ligado a la productividad. La optimización y el abaratamiento del coste, como la escala de un barco en el puerto o el paso de la mercancía (costes de los servicios portuarios de carácter comercial, de manipulación de la carga, de servicios a los pasajeros, de remolque, pilotaje y amarre, etc.) son algunos de los principales aspectos que están haciendo que se busquen economías de escala.

Globalización económica

El transporte marítimo internacional es un elemento clave sobre el que se sustenta el proceso de globalización económica y comercial. Buena parte de las innovaciones que han tendido a integrar los flujos de mercancías de cadenas productivas fragmentadas y dispersas en todo el planeta se han gestado originalmente en "el mar" y han sido introducidas por las grandes empresas navieras de todo el mundo. Hay que considerar que la mayor parte del comercio internacional se realiza por vía marítima.

La evolución del transporte marítimo: los puertos de 4ª generación

Después de los puertos de tercera generación surgidos en los años 80 del siglo pasado, que presentaban un alto nivel de especialización con terminales dedicadas a diferentes productos, en los últimos años se ha introducido una cuarta generación de puertos. Esta generación se caracteriza por integrarse en una red de transporte multimodal (de ahí que también se conozcan como puertos en red), bien a través de las administraciones portuarias, bien a través de un gran operador que permite colaborar con otras zonas portuarias con el objetivo de internacionalizar y diversificar la actividad. La red consiste, por tanto, en que cada puerto puede tener una unidad comercial y de gestión, pero a la vez una estrategia de crecimiento y expansión común de forma colaborativa con cadenas logísticas de transporte internacional.

04 El sector en cifras

Datos económicos

- El sector del transporte marítimo, según consta en la Encuesta Anual de Servicios del INE de 2010 (últimos datos disponibles), tiene un volumen de negocio de 1.858 millones de euros, lo que representa el 3,3% del volumen total de negocio del sector del transporte y un 0,46% del volumen de negocio del conjunto del sector servicios en España.
- Según datos de tráfico de mercancías en los puertos de España (INE), en el conjunto de España se movieron 450,4 millones de toneladas de mercancías en 2011 (un 5,8% más que en 2010). Con todo, el volumen de mercancías movidas es todavía un 6% inferior a las de 2007 (479,3 millones de toneladas). Según datos del Ministerio de Fomento, (meses de enero a septiembre de 2012) el tráfico de mercancías es un 6,4% superior al mismo periodo de 2011, por tanto, la tendencia al alza iniciada en 2011 se mantiene.
- Durante los meses de enero a septiembre de 2012, según Puertos de España, se manipularon un total de 10.488.192 TUS (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies), lo que representa un 3,46% más que en el mismo periodo de 2011. En este sentido, todos los datos de tráfico de mercancías indican una evolución positiva durante los años 2011 y 2012.
- El tráfico de pasajeros (embarcados y desembarcados) en toda España, según datos del INE para 2011, fue de 31,22 millones (valor muy similar al de 2010 y un 6,2% superior al de 2009).
- En los diferentes puertos de Cataluña (Puerto de Barcelona, Puerto de Tarragona y Puertos de la Generalitat¹), según el Departamento de Territorio y Sostenibilidad, el volumen total de pasajeros, durante el 2011, fue de 4,1 millones (un 15, 5% de los pasajeros del conjunto de España), lo que representa un 10,4% más que en 2010.
- De los 4,1 millones de pasajeros registrados en los diferentes puertos de Cataluña durante el 2011, un total de 3,8 millones embarcaron y/o desembarcaron en el Puerto de Barcelona (un 12% de los pasajeros de España), lo que representa un incremento del 10,4% en relación al 2010. El resto fueron 1.000 pasajeros en el Puerto de Tarragona (un 66,7% inferior al 2010) y 278.000 en los puertos de la Generalitat de Cataluña (un 3% superior a 2010). El gasto realizado por los pasajeros de cruceros que llegan al Puerto de Barcelona tiene un impacto de más de 300 millones de euros para la capital catalana, según estima la Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Cataluña tiene dos puertos considerados de interés general, que están gestionados de forma directa: el Puerto de Barcelona (gestionado por la Autoridad Portuaria de Barcelona) y el Puerto de Tarragona (gestionado por la Autoridad Portuaria de Tarragona). Del resto de puertos de Cataluña, que dependen de los Puertos de la Generalitat o directamente del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, 20 están gestionados de forma directa y 28 lo están de forma indirecta (concesión).
- Durante el año 2011, según datos de Puertos de la Generalitat, esta entidad tuvo unos ingresos por la prestación de servicios públicos portuarios y ocupación de dominio público de 14 millones de euros (un 3,3% superior al 2010). Un 55% de estos ingresos se destinará a inversiones futuras, un 19% a mantenimiento y conservación de instalaciones y suministros, otro 19% a cubrir gastos de personal y un 7% a otros gastos (comunicación, publicidad, tributos, alquileres, etc.). De todos los puertos que dependen de Puertos de la Generalitat, el que tuvo una facturación más alta, durante el 2011, fue el de Vilanova de la Geltrú (14,2% del total), seguido por los de San Carles de la Ràpita (11,85%), Palamós (9,62%), Arenys de Mar (8,44%) y l'Escala (6,8%). Estos 5 puertos representan el 50% del total facturado por los 27 puertos de Puertos de la Generalitat.
- El principal concepto de ingreso de Puertos de la Generalitat (2011) es el relativo a la tasa de ocupación privativa del dominio público (41,5% de la facturación).
- Según datos del anuario estadístico 2011 de Puertos de la Generalitat, el resultado del ejercicio 2011 de

¹ Empresa pública (nacida el año 1998) encargada de dirigir, planificar y gestionar los puertos pesqueros, deportivos y comerciales no concesionados de la Generalitat de Cataluña así como de la gestión del conjunto de las instalaciones portuarias (espacios comerciales, culturizares, deportivos y lúdicos).

operaciones continuadas (resultado de explotación después de impuestos) fue de 3,75 millones de euros (un 8,4% más que en 2010).

- Durante el 2011, la empresa pública Puertos de la Generalitat, adjudicó un total de 9,14 millones de euros en concepto de actuaciones en los puertos.
- En el Puerto de Barcelona, principal puerto de Cataluña y uno de los más importantes del sur de Europa, durante el 2011, según datos del Departamento de Territorio y Sostenibilidad y del Ministerio de Fomento, hubo un movimiento de 43 millones de toneladas de mercancías (aproximadamente un 10% del tráfico total de mercancías de los puertos de España). Esta cifra representa un 0,1% menos que el valor del año 2010.
- Entre los meses de enero y agosto de 2012, el Puerto de Barcelona ha manipulado un total de 1.168.890 TEU una cifra que supone un decrecimiento del 16,7% respecto al mismo período del año anterior. En cuanto al ejercicio 2011, el volumen de contenedores movidos fue de 2 millones (un 4,3% superior al 2010).
- Igualmente destaca que el Puerto de Barcelona durante 2011, según datos del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, acogió un total de 881 cruceros (el Puerto de Tarragona 2 y los Puertos de la Generalitat 36), lo que representa 31 más que en 2010 y 85 más que en el 2009. Los 881 cruceros de 2011 supusieron un total de 2,66 millones de pasajeros.
- Según el Puerto de Barcelona, su actividad (que incluye servicios a buques, servicios logísticos y de transporte intermodal), genera de forma directa e indirecta un Valor Añadido Bruto (VAB) de 2.291 millones de euros, valor que representa un 1,4% del VAB total de Cataluña. Además, destaca que el Puerto de Barcelona tiene una cartera de clientes de 3.000 empresas y que la contribución del puerto a la competitividad de estos clientes equivale al 6,1% de las ventas de los sectores industriales y comerciales de Cataluña. Este hecho explica el papel clave que esta infraestructura juega en la internacionalización de las empresas y la gestión de las exportaciones de bienes.
- En el año 2011, según consta en la memoria de gestión del Puerto de Barcelona, la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona disminuyó un 6% en relación al 2010. Durante el 2011, hubo un beneficio de 60,3 millones de euros aunque el resultado de explotación disminuyó un 23% respecto a 2010.
- La carga contenerizada de exportación del Puerto de Barcelona (dato que refleja las exportaciones de mercancías en un puerto) creció en 2011 respecto al año anterior en un 3,5%, lo que demuestra una mayor apertura del tejido productivo catalán al exterior. Así, un 25% de los contenedores de mercancías movidos por las terminales de contenedores del Puerto de Barcelona se han destinado al exterior, una cifra que representa un aumento del 14% entre 2010 y 2011. Este valor confirma la tendencia de recuperación de los valores de 2009. China, los Emiratos Árabes y Turquía fueron, durante el 2011, los principales receptores de mercancías exportadas por empresas catalanas o con sede en Cataluña. De forma concreta, China es el principal socio comercial del Puerto de Barcelona, con un 22% de la cuota del mercado de contenedores.
- Actualmente, el Puerto de Barcelona cuenta con 313 líneas regulares, y está conectado con 423 puertos de todo el mundo.
- Los Puertos de la Generalitat son los que tienen más movimiento de toneladas de pesca. Concretamente, a estos puertos llegaron, durante el 2011, 28.461 toneladas, lo que representa el 81,2% del total de Cataluña (en el Puerto de Barcelona la pesca es una actividad minoritaria en relación al avituallamiento de mercancías). En su conjunto, a los puertos de Cataluña llegaron 35.004 toneladas de pesca, lo que representó un 15% del conjunto de pesca de España (2011).
-

Datos de empleo

- Según la comunicación de la Comisión Europea *Blue Growth: oportunitats for marine and maritime sustainable growth*, todas las actividades económicas que dependen del mar emplean a 5,4 millones de personas en la Unión Europea (2011).
- Según datos de la Encuesta de Población Activa (EPA), las empresas del sector del transporte marítimo y por vías navegables emplean, en el tercer semestre de 2012, un total de 17.300 personas, lo que representa un 18,8% menos que el mismo trimestre de 2011.
- El número de empresas españolas de transporte marítimo, según el directorio de empresas del INE (2012), es de 508 (2,4% superior al 2011), de las cuales 272 son de transporte marítimo de pasajeros, 163 de transporte de mercancías, 65 de transporte de pasajeros por vías navegables interiores y 8 de transporte de mercancías por vías navegables interiores. De estas empresas, 79 son catalanas de las que 65 son de transporte de pasajeros y 14 de transporte de mercancías (2011).
- En 2011, según consta en la memoria de actividad de la Autoridad Portuaria de Barcelona de 2011, en el

Puerto de Barcelona² se empleaban un total de 553 personas (5 menos que el año 2010 pero 19 más que en el 2008), de las cuales un 71% eran hombres.

- Las empresas que forman parte de la comunidad del Puerto de Barcelona, según la Autoridad Portuaria, emplean a más de 13.000 personas y, en su conjunto, considerando el trabajo indirecto, generan un total de 32.101 puestos de trabajo, que representan el 0,9% del empleo en Cataluña (2011).
- Según el *European Cruise Council*, la industria de los cruceros generó en España más de 25.000 puestos de trabajo entre directos, indirectos e inducidos. La comunicación de la Comisión Europea Crecimiento Azul (*Blue Growth* en inglés), estima que hasta el año 2020 habrá un incremento del empleo en la industria de los cruceros del 3% anual. Por este motivo, se estima que en 2020 habrá un total de 100.000 puestos de trabajo relacionados con los cruceros en toda la UE.
-

Fuentes: Últimos datos disponibles. Puertos de España; Encuesta Anual de Servicios del INE; Departamento de Territorio y Sostenibilidad; Puertos de la Generalitat; Comisión Europea Blue Growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth; Encuesta de Población Activa (EPA); Directorio de empresas del INE; Memoria de actividad de la Autoridad Portuaria de Barcelona de 2011, y European Cruise Council.

² Contractadas directamente por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

05 Perfiles profesionales más demandados

Perfiles profesionales de mayor cualificación

Perfil formativo

En este sector, hay que distinguir claramente los perfiles profesionales que trabajan en cada uno de los principales ámbitos de actividad. Sin embargo, encontramos perfiles profesionales cualificados o muy cualificados en los tres ámbitos. Destaca el personal que forman las tripulaciones, que suelen tener formación muy específica (capitán de la marina mercante, oficial radio electrónico, patrón/a de tránsito interior, etc.).

Merecen especial mención las empresas dedicadas a la logística en los puertos, donde la proporción de personal cualificado o muy cualificado es la misma que en el caso del personal que trabaja en los barcos, el 60% de las posiciones son ingenierías, principalmente navales, pero también específicas de cada especialidad técnica, como por ejemplo, técnicos/as en radio electrónica naval.

Las actividades de gestión, como la calidad o el control y la mejora de la eficiencia, también las llevan a cabo, en su práctica totalidad, personas muy cualificadas (ingenieros/as de diferentes especialidades y con másters en gestión).

En el caso de los graduados, predominan las especialidades tecnológicas, especialmente la ingeniería náutica, pero también las ramas de electrónica, electricidad, telecomunicaciones y mecánica. El inglés, como los demás sectores del transporte, es siempre imprescindible.

Perfil competencial

Los perfiles profesionales son muy heterogéneos por lo que las competencias requeridas también lo son. Sin embargo, son imprescindibles, en gran parte de los empleos, la disponibilidad laboral continua, el trabajo en equipo y una buena capacidad de adaptación a condiciones difíciles (cuando se trabaja a bordo de un barco se suele disponer de alojamiento pequeño y compartido). También se pueden sufrir los malestares físicos típicos del mar como mareos y otros síndromes.

Para las posiciones con responsabilidad sobre equipos de trabajo, son importantes la adaptabilidad y la gestión de equipos humanos cualificados en un entorno donde la calidad del trato al cliente y del servicio, son básicos.

Ejemplos de perfiles profesionales del Catálogo de ocupaciones de la web [Barcelona Treball](#)

- ✓ [Capitán/ana de la marina mercante](#)
 - ✓ [Inspector/a de seguridad marítima y de calidad](#)
 - ✓ [Frigorista naval](#)
 - ✓ [Oficial radioelectrónico/a](#)
-

Perfiles profesionales de menor cualificación

Perfil formativo

Parte de las actividades del sector las lleva a cabo personal con menor cualificación, la tarea de estos/as profesionales está relacionada con el movimiento de mercancías, con la carga y descarga de buques y el mantenimiento y limpieza de los mismos. Las empresas navieras o de logística suelen ofrecer la formación práctica necesaria para el desarrollo de las tareas.

Los y las profesionales con menor cualificación cubren tareas administrativas, de mantenimiento, de movimiento de mercancías y de seguridad y protección. En la mayoría de casos se requiere una formación y una certificación específica de cada oficio (técnicos/as de mantenimiento, carné de utilización de grúas, etc.), que se complementa con la formación práctica ofrecida por las empresas que realizan los servicios.

En general, en el sector también trabajan profesionales de otros sectores como el turístico o el de la logística.

Perfil competencial

En el caso de operarios/as, se requiere básicamente una capacidad física para llevar a cabo el movimiento de cargas y una mínima capacidad de aprendizaje.

En el caso de los trabajadores y trabajadoras que realizan tareas administrativas y de atención al cliente, se requiere capacidad de aprendizaje, trabajo en equipo, capacidad de comunicación, y a menudo, hablar inglés.

En las tareas de limpieza y mantenimiento se requiere fundamentalmente estar en buena condición física.

En todos los casos, y al igual que para los perfiles profesionales de mayor cualificación, es imprescindible tener disponibilidad laboral continua, saber trabajar en equipo y tener capacidad de adaptación para vivir en condiciones especiales (vivir en alojamiento pequeño y compartido, capacidad de adaptarse al movimiento del barco, etc.).

Ejemplos de perfiles profesionales del Catálogo de ocupaciones de la web Barcelona Treball

- ✓ [Marinero/a](#)
 - ✓ [Mecánico/a naval](#)
 - ✓ [Carretillero/a](#)
 - ✓ [Aprovisionador/a](#)
-

06 Escenarios de futuro

Debilidades

- La red logística portuaria requiere cambios cualitativos en el actual Puerto de Barcelona y su entorno. Tal y como se recoge en el Segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona (2003-2015) destacan dos actuaciones prioritarias en relación a las infraestructuras: garantizar buenas condiciones de accesibilidad futura en el Puerto ampliado y desarrollar el modelo ferroviario necesario.
- Protección de los espacios portuarios. Hay que aumentar la seguridad de los puertos de Cataluña en especial en las terminales de pasajeros/as y en la manipulación de mercancías siguiendo las recomendaciones del Código Internacional ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*). De forma general sería recomendable incrementar la seguridad con más vigilancia y control de accesos.
- Sostenibilidad y mejora ambiental, lo que significa: mejora de la eficiencia energética de los puertos, eliminación de la contaminación lumínica, saneamiento de la zona de servicio de los puertos, introducción de instalaciones que permitan la recogida y tratamiento de las aguas residuales y de sentina de las embarcaciones, e instalación de puntos verdes de recogida selectiva de residuos. Estos son aspectos a mejorar si se quiere competir con otros puertos de Europa.

Amenazas

- Los continuos avances tecnológicos hacen necesaria una inversión continuada en formación para todos los actores del sector, tanto para la mejora continua como para la aparición de nuevos empleos a cubrir.
- Captación de nuevos tránsito de mercancías y búsqueda de nuevos mercados. La competencia de los puertos de países emergentes en el norte de África y los incentivos fiscales de otras zonas geográficas para la instalación de los grandes grupos navieros limitan las posibilidades de crecimiento.
- El mantenimiento de los tránsitos actuales pasa por el aumento de la diversificación y el favorecimiento de las ventajas competitivas de los puertos comerciales medios de forma estable. Además, hay que desarrollar "motores de especialización", es decir, potenciar los sectores susceptibles de generar tránsito de forma regular.
- En una situación de crisis como la actual, mantener el nivel de inversión de Puertos de la Generalitat resulta imprescindible si se quiere que el Puerto de Barcelona siga siendo un referente mundial en cuanto a las escalas de los cruceros turísticos.
- El incremento de pasajeros/as que llegan a Cataluña en crucero aconseja mejorar los accesos terrestres a los puertos y dotarlos de mejores infraestructuras.

Fortalezas

- El sector del transporte marítimo se encuentra fuertemente arraigado y consolidado en Cataluña, dado sobre todo, a la importancia que tiene el Puerto de Barcelona, tanto en términos de transporte de mercancías como en términos de movimiento de pasajeros y de cruceros. Este hecho contribuye a dinamizar el potencial de Barcelona como centro logístico del sur de Europa y como potente destino turístico.
- Alrededor del Aeropuerto de Barcelona se dispone de una zona para actividades logísticas que actualmente ocupa 42 hectáreas (con una previsión de crecimiento de hasta las 60 hectáreas), que ha permitido captar a grupos importantes de la logística; de este modo, se agilizan las operaciones de carga aérea y multimodales.
- La multifuncionalidad del Puerto de Barcelona, donde predomina la actividad comercial pero donde también se realizan actividades pesqueras es una ventaja competitiva frente a otros puertos.
- El plan de ampliación del Puerto de Barcelona, desarrollado durante la última década, ha permitido dotar de prácticamente el doble de capacidad en el puerto, tanto en lo referente al transporte de mercancías como al

de pasajeros.

- La situación estratégica del Puerto de Barcelona ha hecho que se convierta en el puerto de cruceros más grande e importante del Mediterráneo y el cuarto del mundo, con casi 900 cruceros (escalas) y más de 2,5 millones de pasajeros durante el 2011.

Oportunidades

- Según las previsiones de demanda, serán necesarias unas 2.726 nuevas plazas en instalaciones marítimas náuticas el año 2015 en relación a las de 2007. Una parte importante de esta demanda debe orientarse hacia las instalaciones de temporada en el sector de Girona.
- En el Plan de Puertos 2007-2015 se destaca la necesidad de potenciar el transporte marítimo de corta distancia (*TMCD o short sea shipping*). Este concepto de transporte marítimo intermodal se entiende como un transporte puerta a puerta, complementario con el transporte por carretera y que resulta competitivo frente al transporte terrestre europeo que utiliza únicamente el camión. El TMCD es una de las soluciones adoptadas por la UE para disminuir la congestión en las carreteras y crear una verdadera red de "autopistas marítimas" para el transporte de mercancías.
- Las previsiones de futuro del Puerto de Barcelona recogidas en el Segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona (2003-2015) insisten en la necesidad de ampliar y consolidar su influencia en el sector logístico y avanzar hacia el objetivo estratégico de convertirse en el primer *hub* logístico euro mediterráneo

07 Enlaces de interés

Organismos internacionales

Organización Marítima Internacional
<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

Sector Transporte Marítimo – Organización Mundial del Comercio
http://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm

Agencia Europea de Seguridad Marítima
<http://emsa.europa.eu/>

Organismos nacionales

Puertos del Estado
<http://www.puertos.es/estructura/index.html>

Instituto Marítimo Español
<http://www.ime.es/ime/index.php>

Puerto de Barcelona
<http://www.portdebarcelona.es/>

Asociación Española del Transporte Marítimo de Corta Distancia
<http://www.shortsea.es>

Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España
<http://www.ingenierosnavales.com/>

Asociación Española de Derecho Marítimo
<http://www.aedm.es/>

Sociedad Española de Salvamento Marítimo
<http://www.salvamentomaritimo.es/>

Eventos internacionales (ferias, congresos, etc.)

ShortSea Congress 2011
<http://www.navigateevents.com/events/4th-european-shortsea-congress.html>

Eventos nacionales (ferias, congresos, etc.)

Salón Náutico de Barcelona
<http://www.salonnautico.com/>

50º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima
<http://www.ingenierosnavales.com/SESIONES2011/index2.asp>

Portales temáticos internacionales

Asociación Internacional de Señalización Marítima
<http://www.iala-aism.org/chapo/index.php>

Sociedad Mundial de Barcos
<http://www.sewss.org/>

Asociación Mundial de Ciudades Portuarias
<http://www.aivp.org/>

Asociación de Puertos de Cruceros del Mediterráneo
<http://www.medcruise.com/>

Portales temáticos nacionales

Portal de Noticias vinculadas al Transporte Marítimo y al turismo náutico
<http://www.masmar.net>

Cofinancian:

