



LÓPEZ DE LACALLE, Javier: "Construcción naval e industria marítima en Euskadi: problemática, necesidades y vías de solución", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 473-480.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

La industria del lejano oriente, Japón, China y Korea con cerca del 50% del mercado mundial de construcción naval, mantiene una potente industria auxiliar, estando en manos de fuertes grupos industriales y con un decidido respaldo por parte de la administración, aportando como apoyos a este sector los beneficios que genera en otros sectores relacionados, tales como los derivados de los fletes del transporte por parte de sus buques o los beneficios derivados de desarrollos tecnológicos, etc. Todos estos apoyos de sectores colindantes no hacen sino mejorar la competitividad de su industria de construcción naval aspecto que se ve claramente reflejado en su cartera de pedidos.

La industria americana, después de haber abandonado el mercado civil y dedicarse exclusivamente a la construcción de buques de guerra, ha vuelto a este mercado percatándose claramente de su pérdida de competitividad y de la necesidad de apoyos por parte de su Administración para poder ser competitiva y conseguir pedidos. Es por ello que EEUU, la cuna del liberalismo mercantil, sea el país que más impedimentos pone para retirar las ayudas OCDE a la construcción de buques, ayudas que se han visto prorrogadas hasta finales de 1998.

Por último, no por ello menos importante, el bloque europeo, el más liberal de todos y el de menos ingerencias gubernamentales, mantiene un alto nivel tecnológico en su industria de construcción y equipos auxiliares, con un claro giro de opinión de la mayoría de las administraciones de los países eminentemente marítimos mejorando los apoyos y aumentando la importancia y significado que esta industria tiene para ellos.

La situación actual de la Industria Marítima Vasca (Armadores Mercantes y de Pesca, Astilleros, e Industria Auxiliar), refleja claramente el momento crítico que ha atravesado la economía y la industria marítima mundial, durante la última década.

Como muestra de ello, vamos a relacionar los siguiente datos o acontecimientos significativos de nuestra industria marítima:

- 1 - En los últimos diez años han desaparecido seis astilleros de la Ría de Bilbao, y uno en Pasajes.
- 2 - Su desaparición ha ocasionado la pérdida de más de 4.000 puestos de trabajo directos en los seis astilleros de la Ría de Bilbao y más de 600 empleos directos en Pasajes, pasando de 8.000 trabajadores en 1984 a cerca de 3.000 en 1996, cifras que suponen una pérdida del 59% de los trabajadores de este sector, altamente especializado, y por tanto de costosa cualificación.
- 3 - La disminución de la capacidad de construcción de buques de la Comunidad Autónoma (sin contar AESA Sestao) ha sido considerable, pasando de 58.700 TRBCs en 1984, a unas 30.000 TRBCs, en el 96. Esta pérdida de capacidad constructiva de los astilleros, supone una pérdida de facturación cercana a los 50.000 millones de ptas. anuales.
- 4 - A consecuencia de esta recesión, han desaparecido o se han reconvertido, numerosas empresas de la Industria Auxiliar Marítima, estimándose una pérdida de más de 14.000 empleos directos, y esto, sin contar su efecto sobre las empresas de servicios, que están directamente relacionadas con la Industria Marítima.
- 5 - La flota mercante vasca ha visto reducidos sus efectivos a la tercera parte, pasando de 1.819.000 TRBs en 1982, a 407.832 TRBs al 1 de Enero de 1996, desapareciendo 32 empresas navieras, y perdiéndose 80 buques.
- 6 - Sólo en la última década en Euskadi, el número de marinos mercantes, se ha reducido a menos de la mitad, pasando de 4.885 a 2.087.
- 7 - Nuestra flota pesquera, después de haber mantenido o incrementado su tonelaje y personal hasta 1989, en el período entre 1989 y 1996 ha perdido el 22% de sus buques, el 15% de sus TRBs, y el 20% de su personal, siendo necesaria su renovación con nuevas construcciones, incentivos, licencias y financiación adecuada.
- 8 - Para hacernos una idea, la balanza de fletes marítimos del Estado Español en el año 1995 mostró un déficit próximo a los 200.000 millones de pesetas. Con la reducción de flota sufrida en los últimos años esta cifra se vio muy ampliada en 1996.
- 9 - Podemos afirmar que en los últimos diez años, se han perdido en este macrosector, navieras, armadores, astilleros e industria auxiliar, más de 20.000 empleos directos equivalentes al 3% del paro que sufre Euskadi.

Para establecer el punto de partida y las acciones necesarias que estabilizarán a nuestra industria marítima y con el objeto de recuperar su importancia y competitividad se creó ADIMDE (Agrupación de Indus-

trias Marítimas de Euskadi), agrupación creada y formada por **armadores de buques de pesca y mercantes, astilleros y empresas de la industria auxiliar marítima**, teniendo como objetivo primordial, **el fomento y la promoción de la cultura y la actividad marítima**, así como la coordinación de las actividades industriales de las empresas que la componen, buscando sinergias que permitan su potenciación.

ADIMDE, como primera actuación, realizó un estudio sobre el volumen de la actividad y su evaluación en cuanto al nivel de producción y la capacidad de empleo, llegando a la conclusión, de que la Industria Marítima Vasca, en el año 1994, a pesar de haber vivido más de una década de recesión, todavía mantuvo una importancia significativa y facturó 191.182 millones de pesetas, dando empleo directo a cerca de 18.000 trabajadores, lo que supuso el 2,38% del empleo en la Comunidad en ese año, según el *Cuadro de datos del estudio de Peat & Marwick* que mostramos a continuación:

Año 1994	EMPLEO	PROD. BRUTA Millones de Ptas.	% s/total sector en el Estado
EMPRESAS NAVIERAS % s/ Economía Vasca	2.087 0,28%	21.587 0,63%	23%
ARMADORES PESQUEROS % s/ Economía Vasca	8.179 1,08%	46.950 1,38%	13%
ASTILLEROS % s/ Economía Vasca	3.561 0,47%	34.790 1,02%	22%
INDUSTRIA AUXILIAR* % s/ Economía Vasca	Empleo 1993 4.113 0,55%	Fact. 1993 87.555 2,57%	

Fuente : EUSTAT, Dpto. Agricultura y Pesca (G.V.) y Extrapolación a las encuestas sectoriales. Elaboración propia.
(* Los datos para la Industria Auxiliar se corresponden a la Extrapolación efectuada a partir de las encuestas.

Con este estudio quedó evaluada la importancia económica de la actividad marítima, y en él apreciamos que a pesar de la crisis vivida, y de la desaparición de empleo y de tejido industrial, la actividad marítima tiene aún una gran importancia dentro del tejido empresarial vasco y estatal.

3. PROBLEMÁTICA Y NECESIDADES: MEDIDAS DESARROLLADAS POR VARIOS PAÍSES EUROPEOS

A fin de apuntar posibles actuaciones para poder lograr el desarrollo de la actividad, se estudiaron, en primer lugar, los mecanismos de ayuda que existen en los países europeos más significativos. Dichos sistemas diferenciadores se concentran en cuestiones económicas ya que desde el punto de vista técnico o productivo, a nivel europeo, no existen diferencias apreciables.

El Comisario Europeo de Industria Sr. Bankgeman, en su visita a Bilbao en mayo de 1997 con objeto de la inauguración de la oficina MARIS en Bilbao, en su discurso inaugural mencionó claramente el cambio de opinión de su departamento e incluso de la propia comunidad europea, con respecto a la industria marítima a la que se le había tildado de industria caduca («*sunset industry*») y propia de países en vías de desarrollo, diciendo que la Comisión Europea valoraba a la industria marítima como de arrastre, de alto valor añadido y tecnológico y de gran importancia por su capacidad de generar empleo y riqueza en Europa, y de ahí los apoyos de la Comisión al sector, pero que era consciente que con respecto a los apoyos fiscales y financieros deberían ser las administraciones de cada país las que dictaran sus propias normas de apoyo.

Para corroborar estas afirmaciones, el Foro de Industrias Marítimas Comunitarias (grupo o lobby de presión de la Industria Marítima Europea, en la línea de la ADIMDE), en sus recomendaciones a la Comisión Europea para su discusión en el Parlamento Europeo, vuelve a insistir claramente, en que cualquier tipo de ayuda al sector pasa por la articulación de medidas financieras, y que debe ser cada gobierno, dentro de la Comunidad, en función de sus competencias, el que debe dictar las medidas financieras de promoción y apoyo a su Industria Marítima.

Algunos países siguen, desde hace años, esos dictámenes. Finlandia, Holanda, Alemania o Dinamarca, tomaron en su día una actitud positiva con relación a esa industria, siguiendo las **recomendaciones de la Unión Europea que ve en esta industria capacidad de generar riqueza intrínseca con su actividad y apuesta claramente por el mantenimiento y desarrollo de su potencial tecnológico y de generación de empleo. Estos países** han dictado medidas de promoción y apoyo para su Industria Marítima, con el objeto de mejorar la competitividad del sector y evitar el desmantelamiento de la cultura y de la actividad marítima.

Estos países optaron por establecer para su sector marítimo una serie de ayudas mediante subvenciones directas, ayudas a la inversión, ayudas de seguridad social, exenciones fiscales, fondos de garantías para asegurar los préstamos, etc., algunas de ellas camufladas o encubiertas bajo forma de planes de reestructuración, de viabilidad, primas, aceptación de hipotecas como garantías, subvención en los tipos de interés, etc., lo cual ha permitido a su flota poder competir en las mismas condiciones que el resto de la industria mundial, en el mercado internacional.

Como ejemplos podemos citar:

En Dinamarca, todos los partidos políticos, acordaron establecer un Fondo de Garantías que asegurase los préstamos para nuevas construcciones y transformaciones de buques, hasta finales de 1996 y que se fuera a ampliar a próximos años. Este acuerdo pone a los astilleros daneses en una mejor posición internacional para competir con el resto de los astilleros europeos y mundiales, algunos de ellos con unos subsidios muy importantes.

Italia está subvencionando la explotación de la flota con pabellón italiano con el 2% semestral del valor del buque, aunque no este construido allí y sea un buque de segunda mano. Todo ello durante ocho años, es decir, hasta un 32% del valor de compra y mientras se encuentre abanderado en Italia. En casos especiales, esta ayuda puede llegar al 3,25% semestral, es decir, al 52% de la inversión, cifra que en términos financieros, se ve reducida por el efecto del aplazamiento del pago, pero en cualquier caso nada desdeñable. Así se explica que los armadores italianos sean unos de los compradores habituales de nuestros buques, y sin necesidad de haber creado el segundo registro italiano.

En Alemania, atraer a las compañías navieras de todo el mundo y provocar la vuelta de aquellas firmas alemanas que han abandonado el país, son los principales objetivos del nuevo paquete de medidas fiscales puesto en marcha por el gobierno alemán en 1997 con una cuantía de 2.550 millones para armadores y 357 millones de ptas. para formación. Con ellas este país pretende convertirse en la zona más atractiva de Europa para la inversión marítima.

La nueva forma pone fin al viejo esquema alemán de subsidios para la inversión, conocido como IPZ, que chocaba con los intentos de la Unión Europea por terminar con las políticas de ayudas estatales a los astilleros.

El nuevo régimen ofrecerá a los armadores la posibilidad de elegir entre el sistema regular de impuestos, calculado sobre la base del beneficio neto, y un sistema de tasación especial que tienen en cuenta, además, el tonelaje neto de la flota con que cuenta cada empresa.

El nuevo paquete incluye, además, medidas de desregulación, así como mayor flexibilidad en la contratación de personal.

Los ojos del gobierno alemán se encuentran puestos ahora en las compañías germanas Dock Wise y Northern Netherlands, ubicadas respectivamente en Bélgica y Holanda, cuya salida del país tuvo un eco importante dentro de la comunidad marítima nacional. Su hipotético regreso podría representar un síntoma de la eficacia de las nuevas medidas gubernamentales.

La Comisión Europea ha decidido aprobar la ampliación del esquema vigente de ayudas en Alemania a los propietarios de buques para la adquisición de unidades de segunda mano como también para la de nuevas construcciones. La amortización acelerada del 40 por ciento del importe de la compra o de la construcción de un buque durante los cinco primeros años, a partir del comienzo de los pagos. La medida solo

incluye los barcos con bandera alemana y pretende aliviar las cargas fiscales de las compañías navieras de aquel país. Con el fin de contribuir a la mejora de su capacidad competitiva a nivel internacional.

Francia ha aprobado recientemente un régimen fiscal para las inversiones en buques de carga, que beneficia a las realizadas antes del año 2001.

El Consejo de Ministros francés ha aprobado un Proyecto de Ley que establece una fiscalidad especial de las inversiones realizadas por personas físicas y jurídicas en nuevos buques de carga, con el fin de favorecer el crecimiento de la flota mercante francesa, tal y como lo han hecho con anterioridad los gobiernos de Alemania, Dinamarca, Finlandia y Noruega. El texto permite a las personas físicas deducir del impuesto sobre la renta el monto de las inversiones realizadas hasta el 31 de diciembre del año 2000, siendo el límite anual de 12 millones de pesetas para los contribuyentes solteros, y de 24 millones para los viudos, divorciados y parejas de hecho.

En materia de impuesto de sociedades, las inversiones de las empresas serán deducibles del beneficio sujeto a impuestos del ejercicio fiscal en el que fueron realizadas.

Pero este instrumento legal, cualquiera que sea la modalidad de exención fiscal que prevea, debe apoyarse en los proyectos presentados por los armadores. Asimismo, para su éxito es necesaria la colaboración entre los armadores y el sistema bancario, ya que este último es un nexo de unión indispensable entre armadores e inversores, según fuentes gubernamentales.

Por otro lado, el Proyecto de Ley establece una serie de condiciones relativas al buque, al copropietario o inversor, así como otra serie de requisitos relacionados con la explotación de la nave y con el proyecto de compra presentado por el armador, su entrega deberá realizarse en el plazo de 30 meses posteriores a la inversión global, cumplir con una duración de su uso de al menos ocho años, la cual deberá ser atestada por una sociedad de clasificación.

Asimismo, deberá ser fletado o explotado por los copropietarios durante al menos cuatro años. Por el contrario, no ha sido contemplada ninguna obligación para que el buque sea construido en astilleros franceses, ya que una regla incurriría en una situación de discriminación comunitaria.

Por otro lado, las inversiones que se beneficien de este régimen fiscal especial deberán realizarse antes del 31 de diciembre del año 2000. En cuanto a la explotación, la empresa que gestione la copropiedad del buque y sea la encargada de fletarlo o utilizarlo deberá tener como actividad principal la de armador. Asimismo, deberá poseer al menos una quinta parte de la copropiedad de la nave, durante los cuatro años posteriores a su entrega.

Finalmente, hay que destacar que el proyecto de compra presentado por el armador deberá obtener la aprobación del Ministerio de Marina Mercante. Su interés económico debe ser justificado y su coste juzgado normal en relación con el precio de mercado.

Por otro lado, la fortaleza del capital del que precisa el transporte marítimo para invertirlo en la compra de nuevos buques. Sin embargo, en Francia la industria se enfrenta a una falta de solidez recurrente de sus fondos propios. Para contrarrestarlo hay que disponer de un alto ahorro, que existe, pero al que hay que atraer hacia el sector marítimo. De ahí la necesidad de establecer una normativa como la aprobada por Francia y cuyos pilares fundamentales son los armadores y el sistema bancario.

4. POSIBLES VÍAS DE SOLUCIÓN A LOS PROBLEMAS DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA EN EUSKADI

Es la **financiación**, la clave del asunto, ya que en dichos países las administraciones locales y/o Estatales han establecido distintas ofertas para diferenciar y mejorar la productividad de sus industrias marítimas frente a la de sus competidores europeos, que se rigen por las normas de la Unión Europea, en una decisión de mantener una industria creadora de riqueza.

La financiación del buque es un punto extraordinariamente sensible en la decisión del armador a la hora de acometer nuevas construcciones, constituyéndose así en muchas ocasiones en el nudo gordiano que puede llegar a malograr el proyecto. Es comprensible por tanto que se haya ido acrecentando el protagonismo de todas las cuestiones relativas a la financiación y a las fórmulas para resolverla y/o mejorar sus condiciones, y en consecuencia un paulatino basculamiento de ayudas públicas hacia dichas cuestiones. Es por ello que el presente trabajo ha centrado su atención en ellas, sin que ello quiera obviamente significar que deban olvidarse ni echarse en saco roto aquellos otros esquemas de apoyo que han dado debida

muestra de su efectividad, abogándose antes al contrario por su mantenimiento en tanto no resulten incompatibles.

Así las cosas, las recomendaciones y medidas concretas que entendemos deben trasladarse a la Administración Vasca, y en general a todos los agentes públicos y privados implicados en mayor o menor medida en el negocio marítimo, son las que se expresan muy resumidamente a continuación; planteadas como puntos de partida que sitúen los elementos clave sobre los que a continuación elaborar los mecanismos respectivos, en un proceso que lógicamente es bastante más complejo, largo y trabajoso que el hasta ahora recorrido, y que son:

- Medidas financieras
- Medidas fiscales
- Medidas laborales
- Medidas especiales o sectoriales
- Medidas técnicas
- Medidas inter-sectoriales

Estas medidas aplicadas a los cuatro subsectores que componen nuestra industria marítima (Pesca, Astilleros, Armadores Mercantes e Industria Auxiliar Marítima) podrían concretarse, para cada uno de los sectores, en:

1 - Pesca

- IFOP, mecanismos que compensen el diferencial para las zonas que no sean objetivo 1.
- Atuneros, validez de bajas por exportación y desguaces 2TRBs x1 para construcción de nuevas unidades.
- Flexibilidad laboral.
- Financiación, creación del marco financiero adecuado, con fondos de garantías, valoración de los derechos de pesca, avales, bonificación a los tipos de interés, plazos, creación de fondos o sociedades de inversión para la pesca.
- Fiscalidad, tratamiento fiscal especial a las inversiones en buques de pesca.

2 - Astilleros

- Medidas financieras, fondo de garantías, avales de buen fin de obra, y financiación para proyectos ganados en concursos internacionales.
- Apoyo a la demanda interior mediante mecanismos, incentivos similares a los existentes en los restantes países comunitarios.
- Actuación coordinada de constructores, armadores, suministradores, entidades financieras y administraciones públicas.

3 - Armadores mercantes

- Financiación, creación del marco financiero adecuado, con fondos de garantías, valoración de los derechos de pesca, avales, bonificación a los tipos de interés, plazos, creación de fondos o sociedades de inversión para la pesca.
- Fiscalidad, tratamiento fiscal especial a las inversiones en buques de mercantes.
- Flexibilidad laboral, reducción de cuadros de tripulación mínima.
- Potenciación de los tráficos con destino y origen en el País Vasco, reducciones especiales de costes portuarios a los buques de cabotaje intra europeo que utilicen puertos secundarios, como el de Bermeo.

4 - Industria auxiliar marítima

- Apoyos en I + D a la industria para diseño e investigación de equipos.
- Colaboración inter-empresas.
- Apoyos financieros, garantías, avales, etc., para la compra y modernización de equipos.

5. FORO DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA VASCA

Pero, todo esto, aun siendo de vital importancia no nos debe dejar impasibles ante nuestro propio problema, por lo que debemos aunar esfuerzos y aportar ideas a esa iniciativa de estos países, para hacerla real en nuestra propia Comunidad y para nuestra Industria Marítima.

Al igual que nuestros competidores europeos, ADIMDE (Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi), agrupación creada y formada por armadores de buques de pesca y mercantes, astilleros y empresas de la Industria Auxiliar Marítima teniendo como objetivo primordial el fomento y la promoción de la cultura y la industria marítima, ha llegado a la conclusión de que nuestra industria marítima necesita el apoyo de nuestra Administración, que debe desarrollar los mecanismos necesarios y el marco legal adecuado para que se desarrolle y sea competitiva, y que este apoyo al sector pasa obligatoriamente por el establecimiento de medidas financieras (desde subvenciones a los tipos de interés, avales, plazos, fondo de garantías, etc.), como lo han hecho, y lo siguen haciendo en la mayoría de los países tradicionalmente marítimos de Europa y del resto del mundo, que de esta forma, eliminan las diferencias que impiden la igualdad de oportunidades en la libre competencia.

Dichos sistemas o mecanismos diferenciadores se concentran en cuestiones económicas ya que desde el punto de vista técnico o productivo, a nivel europeo, no existen diferencias apreciables.

Así mismo, ADIMDE considera que hay una imperiosa necesidad de colaboración e integración entre las empresas del sector marítimo al objeto de mejorar su competitividad y sus posiciones en un mercado cada vez más integrado y globalizado, razón por la que ha promovido y creado el reciente Foro de Dinamización Sectorial para la Industria Marítima Vasca, con la colaboración de la SPRI para analizar con metodología CLUSTER toda la cadena de valor de la Industria Marítima de Euskadi y a través de unos grupos de trabajo específicos analizar la problemática del sector, sus necesidades y la puesta en práctica de las medidas necesarias de apoyo para hacerlo más competitivo.

Por ello, sería muy positivo el llevar a la práctica esta experiencia a nivel estatal con la creación del Foro de las Industrias Marítimas Españolas, en la línea de lo que vienen proponiendo ya diversas asociaciones del sector a nivel estatal. Foro, en el que tuvieran cabida las industrias del sector marítimo, a imagen y semejanza del Foro Marítimo Europeo y Vasco, a través del cual o en el que las empresas pudieran concertar sus estrategias, discutieran su presente y futuro y estudiaran sus sinergias y sus posibilidades de cooperación, estudiaran sus mercados nacional e internacional, a la vez que hacer de él, el órgano de representación ante las instituciones españolas y europeas.

6. CONCLUSIONES

La consolidación y potenciación de las industrias marítimas en el País Vasco requiere inexcusablemente actuaciones, por lo que respecta a las ayudas públicas, cuando menos en línea con las que vienen realizando nuestros más directos competidores, entre los que se incluyen algunos de los países europeos, comunitarios o no, con más altos niveles de desarrollo. Es también obligado tener en cuenta que, en los últimos tiempos, son varias la Comunidades Autónomas españolas que han comenzado a aplicar medidas propias a constructores navales y armadores locales.

Por todas estas razones, la ADIMDE considera que además de desarrollar la propia actividad industrial, debe continuar desarrollando el papel de interlocutor válido frente a la Administración, y tal y como se establece en sus objetivos iniciales, debe transmitir a la opinión pública, las buenas noticias que se vayan produciendo en el sector, así como, explicar o transmitir el efecto de creación de riqueza, y de las buenas expectativas futuras del sector o de la actividad.

Una flota autóctona consistente asegura un mercado interior para los astilleros, talleres de reparación, industrias de componentes y proveedores, ya que los buques envueltos en tráficos de cabotaje intraeuropeo, son predominantemente construidos en astilleros europeos, armados por la Industria auxiliar europea y financiados a través de bancos europeos.

Para ello, y en la consecución de estos objetivos, consideramos de vital importancia concienciar a todos los ciudadanos de los beneficios que representa esta actividad, y de la necesidad de que todo el mundo conozca la importancia que el sector marítimo tiene y ha tenido para el desarrollo y la economía del País.

Estas medidas concretas se resumen en:

- 1 - Los beneficiarios de todas estas medidas de apoyo serán todas la Industrias Marítimas Vascas.
- 2 - La financiación es la llave que abre las posibilidades de nuevas construcciones de buques.
- 3 - Son necesarios apoyos específicos en los que se combinen medidas fiscales que contribuyan a aliviar los costes de las empresas con medidas fiscales encaminadas a la inversión para crear un marco competitivo en el sector.
- 4 - La flota y la Industria Marítima, de aquellos países comunitarios, que no cuenten con un decidido apoyo de sus Administraciones irá perdiendo posiciones en el entorno competitivo mundial hasta su desaparición.
- 5 - Es importante potenciar un mercado propio para la Industria Marítima Vasca. Los buques envueltos en tráficos de cabotaje intraeuropeo, en expansión, son predominantemente construidos en Europa, armados por la industria auxiliar marítima europea y financiados a través de bancos europeos, por lo que una Industria Marítima autóctona y saneada, creará un mercado propio y una fuente constante de conocimiento marítimo para la Industria Auxiliar Vasca relacionada con el mundo marítimo.

Esperemos que estas opiniones ayuden a implantar medidas específicas, para la renovación de la flota pesquera y mercante de nuestra Comunidad. De ahí la conveniencia de la puesta en marcha de un Foro de Dinamización Sectorial, con sus grupos de trabajo del que surgirán unas conclusiones y unas acciones para ponerlas en práctica, con los diferentes Departamentos del Gobierno Vasco, implicados en el sector que nos permitirán recuperar la competitividad de un sector tan olvidado y deteriorado en los últimos años.

BIBLIOGRAFÍA

Revista *Rotación*, Febrero, Marzo y Mayo 1997.

Revista *Infomarine*, Abril 1997.

BAST, W.G.: *The Geography Of Sea Transport*, Hutchinson University Library, London, 1972.

Fairplay, Enero 1997.

Trabajo sobre la Importancia de la Industria Marítima en Euskadi, elaborado KPMG Peat & Marwick, por encargo de ADIMDE.

Trabajo sobre Inversiones en el Sector Marítimo, elaborado por Lertegui S.A., por encargo de ADIMDE.