

## **DISCURSO DEL PRESIDENTE SALIENTE DE ANAVE, D. JUAN RIVA EN EL ACTO PÚBLICO DE CLAUSURA DE LA ASAMBLEA DE ANAVE 2009**

Excma. Sra. Secretaria de Estado de Transportes, autoridades, profesionales de los diferentes sectores del sector marítimo, amigos todos.

Es para mí UN HONOR Y UNA SATISFACCIÓN dirigirme a todos ustedes en este acto en el que concluyen los seis años de mi mandato como presidente de ANAVE.

Accedí a este cargo con un ESPÍRITU Y VOLUNTAD DE SERVICIO, y debo confesar que **me ha requerido sumar a mis obligaciones empresariales una carga de atención y tiempo mucho mayor de lo que esperaba**. Ahora bien, no lo lamento, porque, además del mejor o peor acierto con que haya desempeñado esta responsabilidad, que no me corresponde a mí juzgarlo, en estos seis años he adquirido una experiencia en los aspectos institucionales del sector marítimo a la que difícilmente se puede acceder desde el ámbito exclusivamente de una empresa. Tanto como para haberme animado a ACEPTAR DE MIS COLEGAS EUROPEOS EL CARGO DE PRESIDENTE ELECTO DE LA ASOCIACIÓN EUROPEA DE NAVIEROS, ECSA, al que me referiré más adelante.

Estos seis años han sido, por otra parte, un periodo lo suficientemente largo como para que en el mismo hayamos podido comprobar una vez más, y de forma especialmente virulenta, que sigue siendo cierto eso del *“CARÁCTER TRADICIONALMENTE CÍCLICO DE LOS MERCADOS MARÍTIMOS”*.

Ya hace un año, cuando veíamos récords históricos absolutos en los mercados de fletes de graneles sólidos y petróleo, advertíamos que las carteras de pedidos eran tan enormes que, a medio plazo, provocarían la caída de los mercados. Sin embargo, nadie pudo prever que, en otoño, tras la quiebra de Lehman Brothers, LA CRISIS FINANCIERA IBA A IMPACTAR CON UNA FUERZA SIN PRECEDENTES SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL.

A la reducción de la demanda, derivada de la menor actividad productiva, se unieron las durísimas restricciones (prácticamente una parálisis) de los mecanismos del crédito al comercio internacional. El efecto fue que LA DEMANDA EFECTIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO COLAPSÓ Y, CON ELLA, LOS NIVELES DE FLETES, de forma casi totalmente sincronizada en todos los mercados: graneles sólidos, contenedores y, con un mínimo retraso, también en los graneles líquidos. Respecto de los máximos alcanzados pocos meses antes, los fletes (es decir, nuestros ingresos) cayeron entre un 80 y un 95%.

EN COMPARACIÓN CON ESTO, LA CRISIS DE LA BANCA ES UN LIGERO RESFRIADO.

En España, en el primer cuatrimestre de este año 2009, EL TRÁFICO EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL HA DESCENDIDO UN 16,6% RESPECTO DEL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR. La situación es incluso más grave en algunos tráficos específicos, como el cabotaje nacional (debido principal-

mente a la paralización del transporte de materiales de construcción) o el transporte de vehículos.

Para complicar aún más el panorama, las empresas navieras están sufriendo una **creciente morosidad** por parte de sus clientes, lo que les está generando GRAVES PROBLEMAS DE LIQUIDEZ. Especialmente los armadores que han renovado flota recientemente están teniendo graves dificultades para hacer frente a los pagos de los créditos. Y no cabe pensar en vender parte de la flota para obtener liquidez, porque los precios de mercado de los buques usados han bajado de forma paralela a los fletes, hasta mínimos históricos.

La REACCIÓN DE LOS ARMADORES en todo el mundo es similar:

- buscar FUENTES ALTERNATIVAS DE FINANCIACIÓN (como ampliaciones de capital o emisiones de bonos),
- AMARRAR parte de la flota para reducir costes y adaptarse a la menor demanda,
- y DESGUAZAR LOS BUQUES MENOS COMPETITIVOS, que no resulte rentable amarrar.

**La paralización del comercio internacional no puede durar muchos meses más** y, de hecho, hace algunas semanas que se empieza a notar una reactivación en algunos mercados de fletes de carga seca. Posiblemente a mediados del próximo año, EN LA MEDIDA EN QUE VAYA FLUYENDO EL MECANISMO DEL CRÉDITO, LA DEMANDA SE VAYA RECUPERANDO. No obstante, incluso entonces, todo apunta a que los mercados de fletes, en general, seguirán presentando niveles bastante bajos. Y ello porque, debido a las INGENTES CARTERAS DE PEDIDOS DE BUQUES NUEVOS que se encargaron en los últimos años, están previstos crecimientos muy importantes de la capacidad de transporte de la flota **entre 2009 y 2010**: un aumento del **30,4% para los graneros**, para los portacontenedores, del **29%** y un **16% para los petroleros** en el mismo periodo.

Aunque una parte de esas entregas se estén CANCELANDO, debido a las restricciones del crédito, absorber estos enormes excedentes de flota va a llevar varios años. De modo que a las empresas navieras no nos queda más remedio que **apretarnos el cinturón, racionalizar las estructuras empresariales y reducir costes a todos los niveles**. Seguirán aumentando los desguaces, veremos generalizarse los procesos de cooperación para reducir costes e incluso seguramente consolidaciones empresariales.

Señoras y señores,

Además de este CARÁCTER FUERTEMENTE CÍCLICO, el mercado de transporte marítimo tiene OTRAS CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES, que han sido reconocidas plenamente por la Comisión Europea en el libro blanco sobre POLÍTICA DE TRANSPORTE MARÍTIMO 2008-2018 que ha adoptado hace pocos meses y que quisiera comentar con ustedes brevemente:

En primer lugar, el transporte marítimo es **ABSOLUTAMENTE VITAL COMO VEHÍCULO DEL COMERCIO INTERNACIONAL**. Baste decir que en 2008 movió **casi 8.000 millones de toneladas de cargas** que incluyen

- los principales **COMBUSTIBLES** (crudo de petróleo, carbón térmico y gas natural),
- **MATERIAS PRIMAS BÁSICAS DE LAS INDUSTRIAS** (mineral de hierro, carbón siderúrgico, bauxita, fosfatos, etc.),
- **ALIMENTOS** (como cereales, productos hortofrutícolas, carne y pescado congelado)
- y una cantidad creciente de **PRODUCTOS MANUFACTURADOS** de todo tipo.

El transporte marítimo es, pues, **el vehículo necesario de la globalización de la economía mundial**.

En España, **más del 80% de las importaciones** (entre ellas, el 80% de la energía que consumimos) y del **50% de las exportaciones** se mueven por mar. Nuestro comercio marítimo totalizó, en 2008, unos **329 millones de toneladas**.

En segundo lugar, el transporte marítimo, como prácticamente cualquier otra actividad económica humana, **ENTRAÑA RIESGOS**:

- para el buque,
- para la tripulación y pasajeros,
- para la carga,
- para intereses de terceros
- y para el medio ambiente.

Por ello, es **IMPRESINDIBLE QUE ESTÉ REGULADA POR UNAS NORMAS DE SEGURIDAD** que mantengan dichos riesgos en niveles aceptables y que establezcan la responsabilidad y mecanismos adecuados de compensación por los daños que puedan ocasionarse en caso de accidente.

Al mismo tiempo, el transporte marítimo es una **ACTIVIDAD INTERNACIONAL POR SU PROPIA NATURALEZA**. Hay en el mundo unos **53.000 buques mercantes**, que navegan bajo bandera (es decir, sujetos a la legislación) de **más de 150 países**. Si cada uno de estos países tuviese sus propias normas de seguridad diferentes, el resultado sería un galimatías y el comercio marítimo sería imposible.

Por ello, hace ya 61 años, las Naciones Unidas crearon **UNA AGENCIA ESPECIALIZADA, LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)** a la que encargaron **elaborar y consensuar convenios internacionales que sirviesen de base para conseguir una legislación lo más uniforme posible entre todos los países**.

Hoy día pertenecen a la OMI 166 Estados miembros y ha adoptado más de 40 convenios y protocolos sobre todo tipo de materias relacionadas con la seguridad y la protección del medio ambiente marino.

Estos tres elementos básicos conducen a unas conclusiones o principios que tanto el sector como la Comisión Europea consideramos **BÁSICOS EN LA REGULACIÓN MARÍTIMA**:

- En primer lugar: **LA NORMATIVA MARÍTIMA SE DEBE ADOPTAR EN ORGANISMOS INTERNACIONALES**, mientras que los Estados individuales, como España, así como las organizaciones supranacionales regionales, como la Unión Europea, deberían concentrar sus esfuerzos:
  - o Por una parte, en **RATIFICAR LOS CONVENIOS INTERNACIONALES Y REFORZAR LOS MECANISMOS DE CONTROL DE SU CUMPLIMIENTO POR TODOS LOS BUQUES**. Ejemplo de esta línea de actuación, que hemos valorado muy favorablemente, es la reciente adopción por la Unión Europea de **NUEVAS DIRECTIVAS** sobre control por el Estado del Puerto y sobre Sociedades de Clasificación.
  - o Y cuando sea necesario, en **PROMOVER EL DESARROLLO, EN LA OMI, DE NUEVAS NORMAS Y DE LA MEJORA DE LAS EXISTENTES, PARA SU APLICACIÓN A TODOS LOS BUQUES**. El avance de la regulación en la OMI y otros organismos internacionales es incesante. Hace poco más de un mes se ha adoptado en Hong Kong un **NUEVO CONVENIO SOBRE RECICLAJE DE BUQUES** y en septiembre se firmarán en Rotterdam las nuevas Reglas sobre **RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE BAJO CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**. No es en este caso la OMI, pero sí otra agencia de las Naciones Unidas, Uncitral. Y esta labor normativa no se detiene. Actualmente la OMI está trabajando para **REDUCIR, AÚN MÁS, LAS EMISIONES DE CO2 PROCEDENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**, a pesar de que el buque sea, con mucho, el medio de transporte que menos CO2 emite por unidad de transporte (tonelada x km).

Estas dos son, a nuestro entender, las líneas de actuación prioritarias para los Estados individuales y para la Unión Europea. Por el contrario, **SERÍA CONTRAPRODUCTIVO, que cada país o la Unión Europea, cuando detectasen la necesidad de mejora de la normativa de seguridad, OPTASE POR HACERLO INTRODUCIENDO LEGISLACIÓN PURAMENTE NACIONAL**, que no podría aplicar a todos los buques y que acabaría creando ese rompecabezas normativo al que antes me refería.

- Como segunda conclusión, dada la **IMPORTANCIA ECONÓMICA** del transporte marítimo para la UE y para España, y el **CARÁCTER INTERNACIONAL** y abierto de su mercado, es fundamental **PROMOVER LA EXISTENCIA Y PROGRESO DE LAS EMPRESAS NAVIERAS EUROPEAS Y ESPAÑOLAS, mediante un marco normativo favorable y estable en todos los aspectos, que haga posible su competitividad en el mercado internacional**.

La Comisión Europea es perfectamente consciente de ello y, en el citado Libro Blanco de Política de Transporte Marítimo hasta 2018 reconoce la **nece-**

**sidad de mantener las directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, de 2004**, que son la base legal de INSTRUMENTOS DE APOYO como los registros especiales o la fiscalidad de las empresas navieras en función del tonelaje. En particular, ahora que tanto se habla en el ámbito empresarial en general de revisar la regulación del mercado laboral, hace ya muchos años que nuestro sector viene necesitando la ADECUACIÓN DE LAS MODALIDADES DE CONTRATACIÓN LABORAL A LAS PARTICULARIDADES DE NUESTRO SECTOR Y A LOS TIPOS DE CONTRATO QUE UTILIZAN NUESTROS COMPETIDORES EUROPEOS.

La Comisión, junto a estos principios, que deben ser la base de la política marítima europea en los próximos 10 años, reconoce su **preocupación por el creciente déficit de marinos nacionales de la UE**, que no sólo son necesarios para tripular los buques, sino también para muchos puestos en tierra en la Administración marítima y en otros sectores del llamado Cluster marítimo. Por ello, plantea como **objetivo adicional PROMOVER SU EXISTENCIA**, insistiendo, sin embargo, en que **las medidas que se adopten en este sentido deben ser compatibles con la competitividad internacional de las navieras europeas**. Se trata de un reto complicado, para cuya consecución será fundamental mantener un equilibrio entre tripulantes europeos y extranjeros.

En este DIFÍCIL MERCADO, DE FLETES FUERTEMENTE CÍCLICOS Y COMPLEJA NORMATIVA INTERNACIONAL, es donde tienen que desarrollar su actividad las empresas navieras, explotando buques de larga vida útil y muy elevado precio (decenas de millones de euros). TANTO DESDE EL PUNTO DE VISTA TÉCNICO, COMO DESDE EL FINANCIERO, ES UN RETO MUY COMPLEJO. Simplemente el hecho de conocer la normativa que en cada momento se aplica a cada buque, en función de su tipo y edad, ya es muy difícil.

Sin embargo, hoy día, LAS EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS OPERAN CON ÉXITO EN ESE COMPLEJO MERCADO Y CON BUQUES DE TODO TIPO:

- tanques de petróleo, productos químicos o gases licuados,
- graneleros, portacontenedores,
- ro-ros, ferries, etc.,

y no se conforman con eso, sino que, en muchas ocasiones, EXTIENDEN SU ACTIVIDAD A OTRAS FACETAS DEL ÁMBITO MARÍTIMO-PORTUARIO (como consignación, servicios portuarios, etc.) o DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y LA LOGÍSTICA, en el ánimo de poder ofrecer a sus clientes soluciones de mayor valor añadido.

Señora Secretaria de Estado,

Para mí esta DIMENSIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO que, como vemos, afecta igualmente a la competitividad y a la seguridad, es tan importante que, hace seis años, cuando accedí a la presidencia de ANAVE, me propuse como uno de los OBJETIVOS PRIORITARIOS conseguir una MAYOR PARTICIPACIÓN DE NUESTRA ASOCIACIÓN EN LOS ORGANISMOS IN-

TERNACIONALES EMPRESARIALES del sector y, muy especialmente, en la asociación europea, ECSA, una institución con gran peso, puesto que sus armadores controlan más del 42% del tonelaje de la flota mercante mundial.

Por ello es para mí una gran satisfacción que pasado mañana, en París, esté previsto que la Asamblea de ECSA me designe como "PRESIDENTE ELECTO", lo que significa que asumiré la vicepresidencia y, dentro de 2 años, la presidencia. Ésta era una vieja aspiración de las empresas navieras españolas y es un orgullo que se haya reconocido por primera vez en mi persona la relevancia de la marina mercante española a este nivel.

Me gustaría PODER CONTRIBUIR, aunque sea modestamente, desde esta nueva responsabilidad, a que ANAVE y las empresas navieras españolas tengan un acceso más directo y preferente a las instituciones europeas para trasladar sus problemas y necesidades cuando sea necesario. Confío también en que pueda servir de alguna forma de enlace entre la Administración marítima española y los navieros europeos.

A modo de primer ejemplo, como muchos de ustedes ya conocerán, en el primer semestre de 2010, en el que España presidirá el Consejo de la UE, está previsto que EL 20 DE MAYO SE CELEBRE EL DÍA MARÍTIMO EUROPEO EN ESPAÑA, CONCRETAMENTE EN GIJÓN. Hemos ofrecido al ministerio de Fomento nuestra colaboración para, con esa ocasión, PREPARAR ALGÚN ACTO CONJUNTO entre ANAVE-ECSA y los gobiernos de la UE, presididos por España que fomente la colaboración de empresarios y administraciones con ese doble objetivo de potenciar la seguridad y competitividad de la marina mercante europea en un marco internacional.

Lo cierto es que tenemos MUCHOS Y BUENOS EJEMPLOS DE LO POSITIVO QUE RESULTA LA COLABORACIÓN ENTRE ANAVE Y LA ADMINISTRACIÓN. Ya que hemos hablado de la seguridad, puedo citar el llamado Plan Lista Blanca que hizo posible que el pabellón español entrase en la lista de las banderas más seguras del mundo. Quisiera dejar constancia de que, aunque un año más, el pabellón español continúa dentro de la misma, en 2008 los resultados de las inspecciones sufridas por los buques españoles en el extranjero fueron algo peores. Como consecuencia, ANAVE, en colaboración con la DGMM organizó entre 2008 y 2009 un total de 5 cursos de concienciación y de formación de auditores de seguridad en las empresas, que parece están surtiendo un efecto muy positivo, ya que LOS RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES EN LOS 4 PRIMEROS MESES DE 2009 HAN SIDO SENSIBLEMENTE MEJORES QUE LOS DEL PASADO AÑO.

Señora Secretaria de Estado,

Quisiera, para terminar, hacer una breve mención a algunas de las materias de mayor importancia y más actuales para nuestras empresas navieras. Me refiero:

- AI PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA LEY DE PUERTOS, que se encuentra en trámite parlamentario. Además de otros aspectos, nos preocupa especialmente la ELIMINACIÓN O REDUCCIÓN DE LAS BONIFICACIONES

NES EN LAS TASAS y el posible aumento de las mismas para los tráficos cautivos.

- Al sistema de REINTEGRO A LAS EMPRESAS NAVIERAS DE LAS BONIFICACIONES A PASAJEROS INSULARES, sobre el cual se nos ha consultado hace pocos días un proyecto de Real Decreto y sobre el que hemos reiterado nuestra aspiración de que SE ASIMILE EN TODO LO POSIBLE AL TRANSPORTE AÉREO, eliminando las diferencias actualmente existentes, que perjudican al transporte marítimo.
- Y la LÍNEA DE CRÉDITO ICO LIQUIDEZ MEDIANAS EMPRESAS, cuya creación fue solicitada y en su momento acogida muy favorablemente por ANAVE, pero que no se está utilizando prácticamente por la banca, debido a que el ICO asume únicamente un 5% del riesgo.

Se trata en todos los casos de asuntos muy técnicos y amplios, sobre los que no sería lógico extenderme aquí, especialmente cuando hemos tenido ocasión de tratarlos ampliamente hace una semana con el Secretario General de Transportes, el Director General de la Marina Mercante y el presidente de Puertos del Estado, a quienes hemos dejado un informe con nuestras posiciones al respecto.

Dada la cordialidad de dicha reunión y el detalle con el que pudimos exponer nuestros argumentos, CONFIAMOS PUEDAN RECIBIR EL APOYO DEL MINISTERIO. Baste, pues, señora Secretaria de Estado, reiterarle nuestra preocupación por estos asuntos, sobre los que seguiremos en contacto con los departamentos ya citados.

Señoras y señores, no quiero cansarles más

Sólo me queda AGRADECERLES a todos, autoridades, profesionales del sector y medios de comunicación, la atención de que me han hecho objeto en estos años.

Para mí ha sido un honor poder representar a ANAVE en el diálogo con todos ustedes, en el que AHORA TOMA EL RELEVO D. ADOLFO UTO, quien estoy seguro pondrá el mismo empeño porque las relaciones institucionales de ANAVE sean fluidas a todos los niveles. Desde mi nuevo puesto, en ECSA, espero poder seguir siendo útil al sector marítimo español.

Muchas gracias