

Tareas pendientes para después del COVID

Desde hace semanas e incluso meses, muchas de las personas que trabajan en las empresas navieras, especialmente las que operan en tráficos internacionales, están totalmente desbordadas, absorbidas por la compleja y variable problemática que supone conseguir llevar a cabo los relevos de sus tripulantes en plena crisis del COVID-19. Éste es, en estos momentos, uno de los problemas más graves y complejos en el día a día.

Pero, más tarde o más temprano, el COVID-19 pasará. Sea gracias a una vacuna o a tratamientos médicos de otro tipo, más bien pronto que tarde lo superaremos y se convertirá en un mal recuerdo. ¿Y entonces qué?

Pues entonces volverán a ponerse sobre la mesa, sin ninguna demora, los problemas que nos quitaban el sueño hace solo 6 meses y que ahora parecen tan lejanos. En el ámbito de la OMI se llaman medidas para alcanzar los objetivos para la descarbonización. En el de la UE: Green Deal y comercio de emisiones. En España: Ley de Movilidad Sostenible... A diferencia del COVID, que pasará, y probablemente pronto, estos retos volverán enseguida y para quedarse, para convertirse en las grandes tareas del sector marítimo para al menos lo que queda de la primera mitad del siglo XXI (y probablemente buena parte de la segunda).

Mientras las empresas navieras se concentran, como es su obligación, en sacar adelante su problemática del día a día, las organizaciones sectoriales navieras, como ICS o BIMCO en el ámbito mundial, ECSA en el europeo o (modestamente) ANAVE en el español, tenemos que pensar ya en el curso que viene y preparar la estrategia del sector para los ya mencionados retos.

En el contexto europeo, se acaba de aprobar el Plan Europeo de Recuperación, conocido como 'Next Generation EU' dotado con unos 750.000 millones de euros para el periodo 2021-2024, para acelerar la recuperación sostenible de la UE, mitigar los daños económicos y sociales y preservar y crear puestos de trabajo. Sus prioridades serán la Transición Ecológica (es decir, la descarbonización, con un objetivo concreto: la neutralidad climática de la UE en 2050), la Transición Digital (que contemplará principalmente una Economía europea de los datos y el

impulso a la Inteligencia Artificial) y la Reindustrialización de la UE, considerada como un objetivo transversal, de apoyo a los dos anteriores.

El sector del transporte marítimo, el europeo en particular, y por supuesto las empresas navieras españolas, tendrán que buscar su acomodo dentro de este marco de desafíos medioambientales y complejos programas de ayudas.

Cuando pase la pandemia de COVID-19 volverán a ponerse sobre la mesa, sin ninguna demora, los problemas que nos quitaban el sueño hace solo 6 meses y que ahora parecen tan lejanos

¿Hay algún objetivo concreto para el que debemos prepararnos en España? ¿Algún deber para llevarnos para trabajar durante las vacaciones? Sí, por supuesto. Nuestra peculiaridad es que no contamos con un marco competitivo para la operación de buques mercantes bajo bandera española. Aunque el marco fiscal del Registro Especial de Canarias (REC) es muy atractivo, los aspectos laborales y la rigidez administrativa lo penalizan en la práctica. Ésta es una asignatura pendiente que será fundamental para el relanzamiento de la marina mercante española tras el COVID-19, y de la que nos examinaremos en septiembre.

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España
Tel.: +34 91 458 00 40
anave@anave.es
www.anave.es

