

La 'caja de herramientas' (*Toolbox*) de la Comisión: una gota de agua en el océano



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Como ya anunciara la Comisión Europea cuando hizo pública, antes del verano, su propuesta de revisión de la Directiva sobre contenido de azufre de los combustibles marinos, ayer ha presentado un documento de trabajo llamado 'caja de herramientas' (*toolbox*) que pretende minimizar el enorme impacto económico que va a traer consigo la reducción del contenido de azufre de los combustibles, más allá de las normas internacionales de la OMI.

La propuesta de Directiva, que proviene de la Dirección General de Medio Ambiente, afectará a miles de buques que verán mermada su competitividad en relación con otros modos de transporte. Frente a eso, estas 'herramientas' de la Comisión, preparadas por la Dirección General de Transportes, no son más que pequeños parches de los que difícilmente se podrán beneficiar más que un mínimo porcentaje de los buques afectados.

Resulta, sin duda, positivo, que la Comisión ponga, como

medidas a corto plazo, la posibilidad de utilizar los fondos de las Redes Transeuropeas de Transporte dedicados a las Autopistas del Mar (que propone aumentar de 30 a 70 millones de euros), del programa Marco Polo y los créditos del Banco Europeo de Inversiones, que 'priorizarán' la realización de estudios, proyectos-piloto o programas que fomenten el uso de los depuradores de gases de escape (*scrubbers*), combustibles alternativos (como LNG) o toma de electricidad de tierra en puerto.

Sin duda algunos buques y empresas podrán paliar así el coste que les supondría la modificación de la Directiva. Pero ¿de cuántos buques estaríamos hablando?, de algunas docenas frente a varios miles.

La Comisión reconoce, en el documento hecho público ayer, las restricciones presupuestarias que algunos de los programas comunitarios antes citados están padeciendo y propone suplirlas en parte permitiendo ayudas de Estado para aquellas inversiones en los mismos cam-

pos que se realicen antes de la adopción o entrada en vigor de las nuevas medidas. Lamentablemente, los problemas presupuestarios de los Estados miembros, son si cabe más graves que los de la Comisión. Ni Grecia, ni Italia, ni España (tres de los países con más servicios regulares de pasaje en Europa) están ni mucho menos en condiciones de aportar ayudas económicas a los armadores de sus ferries para compensar el aumento de coste que les supondría la revisión de la Directiva.

Por tanto, aún agradeciendo a la Comisión que reconozca el enorme impacto económico que la propuesta de directiva va a tener para las empresas navieras, estas medidas no son más que una gota de agua en el océano. Debemos insistir en que lo más razonable sería que la propuesta de revisión de la Directiva se ciñese estrictamente al Anexo VI del Convenio Marpol y que cualquier medida que fuese más allá de lo ya aprobado a nivel internacional por la OMI, se propusiera por la UE para su discusión en este ámbito.

Editorial

La 'caja de herramientas' (*Toolbox*) de la Comisión: una gota de agua en el océano

3

Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 11



Boletín informativo
de Anave nº 515
octubre 2011

Actividades

19 ANAVE

20 Agenda del mes

Tribuna Profesional

14 El embargo preventivo de buques en España tras la entrada en vigor del Convenio de 1999 - Aviso para navegantes

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Día Marítimo Mundial 2011.
Piratería: articular la respuesta.

Foto portada: Crucero "Empress", de Pullmantur.