

**DISCURSO DEL PRESIDENTE DE ANAVE,
D. ALEJANDRO AZNAR EN LA COMIDA TRAS LA ASAMBLEA
Madrid, Hotel Wellington, 20 julio 2021**

Excelentísima Sra. Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Muchas felicidades por su reciente nombramiento.

Sr. Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Almirante Jefe de Estado Mayor de la Defensa; Sra. Secretaria General de Transportes; Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada; Sr. Director General de la Marina Mercante, Presidente de Puertos del Estado, Autoridades, Sras. y Sres., queridos Asociados.

Bienvenidos a este acto de clausura de la asamblea anual de ANAVE y muchas gracias por acompañarnos en el mismo.

Quiero acordarme en este momento de los fallecidos por el coronavirus en nuestra amplia Familia de la Mar y enviar un fuerte abrazo a todos los que habéis perdido algún ser querido. Mi más sincero pésame.

Agradezco especialmente a CARUS, como patrocinador principal y a DNV y CEPSA, como copatrocinadores, su apoyo a ANAVE en este acto, que para mí tiene un carácter especial por un doble motivo:

- Porque es el último en el que intervengo como presidente de ANAVE, tras 6 años al frente de la Asociación, el tiempo máximo que permiten nuestros estatutos. Ha sido un honor para mí haber ejercido de presidente de ANAVE durante estos años, después de que mi padre lo hiciera hace ya más de 60⁽¹⁾. En la asamblea que acabamos de celebrar ha resultado elegido nuevo presidente D. Vicente Boluda, presidente de Boluda Corporación Marítima. Enhorabuena Vicente, ya sabes que desde mi puesto en la Comisión Permanente tendrás todo mi apoyo.
- Y porque este año 2021 se cumplen 70 años de la constitución de la Oficina Central Marítima (OFICEMA) que 25 años más tarde se convirtió en la Asociación de Navieros Españoles.

OFICEMA nació con el objetivo de gestionar los intereses comunes de las empresas navieras y fomentar la Marina Mercante española mediante la unidad de acción. Esta sigue siendo la principal misión de nuestra Asociación, cuyas empresas asociadas representan actualmente el 99% del tonelaje controlado por las empresas navieras españolas.

El balance de estos 6 años me deja un cierto sabor agri dulce pues permanece la ancestral rigidez de nuestro sistema regulatorio y por lo prolongado que resulta el proceso en la toma de decisiones.

⁽¹⁾ Eduardo Aznar y Coste. Presidente de OFICEMA (1957-1962 y 1968-1977)

Hoy siguen siendo oportunas las palabras de D. Antonio Maura, Presidente del Gobierno hace ya más de 100 años con motivo de la promulgación de su célebre Ley de la Marina Mercante y Comunicaciones marítimas de 1909:

Maura defendió entonces que los navieros, y leo textualmente, *“quieren que los servicios que están dispersos entre el Ministerio de Fomento, el de Hacienda, el de Gobernación, el de Estado y el de Marina, se reúnan para que no resulte que entre la circular de Aduanas, o de Sanidad, entre las disposiciones de juntas de Obras del Puerto, las del Ministerio de Marina, etcétera, no haya manera de entenderse y estén peor que el grano del trigo, expuestos a ser triturados bajo el sumo desconcierto de la rueda de nuestra Administración. No quieren ser molidos; quieren, en suma, un poco de organización, que se reúna tanta organización dispersa para que, estando reunidas, se entiendan y respeten”*.⁽²⁾

Y eso es exactamente lo que seguimos queriendo y demandando: concentrar el máximo de los asuntos relacionados con la marina mercante en un único Ministerio, al menos mediante una Secretaría de Estado o un Organismo Público Empresarial especializado que tome conciencia real de las particularidades de nuestro sector y la importancia del valor estratégico del Registro Especial de Canarias y la Marina Mercante para España.

El porcentaje de flota controlada por armadores españoles inscrito en el Registro Especial de Canarias ha seguido disminuyendo este último año, y en enero de 2021 era el 46% frente al 60% que se registraba en enero de 2012. Desde enero de 2020, y por primera vez desde, hace 35 años, la flota controlada por armadores nacionales supera los cinco millones de toneladas, pero no hemos conseguido frenar la preferencia de los armadores españoles por otros registros europeos más competitivos, que en los últimos años han acometido las modificaciones necesarias para adaptarse al entorno global en el que operamos.

España debe valorar la importancia estratégica del transporte marítimo para el crecimiento económico y la prosperidad, que es reconocida por la Comisión Europea en su Estrategia de Transporte Marítimo, en la que afirma que:

“Los servicios de transporte marítimo son esenciales para que la economía y las empresas europeas compitan a nivel mundial. Además, el transporte marítimo y todas las industrias marítimas relacionadas con él son una importante fuente de ingresos y puestos de trabajo en Europa.”⁽³⁾

Mientras tanto, debemos seguir confiando en el buen hacer y siempre atenta disponibilidad de los responsables de diferentes departamentos de la Administración Marítima y Portuaria, a los que hay que reconocer su esfuerzo y dedicación por ayudar a las empresas a sobrellevar el día a día de sus negocios.

Por hacer balance de los últimos doce meses y sin ánimo de ser exhaustivo:

⁽²⁾ Juan Carlos Díaz Lorenzo, “La construcción naval en España (1850-1975).

⁽³⁾ Comunicación de la Comisión “Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018”

- Hemos contado con el apoyo de la Dirección General de Migraciones que está trabajando para permitir la tramitación electrónica de los permisos de trabajo y residencia de tripulantes extranjeros en buques del Registro canario;
- Se ha simplificado la documentación necesaria para renovar el Certificado del Convenio del Trabajo Marítimo. No obstante, este es un asunto que sigue dependiendo de tres Ministerios diferentes y que entendemos debería concentrarse en uno solo para que su aplicación resultase no menos estricta, pero si más ágil y flexible.
- También el MITMA ha ampliado los supuestos de actuación de las Organizaciones reconocidas, asunto largamente demandado por ANAVE.
- El Presidente de Puertos del Estado hizo uso del Reglamento Comunitario que así lo permitía para reducir las tasas portuarias, en un momento en que, debido a la pandemia, muchas empresas tuvieron que amarrar sus buques por la paralización de la economía.
- Se ha reconocido el carácter estratégico de las líneas regulares insulares de pasaje y carga rodada, mediante una modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Se puso así en valor la importancia vital de estas empresas para el abastecimiento diario de nuestros territorios no peninsulares.

Debo agradecer especialmente el trabajo efectuado para solucionar los muchos problemas que el coronavirus ha ocasionado a nuestros negocios: tanto la Dirección General de la Marina Mercante como el Instituto Social de la Marina adoptaron medidas para extender la validez de los certificados internacionales de los buques, renovar los certificados de competencia profesional y también los sanitarios; agilizar la cita para los reconocimientos médicos de marinos que tenían que embarcar con urgencia... Aprovecho esta mención al ISM para acordarme de su Director, Luis Casqueiro, que nos dejó hace unos meses. Extremadamente comprometido con el sector, apoyó a ANAVE en numerosas gestiones relacionadas con el ISM y otros ministerios, no solo durante la pandemia, sino durante los muchos años que estuvo al frente del Instituto .

Y, muy especialmente quiero subrayar el papel del director general de la Marina Mercante, del Director de la Unidad de Emergencias del MITMA y del Comisario Jefe de la Unidad Central de Fronteras del Ministerio del Interior, por su implicación, incluso personal en muchos casos, en la gestión y facilitación de los relevos de las tripulaciones.

En los próximos meses la protección de los marinos dependerá de la vacunación. Necesitamos que se priorice la vacunación de los marinos con la vacuna de Janssen, de una sola dosis, y evitar así interrupciones en el comercio que podrían desacelerar la recuperación de la economía.

Toca ya mirar al futuro. Al mismo tiempo que nos recuperamos deberemos cumplir las ambiciones de las instituciones europeas y de Naciones Unidas para hacer que nuestra economía sea neutral para el clima.

En este contexto, resulta fundamental recordar que, según todos los estudios, el buque es, con gran diferencia, el modo que genera menos emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de transporte.

Por tanto, potenciar el aumento de su cuota dentro del sistema de transportes español, europeo y mundial equivale a reducir las emisiones de carbono del transporte. Confiamos en que la futura Ley de Movilidad Sostenible, en la que el MITMA lleva trabajando ya unos dos años, y a la que ANAVE ha hecho sus aportaciones, reconozca estas ventajas de sostenibilidad y, en consecuencia, apoye el desarrollo del transporte marítimo.

Pero eso no quiere decir, ni mucho menos, que el transporte marítimo no deba también hacer todos los esfuerzos posibles por mejorar, a su vez, su propia huella de carbono. Sra. ministra, en ello estamos, y para ello se han adoptado ya muy exigentes objetivos de reducción de emisiones en la Organización Marítima Internacional, OMI.

A mi modo de ver, en este terreno es fundamental comprender que, a diferencia de otros sectores e industrias en tierra, no existen todavía los combustibles y tecnologías que permitan lograr estos objetivos en los buques. Y esta es precisamente nuestra principal preocupación.

Uno de los condicionantes principales es que los buques tienen un espacio limitado para generar a bordo esas energías limpias y tendrán que transportar combustibles “verdes” producidos en tierra a partir de fuentes renovables.

A medio plazo, convivirán seguramente varias tecnologías, pero en el mejor de los casos, parece que antes de finales de esta década el sector no dispondrá de una alternativa técnica realista a los combustibles fósiles, que en todo caso dependerá de un reto todavía mayor:

- Suficiente energía renovable disponible en tierra para generar todos esos combustibles ‘verdes’;
- Una nueva infraestructura terrestre para la fabricación, suministro y manejo de estos nuevos combustibles, así como programas de formación y el desarrollo de procedimientos de seguridad completamente nuevos.

La tarea es enorme para un sector compuesto en su mayoría de pequeñas y medianas empresas sin experiencia en el desarrollo tecnológico.

Las empresas navieras estamos convencidas de que la OMI es el organismo más adecuado para alcanzar este objetivo. Somos conscientes de que el Pacto Verde europeo tiene actualmente unas aspiraciones que van más allá de las acordadas en la OMI, por lo que proponemos que España, con su peso en el Consejo de la OMI, impulse acuerdos más ambiciosos, que eviten distorsionar las reglas de la competencia en un sector tan abierto como el nuestro.

Las propuestas de la Comisión relacionadas con el transporte marítimo en su recientemente publicado⁽⁴⁾ paquete ‘Fit for 55’ deben ahora debatirse con el objetivo de que acaben

⁽⁴⁾ Previsto que se publique el 14 de julio

convergiendo, en el menor plazo posible, con acuerdos de la OMI que resulten de aplicación a toda la flota mercante mundial.

En todo caso, será fundamental promover la innovación. Se necesitará un ingente apoyo financiero a medio y largo plazo, que permita desarrollar los combustibles y tecnologías necesarias para afrontar la descarbonización.

Aprovecho la ocasión para sugerir que, en la enorme tarea, pero también el gran mercado que va a suponer en el futuro próximo el desarrollo de estas tecnologías y combustibles, sería muy deseable que hubiese una participación directa de aquellas empresas industriales y energéticas españolas que cuentan con amplia experiencia en el sector marítimo. Estas empresas forman parte de la Economía Azul, que constituye un activo estratégico para nuestro país.

Para canalizar esta participación proponemos la definición de un PERTE para la Economía Azul, dentro de los Fondos Next Generation. Esto permitiría a España salvaguardar su independencia tecnológica y podría contribuir a la recuperación económica e industrial.

Y que ello pueda ser una realidad dependerá, en gran medida, de que haya un apoyo suficiente, y no sólo económico, del Estado.

Les doy las gracias por el apoyo que he recibido durante mi presidencia y le deseo al nuevo presidente, Vicente Boluda, muchos éxitos en estas tareas y en las que sin duda seguirán surgiendo.