

Discurso del presidente de ANAVE, Alejandro Aznar en el acto de clausura de la Asamblea General

Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento, Excelentísimo Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Sra. Secretaria General de Transporte, Sr. Presidente de Puertos del Estado, Sr. Director General de la Marina Mercante, Sr. Director del Departamento de Seguridad Nacional de Presidencia del Gobierno, Mr. Chairman of INTERFERRY, Autoridades, Sras. y Sres., queridos Asociados, Bienvenidos, un año más, a este acto de clausura de la asamblea anual de ANAVE y muchas gracias por

acompañarnos en el mismo. Agradezco muy especialmente a CARUS, como patrocinador principal y a Lloyd's Register y KNUITSEN, como copatrocinadores, su apoyo a ANAVE en este acto.

Also, very special thanks to the president of INTERFERRY. We very much appreciate that you have found the time for accompanying us today. Congratulations for having received the Carus Award and many thanks for your very positive words

Haciendo un breve balance de los últimos doce meses, es evidente que la economía internacional se está complicando. El aumento del precio del petróleo, las guerras comerciales y otros factores de inestabilidad geoestratégica están reduciendo la tasa de crecimiento de la economía mundial y, por ende, del comercio marítimo, que el pasado año ya fue de solo el 2,6%.

También en España, el comercio marítimo nacional (importaciones, exportaciones y cabotaje) frenó su crecimiento, aumentando un 1,5% hasta 367 millones de toneladas. No obstante, las cargas en tránsito internacional, sobre todo contenedores, aumentaron un notable 6,6%, con lo que España seguramente mantendrá, por segundo año consecutivo, su posición como el segundo país de la Unión Europea por tráfico portuario, solo por detrás de Holanda.

Los que sí mantuvieron un crecimiento que en este contexto resulta notable fueron los transportes de carga rodada en Tráficos de Corta Distancia, que aumentaron un 6,7%, lo que confirma que el transporte multimodal se encuentra en franco ascenso. Por su parte, nuestras exportaciones marítimas, que venían creciendo a un ritmo sostenido, aumentaron el pasado año un 0,3%.

Permítanme que siga aportándoles algunos datos que pienso son interesantes, ahora sobre la flota mercante controlada por las navieras españolas.

A comienzos de este mes de junio, los armadores españoles controlaban un total de 217 buques mercantes de transporte, con 4,6 millones de GT. De esa flota, operaban bajo bandera española el 51% de las unidades con el 47% del tonelaje.

Éste es un dato significativo, porque hacía muchos años que la bandera española no bajaba del 50% del tonelaje total controlado por las empresas navieras españolas. Concretamente, esto solo había

ocurrido en los años 92 y 93. Si en aquel momento esta señal fue la que disparó las alarmas y propició la creación del Registro Especial de Canarias por un gobierno del partido socialista ¡ojalá ahora ocurra algo parecido y este dato nos demuestre que es necesario acometer sin más demora su revisión!

Lo cierto es que, en 2018, mientras el tonelaje de la flota de bandera española descendió un 5,5%, la flota controlada por navieras españolas en otros pabellones, casi todos de la Unión Europea, aumentó un muy notable 26,3%.

En los primeros 5 meses de este año los armadores españoles han recibido 2 buques de nueva construcción. Y de aquí a final de año, está prevista la entrega de otras 7 unidades. En total, 9 buques nuevos, con prácticamente 400.000 GT, con lo que a finales de este año vamos a estar muy aproximadamente en 5 millones de GT. La flota mercante de control español no alcanzaba esa cifra desde 1986, hace 33 años.

Por tanto, frente a una economía y un comercio marítimo que crecen ahora más lentamente, tanto en España como en el mundo, los armadores españoles están invirtiendo muy notablemente en los últimos años para renovar y aumentar sus flotas.

Pero, como hemos visto, este notable crecimiento se concentra en la flota con-

DNV·GL

trolada por armadores españoles en otros registros europeos, mientras la de bandera española sigue una senda negativa.

ANAVE lleva muchos años planteando a los sucesivos gobiernos la necesidad de aplicar un conjunto de propuestas para reforzar la competitividad de los buques bajo pabellón español. Consisten fundamentalmente en alinear la normativa española a los estándares de los convenios internacionales, porque cada uno de los aspectos en que las normas nacionales son diferentes de la práctica internacional es un obstáculo para la operación competitiva bajo la bandera española.

Es cada vez más evidente que uno de los principales obstáculos es la actual dispersión de las competencias sobre los buques del REC hasta en 5 ministerios diferentes, unida a la rigidez del funcionamiento de la Administración. Hace solo un mes, en el IV Congreso Marítimo Nacional, organizado por la Liga Naval y el Clúster Marítimo, manifesté que, para relanzar la flota mercante española, hace falta centralizar la gestión del REC en una Entidad Pública Empresarial, con gran autonomía de gestión y un enfoque eminentemente empresarial. El director general de la Marina Mercante compartió que esta propuesta posiblemente sea la única solución para potenciar la competitividad de los buques españoles, si bien su aplicación iba a resultar muy difícil por afectar a varios ministerios. Para nosotros ese es un aspecto clave.

El segundo presidente que tuvo ANAVE, llamada OFICEMA entonces, fue D. Ernesto Anastasio Pascual, insigne valenciano, una auténtica personalidad del mundo empresarial y marítimo español del siglo XX y que también fue, entre otros muchos cargos, el primer presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo. En febrero de 1918, en el salón de actos de Fomento del Trabajo, en Barcelona, Ernesto Anastasio incluyó la siguiente frase:

«Os causará asombro la noticia de que el conocimiento y administración de la navegación mercante española depende de seis ministerios! Basta enunciar el hecho para reconocer que nuestra Marina mercante se mueve en la mayor incoherencia y desbarajuste administrativos y que, con tan desdichada organización, la escasa marina comercial que ostenta la bandera de España representa un verdadero milagro de paciencia y de optimismo».

Señor Ministro, han pasado 101 años, pero como puede ver, sentimos hoy día la misma necesidad de racionalizar la administración relativa a la flota mercante española.

Lo que es indudable es que, cuando los gobiernos actúan, se aprecian rápida-



Alejandro Aznar, durante su intervención / FOMENTO.

«Es cada vez más evidente que uno de los principales obstáculos es la actual dispersión de las competencias sobre los buques del REC hasta en cinco ministerios diferentes, unida a la rigidez del funcionamiento de la Administración»

mente los resultados. El año pasado, en este mismo acto, comentábamos que el gobierno de Dinamarca se felicitaba del fuerte crecimiento que estaba experimentando su registro internacional de buques, el DIS, y del positivo desarrollo del empleo y de la economía marítima nacional que se estaba derivando de ello. Y afirmaba que ese aumento se debía, y cito: *«sin duda, al esfuerzo del propio gobierno danés por simplificar y digitalizar sus procedimientos administrativos, para facilitar la vida a sus armadores».* Pues bien, en el último año, la flota abanderada en Dinamarca ha vuelto a crecer casi un 19% y supera ya los 20 millones de GT.

Yo deduzco de este ejemplo danés que lo que venimos pidiendo no solo es posible, sino que merece la pena, porque los resultados pueden ser muy positivos también en términos de empleo. Seguramente por ello, el sindicato UGT comparte en algunos aspectos nuestra preocupación, hasta el punto de que han enviado un escrito conjunto con ANAVE a la Administración, pidiendo que se simplifiquen los procedimientos de inspección a los

DNV·GL

buques de bandera española por el Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT, objetivo que también apoya la Dirección General de la Marina Mercante. Y, por otra parte, nos consta que también el Instituto Social de la Marina comparte algunas de nuestras propuestas, como la necesidad de simplificar los trámites para enrolar marinos extranjeros.

Sin embargo, no vemos ningún avance. Más bien todo lo contrario. Los trámites y la complejidad administrativa, en vez de reducirse, aunque parezca mentira, siguen complicándose. La realidad es que solo conseguimos capear, que no eliminar, estos problemas, gracias a los responsables de algunos departamentos, que nos ayudan con gran esfuerzo y dedicación personal. Me refiero a la Inspección de Trabajo, el Instituto Social de la Marina, la Dirección General de Inmigración, Puertos del Estado y por supuesto la Dirección General de la Marina Mercante, a todos los cuales quiero dar muy sinceramente las gracias.

Incluso el Departamento de Seguridad Nacional de Presidencia del Gobierno nos ha abierto este ejercicio sus puertas y se ha mostrado muy preocupado con otro problema muy importante, la necesidad de hacer posible el embarque de guardias de seguridad privada en buques de bandera española en zonas de riesgo de piratería, que lleva más de dos años y medio sobre la mesa sin que hayamos visto una solución. Agradezco especialmente a su Director su presencia hoy aquí y le pido a él y a Ud. señor Ministro, que trasladen a las más altas instancias del gobierno nuestra petición de una solución urgente a este problema, que no solo afecta a buques y mercancías, sino que es la seguridad de nuestros tripulantes la que está en juego. Los ataques terroristas de la pasada semana en el Estrecho de Ormuz han puesto de manifiesto que los riesgos por piratería y terrorismo no son ni mucho menos cosa del pasado y es necesario dotar a los buques españoles y a sus tripulantes de la mejor protección posible.

Pero salir adelante gracias al esfuerzo y apoyo de algunos responsables de la Administración no debería ser norma... la Administración debería simplificar y digitalizar sus procedimientos, seguramente tomando como referencia el ejemplo dadas antes he citado. Como he dicho,



El ministro de Fomento José Luis Ábalos / FOMENTO.

Aznar: «Que los nuevos buques lleven o no pabellón nacional y creen empleos en España dependerá de que se introduzcan las reformas que relancen la competitividad de la bandera española y el empleo en la misma»

varios organismos de la Administración ya empiezan a reconocer la necesidad de solucionar estos obstáculos que se vienen arrastrando durante años y que tanto perjudican la competitividad de los buques españoles. Pero las necesarias modificaciones legislativas se han visto en los últimos años bloqueadas por la falta de una mayoría parlamentaria estable.

Como he dicho, los armadores españoles tienen en cartera un número importante de nuevos buques que se espera lleven el tonelaje de la flota total controlada por encima de los 5 millones de GT. Ahora bien, que esos nuevos buques lleven o no pabellón nacional y creen empleos en España dependerá de que se introduzcan las reformas que relancen la competitividad de la bandera española y el empleo en la misma, lo que habrá de repercutir positivamente también en la disponibilidad de marinos españoles experimentados para otros sectores del clúster marítimo o lo que se ha dado en llamar la Economía Azul, como los astilleros, la industria marítima auxiliar, la propia Administración marítima, la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, entre otros.

Estos marinos contarán con la experiencia valiosísima de haber trabajado en uno de los sectores con mayor cultura de seguridad y medioambientalmente más sostenibles y más regulados. Y es que las empresas navieras se ven sometidas a una presión permanente por la entrada en vigor de nuevas normas medioambientales. Aún están planificando la varada e instalación de equipos de trata-

miento de aguas de lastre en sus buques y ya están a solo seis meses de la aplicación del nuevo límite de 0,5% en el contenido de azufre para los combustibles.

El 90% de la flota mercante mundial, en una primera etapa, tiene previsto dar cumplimiento a esta exigencia utilizando combustibles tradicionales con bajo contenido de azufre. En muchos casos serán mezclas de las que todavía no conocemos su composición y que pueden no ser compatibles entre los distintos suministradores. Mezclas cuya calidad y estabilidad suponen un riesgo potencial y cuyo precio es todavía un gran interrogante.

Algunos armadores han apostado por la solución más segura y utilizarán desde comienzos de año solo Gas Oil, para evitar posibles problemas que podrían afectar incluso a la seguridad. Pero esa solución, además de la más segura, es también la más cara.

Alrededor de 3.000 buques han optado por instalar equipos de depuración de los gases de escape, conocidos como scrubbers. De ellos un 80% son de ciclo abierto, pero tampoco escaparán a la incertidumbre, porque varios países han amenazado con prohibir la descarga de las aguas de lavado de estos equipos, que cumplen, por supuesto, las normas técnicas de la OMI al respecto.

Por su parte, aquellos armadores que han optado por combustibles alternativos, como el Gas Natural Licuado, van a tener en una primera etapa mayor tranquilidad, eso sí, a costa de haber hecho frente a inversiones mucho mayores que los scrubbers, razón por la cual hasta ahora solo poco más de 300 buques en el mundo han elegido esta opción.

Y, además del desafío que a corto plazo supone el azufre, la Organización Marítima Internacional (OMI) ya está trabajando en las medidas para el control de las emisiones de CO₂, con vistas a reducir un 40% las emisiones por tonelada-milla para 2030. Este reto es tan próximo y tan exigente que las medidas necesarias para alcanzarlo sin duda van a condicionar de forma decisiva el funcionamiento del transporte marítimo en los próximos años.

Yo podría extenderme mucho más sobre esta creciente presión de las normas medioambientales internacionales, su coste y las incertidumbres que nos están generando. Pero no quiero aburrirles con más detalles que sin duda la mayoría conocen.

Señor Ministro, desde ANAVE, solo pedimos que España apoye decididamente que sea la OMI la que lidere este proceso de reforzar la excelencia de nuestro sector en cuestiones medioambientales. La Unión Europea debería abstenerse de de-



El ministro de Fomento José Luis Ábalos y Alejandro Aznar / FOMENTO.

«ANAVE pide que España apoye decididamente que sea la OMI la que lidere este proceso de reforzar la excelencia de nuestro sector en cuestiones medioambientales»

sarrollar nuevas normas que vayan más allá de lo acordado en la OMI y que complicarían enormemente la vida de las tripulaciones, como los reglamentos sobre el reciclaje de buques y sobre monitorización de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo.

Sobre el papel, las distintas instituciones de la UE (Parlamento, Consejo y Comisión) aseguran una y otra vez reconocer la autoridad de la OMI en materia de reglamentación marítima, pero no pueden evitar sucumbir a la tentación de dejar su impronta en nuestro sector, que no aporta ningún valor añadido, pero complica enormemente la operación de los armadores europeos.

Por último, pedimos el apoyo, no solo de la administración marítima española, sino también del ministerio de Transición Ecológica para que, en el actual proceso de revisión del reglamento europeo sobre seguimiento de las emisiones de CO₂ de los buques, se avance hacia el objetivo de conseguir la máxima alineación posible con el sistema internacional adoptado por la OMI. Los borradores que se han hecho públicos hasta el momento no suponen ningún avance hacia este objetivo.

Muchas gracias por su atención y por su presencia en este acto.

DNV·GL