

Discurso del presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos, en el acto de clausura de la Asamblea General

MADRID, HOTEL WELLINGTON, 21 JUNIO 2021

Estimada Secretaria General de Transportes y Movilidad; Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada; Director General de la Marina Mercante; Presidente del Consejo de la Organización Marítima Internacional; Autoridades, Sras. y Sres., queridos Asociados.

Bienvenidos a este acto de clausura de la asamblea anual de ANAVE.

Agradezco a CARUS, como patrocinador principal y a RINA y KNUITSEN España como copatrocinadores, su apoyo a nuestra asociación en este acto.

Esta es la primera vez que tengo la oportunidad de dirigirme a esta Asamblea como presidente de ANAVE, tras un año en el que la pandemia del coronavirus ha seguido marcando el paso de la actividad económica y del comercio marítimo mundial.

La continua sucesión de nuevos brotes y cepas ralentizó la reactivación y conforme avanzaba el año, los distintos organismos internacionales fueron recortando las previsiones de crecimiento de la economía mundial.

La invasión rusa de Ucrania, además de una tragedia humana, supondrá sin duda un nuevo lastre a la recuperación económica y producirá cambios en muchos de los tráficós marítimos. Como ejemplo más cercano, observamos la importancia creciente del transporte marítimo, y en particular de los puertos españoles, para el abastecimiento de gas natural licuado a Europa.

Y las recientes decisiones del gobierno de Argelia son también motivo de preocupación. El comercio marítimo español con este país supera los 13 millones de toneladas anuales y varias empresas navieras españolas mueven también un importante número de pasajeros.

Mucho se ha hablado en este año del repunte de las tarifas de transporte de contenedores en el ámbito internacional, un mercado liderado por empresas navieras europeas, aunque lamentablemente ninguna española. Sin embargo no todos los mercados marítimos se mostraron igual de saludables. En particular, los fletes de petroleros han registrado niveles mínimos de los últimos 20 años, que no han permitido siquiera cubrir los costes de operación.

Esto pone de nuevo de manifiesto el carácter fuertemente cíclico de este sector, que se desenvuelve en un terreno difícilísimo que supone un auténtico reto para las empresas. Porque los armadores tienen que compaginar tener sus ingresos indexados con este mercado de fletes, con un marco regulatorio, especialmente en el terreno medioambiental, que cada año nos trae nuevas normas, con nuevas exigencias.

Durante este año 2022 las empresas navieras deberemos tomar decisiones para adaptar nuestros buques a las nuevas medidas para reducir las emisiones de carbono aprobadas por la Organización Marítima Internacional, que se aplicarán a partir del 1 de enero de 2023.

Y al mismo tiempo deberemos tratar de prever el resultado de la tramitación del paquete legislativo 'Objetivo 55', que propone introducir nuevas obligaciones para el transporte marítimo con un plazo de entrada en vigor que, de adoptarse, sería el más corto que se ha aprobado nunca sobre este asunto por la Unión Europea.

No existen alternativas tecnológicas suficientemente maduras y comercialmente desarrolladas que nos permitan dejar de depender de los combustibles fósiles. Y las normas tampoco establecen una garantía de suministro de biocombustibles o combustibles sintéticos. Como

DNV

consecuencia, a corto plazo deberemos asumir el impacto económico de estas medidas.

Pero no es solo una cuestión de coste. La incertidumbre jurídica y tecnológica dificulta la toma de decisiones de inversión y renovación de la flota, y por tanto la propia reducción de las emisiones.

En la tramitación de estas normas, ANAVE ha propuesto varias enmiendas encaminadas a racionalizar las discusiones y buscar una senda realista que fomente, e incluso acelere, el compromiso del sector hacia la descarbonización. Tener una hoja de ruta es un imperativo estratégico si queremos descarbonizar la cadena de suministro global.

Además, pensamos que para garantizar la cohesión social es prioritario definir un tratamiento especial para los territorios españoles no peninsulares y Canarias como región ultraperiférica. Y para lograr una transición justa, resulta imprescindible establecer mecanismos que reduzcan la carga administrativa para pequeñas y medianas empresas.

Quiero agradecer al MITMA y en particular a la Dirección General de la Marina Mercante su gran trabajo en la tramitación en el Consejo de las propuestas que lideran. Muchas de nuestras preocupaciones han quedado recogidas en el acuerdo alcanzado sobre el nuevo reglamento sobre combustibles marítimos.

Nos consta que no ha sido un trabajo fácil, pero es importante que al igual que otros países defienden, por poner un ejemplo, exenciones para los buques que navegan por hielo, España también apoye sin fisuras las necesidades de su Marina Mercante.

Esperamos que en lo que queda de tramitación de esta propuesta no solo se mantengan las enmiendas ya recogidas, sino que se puedan incorporar algunas otras que consideramos importantes, como por ejemplo:

- Una exención a la obligación de conectarse a la red eléctrica de tierra por motivos de seguridad adecuadamente justificados, por ejemplo para los buques de pasaje que utilicen gas natural como combustible durante el avituallamiento.
- Una obligación clara para que el operador comercial asuma el coste de las medidas.
- O una responsabilidad compartida con los suministradores de combustibles, para que oferten en los puertos europeos



España necesita una política nacional de marina mercante. El sector marítimo no es solo un negocio, sino un socio estratégico imprescindible para el crecimiento económico y la independencia energética

VICENTE BOLUDA FOS

eco-combustibles que cumplan los requisitos previstos en este reglamento, exactamente igual que se regula para el transporte aéreo o por carretera.

Los biocombustibles, incluyendo el biogás, son actualmente la única opción de combustible alternativo con cero o casi cero emisiones netas para el transporte marítimo. Resulta fundamental que se establezcan las medidas para su desarrollo, a la misma velocidad que se requiere a los buques reducir sus emisiones.

Para atender estas preocupaciones, y por supuesto mantener en el texto que se está tramitando los avances conseguidos, esperamos poder continuar la intensa colaboración que hemos mantenido en los últimos meses entre ANAVE y la Dirección General de la Marina Mercante.

Y sobre todo, Secretaria General, nos gustaría poder recabar su apoyo para tras-

ladar las mismas propuestas al Ministerio de Transición Ecológica, en relación a la Directiva sobre comercio de emisiones que ellos lideran.

Lamentablemente ninguno de sus representantes ha podido acompañarnos en este acto, pero resulta fundamental que finalmente exista una coherencia entre las normas que se adopten y que las mismas tengan suficientemente en consideración las singularidades de España. Somos una región limítrofe en la Unión Europea, con territorios insulares y ultraperiféricos para los que el transporte marítimo tiene un reconocido carácter estratégico.

Pero la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo no es, ni mucho menos, el único asunto que debemos atender con la máxima urgencia.

Actualmente nos estamos enfrentando a un problema muy serio de falta de tripulaciones, especialmente oficiales de máquinas, aunque no solo. Varias de nuestras empresas han tenido que ampliar los periodos de enrole de sus tripulantes por falta de marinos formados y cualificados, pero es una solución que no se va a poder sostener en el medio plazo. Para las empresas que operan sus buques bajo pabellón español, este problema es todavía más grave por las dificultades para el enrole de extracomunitarios en buques nacionales.

Los buques inscritos en el registro de Canarias siguen sin poder enrolar seguridad privada armada para protegerse contra los ataques piratas en determinadas zonas del mundo y la normativa laboral y de prevención de riesgos laborales se separa cada día más de la realidad de nuestro sector, llegando incluso a ser completamente inaplicable.

Para resolver estos asuntos estamos trabajando con diferentes departamentos de la Administración. Algunos cuentan ya con propuestas de modificaciones legislativas que les darían solución y otros llevan estancados mucho tiempo.

Si su resolución dependiera solo del MITMA sería más optimista. Pero la dispersión de nuestra normativa en diferentes Ministerios dificulta considerablemente los avances.

Es por ello por lo que valoramos muy positivamente la propuesta de creación de un «Comité Asesor Marítimo», adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, que esperamos contribuya a la coordinación de la política marítima española entre los distintos Ministerios.

En realidad, nuestra propuesta sería la creación de un Ministerio del Mar, con competencias sobre todas las actividades marítimas, o al menos una Secretaría de Estado de Transporte Marítimo, que gestione y unifique todos los asuntos relacionados con nuestro sector.

España necesita una política nacional de marina mercante, como tienen la mayoría de economías desarrolladas, que reconocen que el sector marítimo constituye un activo estratégico que permite salvaguardar la independencia geopolítica, mantener la continuidad del territorio, apoyar a las empresas industriales y resulta imprescindible para el crecimiento económico.

El transporte marítimo puede, además, desempeñar un papel crucial en la lucha por la independencia energética. Nuestro sector no es solo un negocio, sino un socio estratégico para cada país y cada gobierno.

Reino Unido, Dinamarca o los Estados Unidos han analizado recientemente el papel del transporte marítimo para alcanzar sus prioridades a corto y medio plazo. Y todos ellos han concluido en la necesidad de definir o actualizar sus estrategias marítimas para adaptarlas a sus proyectos nacionales.

España debería desarrollar también un conjunto de reformas estructurales que potencien el crecimiento de un sector naviero nacional fuerte y competitivo, mediante un marco regulador sólido y eficiente, requisito indispensable para disponer de una flota mercante de control español de mayor dimensión en relación con nuestro comercio exterior, cuyos ingresos permitan generar una aportación positiva a nuestra Balanza de Fletes marítimos.

Debemos formularnos como reto aumentar progresivamente la cuota de cobertura del comercio marítimo español, que a principios de los años 80, alcanzaba el 70% y actualmente está por debajo del



Resulta fundamental establecer medidas para el desarrollo de biocombustibles a la misma velocidad que se requiere a los buques reducir sus emisiones

VICENTE BOLUDA FOS

20%, lo que se ha traducido en un aumento importantísimo, aunque no bien evaluado, del déficit de la Balanza de Fletes, que es necesario ir reconduciendo.

Finalmente, quiero destacar una buena noticia de los últimos meses. La reactivación del movimiento de pasajeros de línea regular, que en Baleares y Canarias, en el mes de abril, ya recuperaron, e incluso superaron, las cifras previas a la pandemia.

En este sector tan castigado por la crisis, la reapertura, también en abril, de la frontera marítima con Marruecos, tras más de 2 años cerrada, y las previsiones de movimiento de pasajeros en la Operación Paso del Estrecho, invitan al optimismo y permiten ver la luz al final del túnel.

La Operación Paso del Estrecho será nuevamente un reto de coordinación y

logística para las Autoridades españolas, si cabe aún más complicado que en años anteriores, del que seguro que España saldrá airosa como siempre lo ha hecho.

Secretaria General, para terminar quisiera pedirle que tuviera siempre presentes las ventajas que el transporte marítimo aporta a la economía europea y española en términos de sostenibilidad y de reducción de costes externos.

Que a la hora de diseñar o poner en práctica cualquier política de logística o de transportes en España, se tenga muy en cuenta que el Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar no deben considerarse un motivo de preocupación, sino todo lo contrario, los más fieles aliados de la sociedad para conseguir una movilidad sostenible de carga y de personas en Europa.

Celebramos la puesta en marcha del programa de eco-incentivos al transporte marítimo, que espero sea un éxito, y anime al MITMA, y a la Comisión Europea si fuera necesario, a ampliarlo a otros tráficos como los del Norte de África y a otros segmentos del transporte marítimo que también contribuyen a la descongestión de la carretera y a la reducción de emisiones.

Muchas gracias a todos por acompañarnos aquí hoy y sin más le cedo la palabra a la Secretaría General de Transportes, María José Rallo.

DNV