

Nota de Prensa

Madrid, 17 de febrero de 2009

ANAVE ENTREGÓ SUS PREMIOS DE PERIODISMO Y AVANZÓ DATOS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2008

ANAVE ha entregado hoy su Premio de Periodismo, en su VII Edición (para trabajos publicados en 2008), dotado con 6.000 euros, a Ana Munguía (revista mensual "Mar", editada por el Instituto Social de la Marina). Los dos Accésits a los Finalistas, de 2.000 euros cada uno, han correspondido a Iñaki Carrera (publicación quincenal "Transporte XXI") y Javier Ortega Figueiral (diario "La Vanguardia").

Con esta ocasión, ANAVE celebró un acto público en el que tomaron la palabra el Director General de la Marina Mercante, D. Felipe Martínez; el Presidente de Puertos del Estado, D. Mariano Navas y el presidente de ANAVE, D. Juan Riva, quien presentó un avance de datos sobre la evolución de la flota mercante española y el comercio marítimo mundial y nacional en 2008.

Como conclusión a sus palabras, el Presidente de ANAVE afirmó que la necesidad de liquidez es la problemática más urgente de las empresas navieras en la actual coyuntura financiera. *"Nuestra petición de máxima prioridad a la Administración, que hemos reiterado ayer con un escrito al Ministerio de Economía, es que se instrumente, con la mayor urgencia, a través del ICO, una línea de crédito para circulante que sea accesible a empresas no PYMES."*

D. Juan Riva señaló que, según el Fondo Monetario Internacional, el impacto de esta crisis ha sido mucho más fuerte sobre el comercio internacional (que se ha reducido en el último trimestre de 2008 casi en un 45%), que sobre la producción industrial, que ha caído alrededor de un 14%. *"Se trata de un verdadero colapso, que ha conducido al amarre a un número creciente de buques. Todos los analistas internacionales coinciden en señalar que esta paralización del comercio se ha debido no tanto a una reducción de la demanda real de materias primas y productos manufacturados por parte de la industria y los consumidores, sino en mayor medida al bloqueo del mecanismo del crédito a las operaciones de crédito internacional, debido a la falta de confianza entre las instituciones financieras."*

Como consecuencia, *"se ha producido una auténtica caída a plomo de los fletes marítimos en los mercados internacionales"*, muy especialmente en el caso de los graneles sólidos, cuyo principal índice, el *Baltic Dry Index*, que en mayo de 2008 se encontraba en un máximo histórico de 10.800 puntos, cayó en diciembre a niveles de 700 (-93%). Los fletes de petroleros y buques portacontenedores se han mantenido relativamente más estables, habiendo recortado sin embargo sus niveles del orden de un 40%. El Fondo Monetario Internacional prevé que en 2010 la mayor parte de los países comenzarán a recuperarse de la situación de crisis financiera, aunque España probablemente continúe aún en recesión.

D. Juan Riva se mostró optimista sobre una recuperación relativa de los fletes, tan pronto se desbloquee el crédito internacional. *"No obstante", afirmó, "las carteras de pedidos de buques nuevos, tanto de petroleros, como especialmente de graneleros y portacontenedores, para entrega los próximos 3 o 4 años, están en niveles muy altos, por lo que los elevados niveles de entregas de nuevos buques harán crecer la oferta de transporte y los fletes se mantendrán, probablemente, en niveles relativamente bajos bastante tiempo."*

En el mercado marítimo nacional, el tráfico total en los puertos de interés general sufrió en fuerte descenso en el último trimestre del año y en el conjunto de 2008 descendió hasta unos 470 millones de toneladas, un 2% menos que en 2007. *“Se trata de la primera vez desde 1992 que desciende el tráfico en el conjunto de los puertos españoles”*, resumió D. Juan Riva.

Según el Gabinete de Estudios de ANAVE, al 1 de enero de 2009, las navieras españolas controlaban 270 buques mercantes de transporte, con 4,26 millones de toneladas de arqueo (GT). En el último año, el número de buques se redujo en 14 unidades, mientras que el tonelaje disminuía únicamente en un 0,8%, confirmando la tendencia ya observada de incorporación a la flota buques de mayor porte que los que se van dando de baja. Operan bajo pabellón español 160 buques (el 60%), con 2,36 millones de GT (que suponen el 55% del tonelaje). La flota mercante de pabellón español se redujo en 5 unidades el pasado año, sin embargo su tonelaje se mantuvo casi constante con un ligero aumento del 0,1%. Por su parte, las navieras españolas operan bajo banderas extranjeras 110 buques (1,9 millones de GT).

Las navieras españolas incorporaron en 2008 un total de 10 buques nuevos, frente a los 13 buques del año anterior, con un valor total de unos 218 millones de euros (658 millones en 2007). A pesar de esta menor inversión, la continuidad la incorporación de buques a la flota controlada sitúa su edad media en 15,8 años, muy por debajo de la edad media de la flota mundial (18 años). La flota de pabellón español también se sitúa entre las más jóvenes del mundo con una edad media de 13,7 años y continúa en 2009, un año más, en la lista blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo.

En el terreno normativo nacional, destacan dos proyectos de Ley de la pasada legislatura que no llegaron a tramitarse: el Proyecto de Ley General de la Navegación, en cuyo proceso de elaboración las aportaciones de ANAVE fueron muy tenidas en cuenta, y la modificación del la Ley de régimen económico de los puertos, sobre la cual *“ANAVE ha formulado una serie de alegaciones:*

- *Que se instrumenten unos mecanismos de compensación de la eliminación de las bonificaciones a tráficos insulares y reducción a los de SSS, para evitar que suban las tasas en estos tráficos tan sensibles.*
- *Dado que cada Autoridad Portuaria podrá fijar las cuantías de sus tasas, pedimos que se instrumente un mecanismo que evite subidas excesivas sobre los tráficos cautivos de un determinado puerto.*
- *Respecto a la prestación de los servicios de estiba, creemos que se debería dar algún paso adelante en su eficiencia. En particular, hemos propuesto que la jornada de trabajo se ajuste a los horarios de los buques, y no a la inversa, como hasta ahora.”*

No obstante, el Presidente de ANAVE insistió en que, a corto y medio plazo, la problemática más urgente de las empresas navieras en la actual coyuntura financiera la necesidad de liquidez y que la petición más urgente de ANAVE es *“que se instrumente, con la mayor urgencia, a través del ICO, una línea de crédito para circulante que sea accesible a empresas no PYMES.”*