

Nota de Prensa

Madrid, 16 de febrero de 2010

ANAVE ENTREGÓ SUS PREMIOS DE PERIODISMO Y AVANZÓ DATOS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2009

Adolfo Utor, presidente de ANAVE: *“Pedimos que el apoyo al transporte marítimo sea un objetivo prioritario para el ministerio. Nos parece plenamente coherente con el objetivo manifestado por el ministro de promover los modos de transporte más sostenibles.”*

ANAVE ha entregado hoy su Premio de Periodismo, en su VIII Edición (para trabajos publicados en 2009). El primer premio, dotado con 6.000 euros, fue entregado a *Telemadrid*, por un reportaje de 53 minutos de duración titulado *“Mar adentro”* y emitido por el programa *“Mi cámara y yo”*. Los dos Accésits a los Finalistas, de 2.000 euros cada uno, han correspondido a Ana Medina, por un artículo publicado en el diario *Expansión*, y Samuel Rodríguez, por un reportaje publicado en la publicación mensual *Logística, transporte y almacenaje*.

Con esta ocasión, ANAVE celebró un acto público en el que tomaron la palabra el Secretario General de Transportes, D. José Luis Cachafeiro, y el presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, quien presentó un avance de datos sobre la evolución de la flota mercante española y el comercio marítimo mundial y nacional en 2009.

En el terreno normativo nacional, señaló Adolfo Utor: *“La principal novedad, salvo sorpresas, será la modificación de la Ley de régimen económico de los puertos. Hemos felicitado a PSOE y PP por el acuerdo que hará posible que esta Ley salga adelante de forma consensuada. Es fundamental que tenga como resultado un apoyo decidido al desarrollo del transporte marítimo, que es el medio de transporte más sostenible en términos medioambientales y un instrumento clave para el relanzamiento de la economía española, por su notable incidencia en la competitividad de las importaciones y exportaciones de nuestra industria.”*

El presidente de ANAVE concretó *“tres aspectos importantes:*

- 1. Es imprescindible que se instrumenten unos mecanismos para **compensar la eliminación o reducción de las bonificaciones a tráficos insulares y de Short Sea Shipping**, para evitar que suban las tasas en estos tráficos tan sensibles. Para hacer más competitivo el transporte marítimo, el esfuerzo debería ir dirigido a bajar las tasas, no a subirlas.*
- 2. De la misma manera, se deben poner los medios para que sea posible **mejorar de la relación coste/prestaciones de todos los servicios portuarios**.*
- 3. Y, por último, hemos propuesto la **presencia de una representación de los armadores en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias**, dado que se trata de organismos públicos que gestionan infraestructuras públicas y que, además, se autofinancian con las tasas y cánones que perciben de los clientes. Pensamos que esa presencia de los clientes navieros redundará en una tendencia a la moderación de los costes de tasas y servicios portuarios.”*

Por todo ello, como queda dicho, Adolfo Utor pidió *“que el apoyo al transporte marítimo sea un objetivo prioritario para el ministerio de Fomento. Nos parece plenamente coherente con el objetivo manifestado por el ministro de promover los modos de transporte más sostenibles. Por ello, pedimos que la misma firmeza con la que se ha abordado recientemente la necesidad de racionalizar costes y eliminar ineficiencias en el transporte aéreo, se aplique también para el transporte marítimo.”*

“Además de los aspectos relacionados con la Ley de Puertos, este apoyo debería significar, por una parte, eliminar las diferencias que actualmente discriminan negativamente al transporte marítimo en la aplicación de las subvenciones existentes en el transporte de pasajeros residentes en territorios no peninsulares. Y, desde luego, si queremos que siga existiendo una flota mercante de pabellón nacional, apoyar al transporte marítimo significa también no imponer restricciones al empleo de tripulantes extranjeros más allá de lo que ya contempla la Ley de Puertos y Marina Mercante que es equivalente a la media de los registros europeos. Las empresas navieras necesitan profesionales bien formados y experimentados para operar en el día a día nuestros complejos y costosísimos buques. Y, al mismo tiempo, para ser técnicamente y económicamente viables, las empresas navieras españolas están obligadas a compaginar una alta calidad de sus tripulaciones con unos costes competitivos.”

Utor había comenzado señalando que, según el Fondo Monetario Internacional, **la crisis internacional no ha golpeado con la misma fuerza a todos los países.** *“Las economías avanzadas registraron de media en 2009 un descenso en su PIB del -3,2%, pero algunos, como Japón, lo vieron caer hasta un 5,2%. En España, donde en 2008 había crecido un modesto 0,9%, cayó un 3,6%, cifra algo más negativa que la media de los países desarrollados, pero ligeramente mejor que la media de la zona EURO (-3,9%). Las previsiones para este año 2010 anuncian incrementos positivos del 10,0% en China, del 2,1% en la media de las economías avanzadas y algo inferiores en la zona EURO (1,0%), resultando una media mundial al 3,9%. Datos esperanzadores que deberían hacer que la demanda global de transporte se recuperase a niveles similares a los de 2008. El FMI prevé, sin embargo que en España el PIB descienda aún algo más (-0,6%) en 2010, y registre un crecimiento muy bajo (+0,9%) en 2011, cuando la economía mundial esté ya creciendo a razón del 4,3%.”*

*“Aunque estas perspectivas de evolución de la demanda son positivas, hay que tener muy en cuenta también la evolución previsible de la oferta de transporte. Las incorporaciones de buques van a superar de forma muy notable al aumento de la demanda, con lo que los fletes se mantendrán bajos. Dicho de otra forma, **la travesía del desierto va a ser bastante más larga para el sector naviero que para el conjunto de la economía mundial.**”*

Sobre la base de los datos oficiales de Puertos del Estado hasta noviembre, ANAVE estima que el tráfico en los puertos españoles habrá descendido en 2009 alrededor de un 12,8%, pero también con diferencias notables entre unos y otros puertos: mientras Valencia perdió sólo un 3,9% de sus cargas y Algeciras un 6,8%, el tráfico cayó en Barcelona un 17,6%. En todo caso, estas cifras son similares a las de los principales puertos europeos, como Amberes (-16,7%), Rotterdam (-11,9%), Marsella y Génova (ambos -13,0%).

Según el Gabinete de Estudios de ANAVE, al 1 de enero de 2010, las navieras españolas controlaban un total de 247 buques mercantes de transporte, con 3,95 millones de toneladas de arqueo (GT). En el último año, el número de buques se redujo en 20 unidades y el tonelaje disminuyó en un 6,8%. Este descenso de la flota es atribuible, sobre todo, a bajas de unidades de edad avanzada que se mantenían rentables a los elevados fletes de 2007 y 2008, pero que en la situación actual resultan insostenibles.

De esta flota, al 1 de enero de 2010, operaban bajo pabellón español 150 buques (el 61%), con 2,27 millones de GT (que suponen el 58% del tonelaje). Los buques operados por las navieras españolas bajo banderas extranjeras eran 97 (el 39%) con 1,7 millones de GT (el 42%).

Las navieras españolas incorporaron en 2008 un total de **6 buques nuevos**, frente a los 10 buques del año anterior, si bien su valor, **394 millones de euros**, fue casi el doble que la cifra de 218 millones de euros de 2008, debido a que se trata en este caso de buques de alta complejidad y tecnología. Con estas incorporaciones y las bajas de buques de edad avanzada, la edad media de la flota total controlada se sitúa en 14,9 años, muy por debajo de la flota mundial (18,9 años). **La flota de pabellón español, con 13,2 años, se sitúa entre las más jóvenes del mundo y continúa en 2010, un año más, en la lista blanca del Memorándum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo.**

Gabinete de Prensa de ANAVE

Paula Díaz / Tel: 91 458 00 40 / pdiaz@anave.es

Presentación completa de Adolfo Utor disponible en www.anave.es