

ASAMBLEA GENERAL ANAVE - HOTEL RITZ -25 JUNIO 2015
DISCURSO ADOLFO UTOR EN ALMUERZO DE CLAUSURA

Sra. Secretaria General de Transportes, Sres. Diputados, Autoridades, Sras. y Sres., amigos todos. Bienvenidos a este almuerzo de clausura de la Asamblea anual de ANAVE.

Para mí este acto tiene en esta ocasión una singularidad especial porque, al haber completado el máximo mandato estatutario de 6 años como presidente de la Asociación, me llega el momento de pasar el timón a otra persona. En la asamblea que acabamos de celebrar ha resultado elegido D. Alejandro Aznar, presidente del grupo Ibaizábal. Alejandro, enhorabuena, ya sabes que desde mi puesto en la Comisión Permanente tendrás todo mi apoyo para lo que pueda ser útil.

También hemos tomado hace unos minutos un acuerdo que considero muy positivo, aceptando el reingreso en la asociación de la Compañía Trasmediterránea, lo que nos va a permitir volver a representar a la generalidad del sector naviero español, algo que considero especialmente importante en la situación actual, en la que conviene que el sector esté lo más unido posible.

Convendrán conmigo en que estos últimos 6 años, en los que he estado en la presidencia de ANAVE, desde junio de 2009, no han sido precisamente años fáciles.

En este tiempo hemos sido testigos de una larga y profunda crisis económica de alcance mundial que ha golpeado con especial dureza a España, hasta el punto de que, aunque las cifras macroeconómicas ya nos hablen de recuperación, seguimos padeciendo sus consecuencias en términos de desempleo.

Esa crisis pilló por sorpresa al sector marítimo mundial, que llevaba varios años en un boom de encargos de nuevas construcciones. Al caer la demanda e irse entregando progresivamente estos buques, se generó un enorme excedente de flota que produjo una gravísima crisis de fletes en todos los principales segmentos del mercado.

El último año nos ha traído, por fin, una esperanzadora recuperación del mercado de fletes de petroleros, mientras que, por el contrario, el de los graneleros está padeciendo nuevamente entregas masivas de buques que se encargaron sobre todo entre 2011 y 2012, años en los que los precios de los buques estuvieron muy bajos. La consecuencia es que el principal índice de fletes de carga seca, el BDI, cayó desde el pasado otoño hasta alcanzar en febrero de este año unos niveles mínimos históricos de los últimos 30 años. Esto pone de nuevo de manifiesto el carácter fuertemente cíclico que hace de este sector un terreno difícilísimo, un auténtico reto para las empresas.

Porque los armadores tienen que compaginar tener sus ingresos indexados con este mercado de fletes, que más parece una montaña rusa, con un marco regulatorio, especialmente en el terreno medioambiental, que cada año nos trae nuevas normas, con nuevos requisitos, que suponen más y más costes. Dicho simplemente así, ya parece bastante difícil, pero en realidad es aún más complicado. ¡Ojalá se tratase simplemente de asumir que las nuevas normas medioambientales exigen asumir mayores costes!

La realidad es que en muchas ocasiones, el cumplimiento de las nuevas normas puede conseguirse por diferentes vías, lo que sitúa a la empresa armadora en un verdadero dilema sobre cuál es la más adecuada para cada buque y cada tráfico. Y a eso hay que añadir que, con frecuencia, no están claras las normas aplicables. Éste es, por ejemplo, el caso de los nuevos límites del contenido de azufre en los combustibles marinos que han entrado en vigor el 1 de enero de este año.

- Algunos armadores españoles que operan metaneros de calderas utilizando una mezcla de gas evaporado y fuel oil, han estado unos dos años sin saber a ciencia cierta si la Comisión autorizaría este sistema para cumplir los nuevos límites.
- Por otra parte, varios países europeos están prohibiendo el uso de scrubbers (depuradores de gases de exhaustación) de ciclo abierto, en una aplicación muy estricta de la llamada Directiva marco del Agua. Ésta es una norma del año 2000, que no tuvieron en cuenta ninguna de las instituciones comunitarias (Comisión, Consejo y Parlamento) al adoptar en 2012 la última modificación de la Directiva sobre combustibles marinos.

Esta inseguridad jurídica en la aplicación de las normas medioambientales no es ni mucho menos una excepción. Es muy probable que el año próximo entre en vigor el Convenio internacional sobre gestión de las aguas de lastre de los buques, que también va a exigir inversiones similares, del orden de varios millones de euros por buque, y a fecha de hoy persisten enormes dudas, tanto jurídicas como técnicas, sobre cómo va a ser su aplicación, tanto internacionalmente como en España.

En este terreno, Sra. Secretaria de Estado, las empresas navieras españolas pedimos el mayor apoyo posible de la Administración. Y conste que no hablo de dinero, sino de la máxima colaboración, consulta y transparencia a la hora de adoptar nuevas normas que nos afecten. Un ejemplo es el Real Decreto 290 de este año, que traspone la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos. Tras más de un año de contactos con los ministerios de Fomento, Industria y Medio Ambiente, en los que fuimos consultados sobre varios borradores, el último de ellos a finales del mes de febrero, cuando por fin se publica el Decreto, a mediados de abril, nos encontramos con novedades en el texto del mismo que no nos habían sido consultadas y, lo que es peor, con una fecha inmediata de entrada en vigor, el mismo día de su publicación. Y se trata de una norma de notable complejidad, como lo demuestra el hecho de que,

aunque han pasado algo más de dos meses desde que fue publicada, aún persisten no pocas dudas sobre algunos detalles en su aplicación.

El proceso de consultas a que he hecho referencia nos demuestra que existió toda la voluntad de la Administración de evitar sorpresas o perjuicios imprevistos al sector, pero el resultado final nos ha traído muchas dudas, preocupaciones y perjuicios económicos.

Nuestra propuesta sería que no se publicase ninguna norma sin dar un plazo razonable para que los armadores puedan prepararse para la misma y sin que se haya previamente instruido detalladamente a las Capitanías marítimas sobre cómo debe aplicarse. Creo que hay aquí un campo claro para la mejora, para lo que las empresas navieras ofrecemos nuestra plena colaboración, a través de los servicios técnicos de ANAVE.

En el periodo de mi presidencia de ANAVE, hemos sido también testigos de otros cambios regulatorios, en ámbitos distintos del medioambiental, algunos de ellos de enorme calado para haberse producido en solo 4 años, que han añadido a la mesa de los armadores, por si no tuviesen bastante con la crisis de fletes y las normas medioambientales, nuevas e importantes incertidumbres.

Algunos cambios han sido promovidos desde dentro, como la Ley 14/2014 de la Navegación Marítima, que valoramos positivamente, porque ha actualizado y consolidado toda la legislación marítima. Pero otros cambios nos han venido impuestos desde fuera por la Comisión Europea, como la Ley 33/2010, que revisó en profundidad el régimen de tasas portuarias; la Decisión de la Comisión de julio de 2013, que declaró incompatible con la normativa europea el llamado Tax Lease de incentivos fiscales a la inversión en buques o la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, de diciembre de 2014, que ha impuesto la modificación de la legislación española sobre el servicio de estiba en los puertos.

Sobre este último punto, aprovecho la presencia del Presidente de Puertos del Estado para pedirle que, en el diseño del nuevo marco legal sobre la estiba, además de la opinión de las empresas y trabajadores del propio sector estibador, se tengan en cuenta debidamente los intereses de los usuarios de los mismos, es decir, de los cargadores y navieros, y que se establezca como objetivo prioritario conseguir la mayor eficiencia posible de los puertos españoles.

Aprovecho para felicitar a Puertos del Estado por el Observatorio de los Servicios Portuarios, que ya funciona a velocidad de crucero y que nos está aportando datos muy interesantes precisamente sobre la eficiencia de los puertos españoles y claras pistas sobre como mejorarla. Esta iniciativa, pionera a nivel mundial, cuenta con todo el apoyo de ANAVE, porque progresando en la eficiencia de los puertos no haremos sino mejorar sus oportunidades de captación de tráfico y cargas, lo que redundará en

más trabajo y negocio para las empresas que prestan los servicios portuarios y para sus trabajadores.

Aunque sea muy brevemente, porque no quiero extenderme, debo mencionar dos terrenos en los que pensamos se requiere iniciativa de la Administración:

- Por una parte, son bien conocidas las expectativas que ha despertado el uso de Gas Natural Licuado como combustible marino. Hay un enorme potencial para España en este campo, en beneficio de las empresas suministradoras, los puertos y las navieras y no debemos perder la iniciativa frente a los países del norte de Europa. Es fundamental poner los medios para contar con una red de suministro de GNL en los puertos españoles, y no en 2025, como ha aprobado la Unión Europea, sino lo antes posible.
- Y, telegráficamente: como un elemento más, de gran importancia, para completar el marco regulatorio medioambiental del sector marítimo, pedimos que España ratifique lo antes posible el Convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques y que promueva en el marco de la UE la ratificación por otros países, para que entre en vigor lo antes posible.

He dejado para el final dos malas noticias, ambas relacionadas con la flota mercante de pabellón español. Por una parte, en el pasado año 2014 y en los primeros meses de este 2015, esta flota ha experimentado nuevos descensos que, unidos a los que registró en 2013, conducen a que, en sólo dos años y medio, haya perdido el 13% de sus unidades y nada menos que el 27% de su capacidad de transporte. Y, por otra, como consecuencia de las deficiencias detectadas en algunos buques españoles durante el pasado año, el pabellón español, tras 10 años en la lista Blanca del Memorandum de París, pasará a la lista Gris desde el próximo día 1 de julio.

Ésta última es una noticia muy negativa para los armadores de los buques de bandera española, porque traerá como consecuencia un endurecimiento de las inspecciones a los mismos en los puertos europeos. Por tanto, los armadores somos los primeros y más directos interesados en volver cuanto antes a la lista Blanca. ¿Cómo conseguirlo?, pensamos que, en este campo, como en la gran mayoría de los relacionados con el sector marítimo, España haría muy bien en intentar ser lo menos “diferente” posible.

¿Cómo puede entenderse que registros como los de Malta, Islas Marshall o Bahamas, Estados con una mínima Administración y enormes flotas abanderadas puedan estar totalmente consolidados en puestos destacados de la Lista Blanca? Honestamente, pensamos que la única forma de conseguirlo no es otra que aumentar las posibilidades de la Administración marítima para delegar sus inspecciones en las Organizaciones Reconocidas, para entendernos, en Sociedades de Clasificación. Tenemos hoy con nosotros a representantes de las que cuentan con mayor presencia en España. Son organizaciones de enorme capacidad técnica y prestigio internacional.

ANAVE ha presentado recientemente al ministerio de Fomento un informe en el que se identifican las razones que entendemos causantes de la pérdida de competitividad de nuestro Registro Especial de Canarias y las dificultades técnicas que hoy día lo hacen poco atractivo. A continuación, proponemos un conjunto de medidas en dos órdenes: técnico y laboral, con el objetivo de invertir la preocupante tendencia negativa que viene sufriendo nuestra flota nacional. Hemos argumentado, además, que los principales beneficiarios serían precisamente la Administración española y las oportunidades de empleo para los marinos españoles. Pensamos que algunas de estas medidas se podrían y deberían adoptar en cuestión de semanas si hubiese voluntad para ello.

Sin entrar en detalles, quiero mencionar al menos la necesidad de preparar adecuadamente las inspecciones intermedias del Convenio marítimo de la OIT, que comenzarán este mismo verano, por ejemplo, regulando las agencias de manning, que aún no están reconocidas adecuadamente en España.

Por mi parte, una vez concluido mi mandato como presidente de ANAVE, voy a dedicar todos mis esfuerzos a seguir creciendo y mejorando mi propia empresa. Hemos iniciado con éxito hace ya más de dos años un proceso de internacionalización con servicios regulares con ferries de pasaje desde Florida a Bahamas, que nos ha demostrado una vez más a nosotros mismos que las empresas españolas estamos perfectamente capacitadas para competir internacionalmente en todos los mercados, como ya lo hacen los armadores españoles aquí presentes, en sectores como petroleros, graneleros, gaseros, transportes de vehículos, ferries, remolcadores, y un largo etcétera.

Como ven, Sra. Secretaria General, amigos todos, les dejo abiertos multitud de campos en los que la Administración y el sector tenemos objetivos comunes, y en los que es muy necesaria y urgente reforzar la colaboración. ANAVE, hoy incluso con mayor representatividad, se ofrece a ello. Como ya he dicho, nos consta y agradecemos muy sinceramente que también existe esa voluntad de colaboración por parte de la Administración, y tanto del ministerio de Fomento, muy especialmente de la Dirección General de la Marina Mercante, como los de Empleo, Medio Ambiente, Industria, etc. Propongo que pongamos cada uno un poco de nuestra parte para profundizar en esa colaboración con la mayor eficiencia posible.

Les doy las gracias por el apoyo que he recibido durante mi presidencia y le deseo al nuevo presidente de ANAVE, Alejandro Aznar, todos los éxitos en estas tareas y en las que sin duda seguirán surgiendo.

Muchas gracias