

Nota de Prensa

Madrid, 4 de marzo de 2014

ANAVE ENTREGÓ SUS PREMIOS DE PERIODISMO 2013

D. Adolfo Utor, Presidente de ANAVE:

“El descenso del tonelaje bajo pabellón español que se registró el pasado año (un 8,0%) es el mayor desde la creación del Registro Especial de Canarias en 1992. Este hecho, junto con el ligero aumento de la flota controlada por las navieras españolas bajo otros pabellones, pone nuevamente de manifiesto la baja competitividad del Registro canario”.

“ANAVE propondrá a la Administración que se analicen otros posibles modelos para optimizar el uso de los recursos de SASEMAR, por ejemplo cediendo parte de la gestión y servicios a empresas privadas.

El Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Víctor Jiménez, y el Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, entregaron hoy los Premios ANAVE de Periodismo, en su XII Edición (trabajos publicados en 2013). El primer premio (6.000 euros), correspondió a D. Javier Ortega Figueiral (“La Vanguardia” y “Diario de Ibiza”). Los dos accésits, (2.000 euros cada uno), recayeron en Dña. Ana Munguía Benito (revista “Mar”) y en D. Carlos Núñez Sánchez (programa “Españoles en la Mar”, de Radio Exterior de España/Radio Nacional).

ANAVE presentó un avance de datos sobre el entorno económico internacional, el comercio marítimo mundial y nacional y la evolución de la flota mercante española en 2013. Según los datos oficiales de Puertos del Estado, el tráfico total en los puertos españoles de interés general descendió en 2013 un 3,5%, hasta 459 Mt. *“6 años más tarde, estamos aún un 5% por debajo de los valores anteriores a la crisis”*, señaló D. Adolfo Utor. La mayor parte de este descenso se debe a la reducción de la partida de contenedores en tránsito internacional, que cayó un 4,6%. Para los tráficos de las navieras españolas, tienen especial interés los puertos insulares: Baleares, Tenerife y Las Palmas. Resultan llamativos los descensos de los graneles sólidos y la mercancía general en los puertos canarios, mientras Baleares consigue mantener su tráfico total, gracias al aumento de la carga general. *“Las navieras españolas han sufrido, un año más, una demanda muy baja en algunos de sus tráficos principales.”*

Según datos de ANAVE, a 1 de enero de 2014, las navieras españolas controlaban 211 buques mercantes de transporte, con 3,83 millones de toneladas de arqueo (GT). Durante 2013, el número de buques se redujo en 12 unidades (11 de ellas bajo pabellón español y 1 bajo pabellón extranjero) y el tonelaje en un 3,8%. Operan bajo pabellón español el 57% de las unidades y el 60% del tonelaje controlado por las navieras españolas. *“El descenso del tonelaje bajo pabellón español (un 8,0%), es el mayor que se registra desde la creación del Registro Especial de Canarias en 1992. Este hecho, junto con el ligero aumento de la flota controlada por las navieras españolas bajo otros pabellones, pone nuevamente de manifiesto que el Registro canario sigue en situación de baja competitividad respecto de otros registros europeos, como Malta, Chipre o Madeira, y plantea la necesidad urgente de poner en marcha medidas de refuerzo de su competitividad, que ANAVE lleva reclamando ya hace años.”*

Debido a lo prolongado de esta crisis, los armadores españoles incorporaron en 2013 sólo 2 buques mercantes de nueva construcción, un quimiquero y un asfaltero, con un valor total de unos 37 millones de euros. La edad media de flota total controlada por las navieras españolas se sitúa en 14,4 años, muy por debajo de la flota mundial (17,3 años). La flota de pabellón español se mantiene entre las más jóvenes del mundo, con una media de 12,6 años. Un año más, la flota de bandera española continúa en 2013 en la lista blanca del Memorándum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo.

El Presidente de ANAVE también anunció noticias positivas. *“En 2013, los ataques piratas se han reducido un 11% en el mundo y un 80% en la zona de Somalia y Golfo de Adén, donde sólo se registraron 15 ataques, frente a 217 en 2011, y ningún secuestro. Este resultado tan positivo es consecuencia conjunta de la continuada protección de las fuerzas navales y de las mejores medidas de autoprotección aplicadas por los buques. A lo largo del último año numerosos países europeos han ido siguiendo el ejemplo que España ya marcó en 2009, autorizando el embarque de guardias armados.”* Sin embargo, *“es necesario mantener la protección naval en esa zona.”* Además, en los últimos meses ha crecido la preocupación por el aumento de casos en la zona de Golfo de Guinea, especialmente en Nigeria. En el terreno medioambiental, *“según datos de ITOPF, en 2013 los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron 7.000 toneladas. Siendo cierto que esta cifra es ligeramente superior a los mínimos históricos de 2011 y 2012, de menos de 1.000 t, confirman la tendencia decreciente de la última década.”*

“No son tan positivas las noticias sobre la tramitación del Reglamento europeo sobre acceso al mercado de los servicios portuarios y la Directiva sobre el despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos. En ambos casos, las enmiendas introducidas en la tramitación están vaciando de contenido las propuestas iniciales de la Comisión. En el caso de los puertos, se pretende excluir del ámbito de aplicación del Reglamento al servicio de practicaaje. La estiba y los servicios al pasaje ya están fuera. En el caso de las infraestructuras para combustibles alternativos, las enmiendas presentadas en el Parlamento Europeo y aún más las acordadas en el Consejo de Ministros, conducen a una eliminación casi total de los compromisos fijados en la propuesta de la CE, que se sustituyen por objetivos no concretos con frases del estilo de ‘los suficientes’ o ‘los necesarios’ que a nada comprometen.”

A continuación, D. Adolfo Utor señaló que *“una de las principales tareas de ANAVE durante 2013 fue colaborar con la Administración y con las empresas navieras en la aplicación en España del Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT. ANAVE tradujo y adaptó un curso de e-Learning, en colaboración con Bureau Veritas, que ha permitido la formación de casi 200 marinos de empresas asociadas a ANAVE. Y continúa la labor de las empresas intercambiando sus experiencias y trabajando juntas para encontrar soluciones a las dificultades que todavía siguen surgiendo. El Convenio entró en vigor el 20 de agosto del pasado año y, gracias a la excelente cooperación que se consiguió entre el sector y la Administración, fue posible cumplir el objetivo común de que todos los buques españoles que necesitaban los certificados correspondientes pudieran obtenerlos antes de esa fecha. Pensamos que ANAVE desempeñó una labor de coordinación útil para conseguir este objetivo.”*

ANAVE ha mantenido la presidencia de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que agrupa a prácticamente todos los intereses relacionados con la multimodalidad, incluyendo a Puertos del Estado y a 11 Autoridades Portuarias, además de asociaciones sectoriales como ANESCO, FETEIA, CETM, etc. *“SPC Spain ha sido elegida por la Comisión Europea como la única entidad privada española que participa en el Plenario del Foro Europeo de Transporte Marítimo Sostenible.”*

“En el ámbito nacional, una de las medidas más esperadas y aplaudidas por el sector fue la bajada de las tasas portuarias, concretada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014. (...) Pero, a finales de enero, y mediante un Real Decreto-Ley, se introdujo un aumento del 96,6% en la tasa de ayudas a la navegación, cuya subida acumulada respecto a 2012, es del 128%. Esta subida pretende enjugar las pérdidas de explotación, de unos 9 millones de euros que prevén las cuentas de SASEMAR para este ejercicio, a pesar de contar con unas subvenciones de explotación de la Administración General del Estado por valor de 110 millones de euros. En el Comité Directivo de ANAVE se ha acordado proponer a la Administración que se analicen otros posibles modelos para optimizar el uso de los recursos, por ejemplo cediendo parte de la gestión y servicios a empresas privadas, como se lleva a cabo en numerosos países de nuestro entorno y en línea con la gestión europea de estos asuntos a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.”