

# La clave para devolver la competitividad a la bandera española

Según los datos elaborados por el gabinete de estudios de ANAVE, a 1 de enero de 2019, las empresas armadoras y navieras españolas controlaban un total de 220 buques mercantes de transporte, con 4.485.725 GT y 3.991.172 tpm. De este total, había 115 buques (el 52% de las unidades) bajo bandera española (en todos los casos en el Registro Especial de Canarias, REC), que sumaban 2.158.918 GT (el 48%) y 1.506.659 tpm (38%).

Respecto de la situación 12 meses antes, tras varias altas y bajas, la flota que opera bajo bandera española había mantenido el mismo número de unidades pero sus GT habían disminuido en un 5,5%. Por su parte, la flota operada bajo pabellones extranjeros (en su inmensa mayoría otros registros de la UE) había aumentado en 9 buques y en un notable 26,3% de sus GT.

Las cifras son tozudas y siguen indicando claramente que la bandera española es una alternativa cada vez menos competitiva que otras comunitarias, como Malta, Portugal (Madeira) y Chipre. De las 419.052 GT de los 8 buques nuevos que se incorporaron el pasado año a la flota de control español, suponiendo una inversión de unos 450 millones de euros, el 99% lo hizo en registros europeos no españoles.

Es una lástima que el REC no ofrezca a los armadores un marco más competitivo, porque en este año 2019 está previsto que se entreguen otros 11 buques de nueva construcción, con un total de 533.000 GT. Incluso es posible que, para finales de este año, la flota de control español haya recuperado la cifra de 5 millones de GT, que no se alcanzaba desde 1986, hace 33 años.

La marina mercante española podría ser un poderoso vector de crecimiento, desarrollo y de creación de empleo, tanto en buques como en otros segmentos del cluster marítimo español. Los 20 buques nuevos que los armadores españoles recibirán entre el pasado año y éste podrían haber creado más de 600 empleos directos de calidad para marinos españoles, con plena cobertura de seguridad social.

Los registros europeos más competitivos no lo son únicamente por razones fiscales, ya que el marco del REC es muy favorable en este aspecto. Sin embargo, las numerosas dificultades administrativas y laborales del REC impulsan claramente a optar por aquellos registros europeos que son más flexibles, más ágiles, que aprovechan al máximo las ventajas de la digitalización para ofrecer tiempos de respuesta muy rápidos a los armadores. A los que, por cierto, tratan como a clientes: inspeccionar un buque y emitir un certificado lo entienden como un servicio a los mismos.

*Las cifras siguen indicando claramente que la bandera española es una alternativa cada vez menos competitiva que otras comunitarias, como Malta, Madeira y Chipre*

Por eso, el elemento clave, sin el cuál el REC no volverá a ser atractivo y seguirá perdiendo flota, sería que todas las competencias administrativas relacionadas con sus buques en materias laborales, sanitarias, de medio ambiente, de seguridad marítima, etc, se centralizasen en un único organismo gestor que asumiese todas las competencias y pudiese funcionar de manera mucho más ágil que los departamentos de la Administración tradicional y con un enfoque mucho más empresarial.

ANAVE  
Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.  
Tel.: +34 91 458 00 40  
anave@anave.es  
www.anave.es

