

PALABRAS DEL PRESIDENTE DE ANAVE, D. ALEJANDRO AZNAR TRAS LA ASAMBLEA ANUAL 2020

Por videoconferencia – 23 junio 2020 – 13.45 h

Ilustrísima Sra. Secretaria General de Transportes y Movilidad, Sr. Director General de la Marina Mercante, Sr. Presidente de Puertos del Estado, muchas gracias por acompañarnos en este sencillo acto de clausura de la asamblea anual de ANAVE.

Espero que puedan también estar con nosotros en el almuerzo que tenemos previsto celebrar, “Coronavirus mediante”, el 13 de octubre, en el hotel Wellington, con CARUS, como patrocinador principal y DNV GL y CEPSA como copatrocinadores, a quienes agradezco muy sinceramente su apoyo a ANAVE.

Les hemos hecho llegar a las autoridades del ministerio nuestro informe anual, **Marina Mercante y Transporte Marítimo, 2019-2020**. En el mismo hemos recogido numerosas cifras, tablas y gráficos sobre la evolución del transporte marítimo en el mundo y en España en el último año. Por ello solo voy a citar unos pocos datos del mismo.

Haciendo un breve balance de los últimos doce meses, es evidente que la **economía internacional** se estaba complicando y frenándose su crecimiento ya antes de llegar la crisis del coronavirus. En 2019, **el comercio marítimo mundial creció solamente un 0,6%** y en España, **el comercio marítimo nacional** (importaciones, exportaciones y cabotaje) **disminuyó un 1,2%**, principalmente debido a un notable descenso de las importaciones de graneles sólidos.

En este contexto ha llegado la crisis sanitaria. Su impacto sobre las empresas navieras ha sido en muchos casos muy grave, especialmente en las que operan buques de pasaje, que han tenido que amarrar buena parte de su flota durante varios meses y operar el resto sin poder cubrir sus costes y, hasta ahora, con un apoyo público muy limitado. Otros segmentos de la flota que operan en tráficos de corta distancia o de graneles sólidos también están sufriendo las consecuencias de una menor actividad económica agravada por el coronavirus. No cabe duda de que va a ser necesario un gran esfuerzo para su recuperación económica. **Recientemente, nos han adelantado informalmente que está previsto ampliar las reducciones de las tasas portuarias a estos servicios que se aprobaron en el RD ley 15/2020. ¿Es posible dar a nuestras empresas más detalles?**

Por otra parte, frente a una economía y un comercio marítimo que, tanto en España como en el mundo, crecían más lentamente, **los armadores españoles han estado invirtiendo muy notablemente para renovar y aumentar sus flotas.**

A comienzos de este año, las empresas españolas controlaban un total de 216 buques mercantes de transporte, con **un tonelaje que había crecido en el último año un 12,6%, hasta algo más de 5 millones de GT, cifra que no se alcanzaba desde 1986**. En los últimos 4 años, gracias a unas **inversiones de unos 1.850 millones de euros**, la flota total controlada por armadores españoles ha crecido muy notablemente, **más de un 32%**, pero la gran mayoría de ese tonelaje se ha inscrito en otros registros europeos, sobre todo Madeira, Chipre y Malta. Por eso, actualmente, **solo la mitad de esos buques operan bajo bandera española**.

En los próximos meses, será importante poner en marcha un plan de relanzamiento del sector naviero en el marco de la recuperación económica de España, y **quisiéramos trabajar con el gobierno para ver de qué forma la marina mercante puede contribuir a ello**. A nuestro entender, un elemento muy importante puede ser la **mejora del registro español de buques**.

Hace ahora un año, el ministro Ábalos anunció un estudio sobre las posibilidades de potenciar la competitividad del Registro Especial de Canarias. Finalmente han sido dos estudios, que nos consta que ya están acabados y entregados, aunque no se hayan hecho públicos sus resultados.

ANAVE lleva al menos 15 años planteando a los sucesivos gobiernos un **conjunto de propuestas para reforzar la competitividad de los buques españoles**. Se trataría, fundamentalmente, de **alinear la normativa española a los estándares de los convenios internacionales**, porque cada uno de los aspectos en que las normas nacionales son diferentes de la práctica internacional supone una rémora para la operación competitiva bajo la bandera española.

Junto a ello, otro obstáculo muy importante es la **actual dispersión de las competencias sobre los buques del REC hasta en 6 ministerios diferentes**, unida a la rigidez del funcionamiento de la Administración. **Para relanzar la bandera española, creemos que un aspecto clave es centralizar la gestión del Registro en una Entidad Pública Empresarial, con gran autonomía de gestión**.

Que los buques de los armadores españoles lleven o no bandera nacional y creen empleos en España, dependerá de que se introduzcan estas reformas que la hagan competitiva. A su vez, la existencia de buques mercantes de bandera española habrá de repercutir positivamente en la disponibilidad de marinos españoles experimentados para otros sectores del clúster marítimo o lo que se ha dado en llamar la Economía Azul, como los astilleros, la industria marítima auxiliar, la propia Administración marítima, la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, entre otros.

Y, ¿qué duda cabe?, **una marina mercante española más potente supondrá una mayor demanda desde los armadores a los diferentes segmentos de ese clúster marítimo.** En el conjunto de la Unión Europea, el sector del transporte marítimo europeo es el segundo de la economía azul en generación de valor añadido y empleo, solo superado por el turismo costero. El transporte marítimo es pues la columna vertebral de las industrias marítimas en Europa, tanto por su gran valor añadido y aportación directa al empleo, como porque tiene un elevado factor multiplicador sobre el resto de la economía. Según un estudio del clúster marítimo, este factor es del orden de 4 para el valor añadido bruto y para el empleo.

Su impacto económico total es por tanto muy superior al que se desprende de las anteriores cifras. **Si conseguimos que crezca la marina mercante española, su efecto tractor sobre el conjunto de la economía marítima será mucho mayor.**

Un aspecto muy concreto de los obstáculos a la competitividad de los buques españoles es la **imposibilidad legal de embarcar guardas de seguridad privada**, un recurso que está considerado de la máxima eficacia para la protección de los buques frente a actos de piratería o terrorismo. Hace un año, el ministro Ábalos nos dijo que este problema estaba en vías de solución. **¿Hay alguna previsión de que esto pueda autorizarse pronto?**

Junto con la mejora de la bandera española, hay dos elementos de la máxima importancia relacionados con los puertos. El pasado año, Puertos del Estado puso en marcha una revisión de **los procedimientos de inspección en frontera**, que con demasiada frecuencia deterioran la percepción de los usuarios sobre el transporte marítimo, pese a la calidad de las infraestructuras y servicios portuarios. Este proceso, que nos parece muy necesario, ha quedado en suspenso, como tantas cosas, por el COVID, pero pensamos se debería retomar lo antes posible.

Lo mismo ocurre con el **pliego de condiciones del servicio de suministro de combustible a los buques.** Todos los interesados han valorado muy favorablemente la forma en que está regulado y se presta actualmente en España. ANAVE y AOP presentamos una propuesta conjunta de modificación legal para conseguir que la práctica diaria de este servicio se modifique lo menos posible. **Nos gustaría saber si pueden aportarnos alguna novedad sobre estos dos asuntos.**

Tendría muchísimo de qué hablar sobre la normativa medioambiental. No puedo hacerlo por la limitación de tiempo, pero sí al menos debo decir que sabemos que el MITMA tenía entre sus prioridades para esta legislatura la **Ley de Movilidad Sostenible**, en cuyo proceso de consulta nuestro sector tiene mucho interés

en participar para poner en valor el hecho de que el transporte marítimo está justamente reconocido como **el medio de transporte más sostenible. ¿Hay fijado algún calendario para disponer de un borrador?**

No quiero consumir más tiempo. A las empresas seguro que les interesa mucho más escuchar lo que puedan Uds. comunicarles, ya sea sobre estos asuntos que he mencionado o sobre otros que consideren de su interés.

Muchas gracias por su atención y, de nuevo, por su presencia en este acto.