

Discurso del presidente de ANAVE, Alejandro Aznar en el acto de clausura de la Asamblea General

Mr. Chairman of BIMCO, Sr. presidente de NAVANTIA, Sra. presidenta de la Zona Especial Canaria, Sr. director general de la Marina Mercante en funciones, Autoridades, Sras. y Sres., queridos asociados, amigos todos.

Bienvenidos a este acto de clausura de la asamblea anual de ANAVE y muchas gracias por acompañarnos en el mismo.

Agradezco de forma muy especial a CARUS, como patrocinador principal y a MAN Diesel and Turbo y Bureau Veritas como copatrocinadores, su apoyo a nuestra asociación en este acto.

Also, very special thanks to the president of BIMCO. We very much appreciate that you have found some time of your agenda for accompanying us today. And thank you for your very positive words.

Hace unos minutos, en el acto interno de nuestra Asamblea, he sido reelegido como presidente de ANAVE para un segundo mandato de 3 años. Por ello quiero darles las gracias a los armadores españoles, miembros de la asociación, por la continuidad de su apoyo a ANAVE y a mí como presidente.

Haciendo un breve balance de estos tres primeros años de mandato, me siendo afortunado porque, tras 8 años de dura crisis, me han tocado en suerte unos años de paulatina recuperación económica. Basta mirar la evolución muy positiva del comercio marítimo español en 2017. Si tomamos las estadísticas de Puertos del Estado, que hablan de un movimiento portuario total de 532 millones de toneladas, descontando las mercancías en tránsito internacional y contando el cabotaje una sola vez, llegamos a una cifra del comercio marítimo español de 362 millones de toneladas, con un notable aumento, del 6,4%.

En particular, las exportaciones marítimas marcaron un nuevo récord, con más de 104 millones de toneladas. Considero muy positivo este dato porque indica que, incluso pasado ya lo peor de la crisis y en plena recuperación económica, las industrias españolas siguen muy activas y competitivas en los mercados exteriores. Yendo aún más al detalle, el transporte marítimo internacional de carga rodada, en tráficos de Corta Distancia, alternativos a la carretera, experimentó en 2017 un crecimiento superior al 8%, superando 21 millones de toneladas. Todo ello confirma que la economía española se encuentra en franca recuperación.

Permítanme que siga aportándoles algunos datos que pienso son interesantes, ahora sobre la flota mercante controlada por las navieras españolas.

FLOTA MERCANTE CONTROLADA

Durante el año 2017, la flota mercante total de control español aumentó en 4 unidades y un exiguo 1,1% su tonelaje de arqueo. Ahora bien, en el primer semestre de este año, los armadores españoles han

recibido dos nuevos metaneros LNG, un petrolero *suezmax* y un buque de pasaje. Y eso es solo el principio, porque quedan en cartera de pedidos 18 buques, para 8 armadores, con un total de casi 800.000 GT y un valor de 1.300 millones de euros.

El pasado 1 de junio, los armadores españoles controlaban un total de 215 buques mercantes de transporte, con 4,2 millones de GT. De esa flota, operaban bajo bandera española alrededor del 53%, tanto en número de buques, como en tonelaje.

Durante más de 10 años, ANAVE ha venido planteando a los diferentes gobiernos una serie de propuestas para reforzar la competitividad de los buques bajo pabellón español. En 2017, con ocasión del 25 aniversario del Registro Especial de Canarias, redoblamos nuestros esfuerzos con este fin. Hace solo dos meses, el ministerio de Fomento anunció que valoraba favorablemente introducir las modificaciones legales necesarias, cuando el equilibrio político en las Cortes lo hiciese oportuno.

El año pasado comentábamos el fuerte crecimiento que estaba experimentando en los últimos años el registro de Madeira, bajo bandera de Portugal, gracias a las medidas aplicadas para aumentar su competitividad. Hace pocos días, ha sido el gobierno de Dinamarca quien ha difundido una nota en la que se felicitaba del fuerte crecimiento que está experimentando su registro internacional

de buques, el DIS, y del positivo desarrollo del empleo y de la economía marítima que se está derivando de ello. Y ha manifestado que ese aumento se debe, sin duda, al esfuerzo del propio gobierno dándose por simplificar y digitalizar sus procedimientos administrativos, para facilitar la vida a sus armadores.

Por todo ello, nuestras propuestas siguen en la mesa. Pensamos que son buenas para el desarrollo de la flota mercante española, del empleo en la misma y para el conjunto del clúster marítimo español. Y por eso vamos a plantearlas enseguida al nuevo gobierno.

Pero no podemos quedarnos ahí. El resto del mundo marítimo no se va a quedar esperando si los españoles conseguimos tener un registro de buques competitivo o no. Y nuestras empresas armadoras tampoco. Esa flota que ya está encargada tendrá que buscar un marco competitivo de operación.

NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

Porque, como nos ha dicho el presidente de BIMCO, el transporte marítimo, tanto en sus mercados de fletes como en las normas de seguridad y medioambientales que lo regulan es completamente global.

Y durante el último año, las novedades en el terreno normativo han sido muchas y de enorme importancia. Algunos analistas dicen que trascendentales, otros que históricas.

Hace menos de un año entró en vigor el Convenio de Aguas de lastre, cuya completa implantación culminará en 2024 y que obligará a la gran mayoría de los buques a instalar a bordo equipos de tratamiento para evitar la descarga de especies vivas con el agua de lastre.

A partir del 1 de enero de 2020, dentro de solo 18 meses, va a entrar en vigor el último escalón de reducción del contenido de azufre de los combustibles marinos, que se ha venido aplicando progresivamente desde 2008. En esa fecha, todos los armadores tendrán que optar por consumir combustibles destilados, que son alrededor de un 70% más caros que el fuel oil, o bien efectuar inversiones muy importantes, ya sea para instalar depuradores de los gases de exhaustación o para consumir combustibles alternativos, como Gas Natural Licuado o Metanol, por ejemplo.

Por si todo eso fuera poco, el pasado mes de abril, la OMI ha consensuado unos objetivos de reducción de emisiones de CO₂, del 50% en términos absolutos para 2050 y, sobre todo, a corto plazo, de un 40% en términos de emisiones por tonelada-milla, para 2030. Este objetivo nos preocupa especialmente, porque es a un plazo muy breve, dentro de solo 12 años



y para entonces seguramente algo así como las dos terceras partes de la flota hoy existente seguirá operativa. El presidente de BIMCO acaba de decir que considera que son objetivos muy ambiciosos, pero no imposibles. Pero que van a requerir un esfuerzo enorme en innovación e investigación.

¿Cuáles van a ser las consecuencias de todo esto? Siendo positivo, que el comportamiento medioambiental del transporte marítimo va a progresar en los próximos años de una forma extraordinaria. Hace ya muchos años que decimos que el transporte marítimo es el modo más sostenible, el más cuidadoso con el medio ambiente. Decimos que «en la lucha con el cambio climático el transporte marítimo no es un problema, sino parte de la solución...17». Y lo decimos porque es cierto.

Pero, con la aplicación de estas nuevas normas ya no va a quedar duda alguna. La aportación del transporte marítimo a la sostenibilidad de la economía mundial va a ser extraordinaria.

Ahora bien, surgen dos preguntas, la primera: «¿cuál va a ser el coste de esas

medidas?», y la segunda: «¿quién lo va a pagar?». La respuesta a la primera la sabemos con bastante precisión: la aplicación del convenio de lastre va a costar unos 60.000 millones de dólares. La aplicación del nuevo límite de azufre costará unos 70.000 millones de dólares cada año. El cumplimiento de los objetivos de CO₂ es mucho más difícil de cuantificar, porque aún no se ha plasmado en medidas concretas, pero no será menor a las dos anteriores sumadas.

Por cierto, en este último terreno, las emisiones de CO₂, es importantísimo que las normas que finalmente se acuerden y se apliquen hayan sido diseñadas teniendo muy en cuenta sus posibles efectos colaterales en otras áreas. El mejor ejemplo son los tráficos de Transporte Marítimo de Corta Distancia. Si no se les da un tratamiento especial, es muy probable que la imposición de medidas muy duras sobre los mismos pueda traer como consecuencia la transferencia de cargas del modo marítimo a la carretera con lo que estaríamos, en realidad, aumentando las emisiones. Esto seguro que no va a

ser fácil, pero será necesario tenerlo en cuenta.

La respuesta a la segunda pregunta, «¿quién lo va a pagar?» también está muy clara... al menos en principio. Lo lógico es que, indirectamente, ese coste lo acabe asumiendo el conjunto de los consumidores mundiales, al adquirir los productos que se transporten por mar. Pero directamente, en primera instancia, no cabe duda de que lo van a tener que asumir y financiar los armadores, los propietarios y los operadores de buques.

Hay un antecedente no tan lejano. En los años 70 del pasado siglo, no por razones regulatorias, sino políticas, el precio del crudo de petróleo, y con él de los combustibles marinos, se multiplicó por más de 10 en pocos años. Quienes no lo vivieron no pueden imaginar el impacto que tuvo sobre el sector naviero. Muchísimas empresas armadoras, algunas de las mayores del mundo, fueron a la quiebra. Algunos buques fueron directos del astillero al desguace.

Dentro de... digamos 15 años, seguramente habrá un presidente de ANAVE hablando en la asamblea de los armadores españoles de 2033, aquellos que hayan sido capaces de superar estas dificultades. Para entonces ya sabrán si fue posible cumplir el objetivo de emisiones de 2030, y aún tendrán, probablemente, dudas sobre si se podrá cumplir o no el de 2050. Seguramente muchos de los armadores de entonces pensarán que las medidas que se habrán puesto en práctica para asegurar su cumplimiento son imposibles de cumplir o que su coste es desorbitado.

Parece que éste es el destino de nuestro sector, hoy y mañana: estar sometidos a un mercado y una normativa globalizada que nos obligan a asumir inversiones enormes.

Pero no es obligatorio estar aquí. Los empresarios (o los emprendedores, como ahora se ha dado en decir) que voluntariamente optan (u optamos) por entrar o seguir en este sector, ya sabemos de lo que va. Sabemos que este sector exige enormes inversiones y que el riesgo es muy alto.

Nos apoyamos en nuestras fuertes organizaciones internacionales, como BIMCO o ICS, que participan directamente en los organismos internacionales como



la OMI o la OIT, que regulan nuestro sector. A escala nacional, modestamente nos apoya ANAVE, que nos representa en esos foros, y que no es otra cosa que lo que nuestras propias empresas pensemos que debe ser.

Estamos sometidos, por una parte, a los vaivenes del mercado de fletes, que son consecuencia de la enorme competencia que existe en este sector y, por otra, a la siempre creciente insatisfacción de nuestra sociedad con los objetivos medioambientales. En este contexto, seguiremos esforzándonos por llevar nuestras empresas adelante, crear empleo, contribuir al crecimiento de la economía nacional.

Antes de terminar, quiero agradecer muy expresamente la permanente y valiosa colaboración que venimos recibiendo de la Dirección General de la Marina Mercante. Aunque la relación con ellos siempre es muy fluida, tenemos que agradecer muy especialmente el esfuerzo que están haciendo en estos últimos meses, en relación con el laborioso proceso de renovación de los certificados del Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT. En

este terreno, agradecemos también la colaboración y la flexibilidad del Instituto Social de la Marina y de la Inspección de Trabajo.

ANAVE viene manteniendo que no existe ningún otro país de nuestro entorno con un sistema tan complejo de inspecciones sobre el Convenio de la OIT como el de la Administración española. Pero también es cierto que la cercanía de la Administración y sobre todo de las personas responsables compensa parcialmente las dificultades que del mismo se derivan.

Y, de una forma muy especial, quiero agradecer la excelente colaboración que durante seis años hemos tenido del hasta muy recientemente Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero. A todos nos consta su permanente dedicación y disposición a apoyar las iniciativas del sector y la problemática de las empresas. Por ello le enviamos desde aquí, en nombre de todas las empresas navieras españolas, un abrazo de agradecimiento y nuestros mejores deseos de éxitos en sus nuevas responsabilidades.

No creo que sea necesario extenderse más. Muchas gracias por su atención, por su presencia en este acto y, como ha dicho el presidente de BIMCO, les invitamos a hacer con nosotros este camino, que va a ser sin duda, difícilísimo, pero apasionante.

Muchas gracias.

DNV-GL