

Tribuna Profesional

Discurso del presidente de ANAVE, D. Juan riva, con ocasión de la Asamblea General de ANAVE 2008

A continuación recogemos el discurso pronunciado por el Presidente de ANAVE, D. Juan Riva, en el acto de Clausura de la Asamblea General Ordinaria de ANAVE, que tuvo lugar el 2 de julio de 2008 en el Palacio de Zurbano de Madrid.

6



Ilustrísimo Sr. Secretario General de Transportes, Presidente de ECSA, autoridades, señoras y señores, amigos todos. Buenas tardes y muchas gracias por acompañarnos en este acto de clausura de la Asamblea General de ANAVE.

Quiero agradecer muy especialmente la presencia del presidente de ECSA, que lo es también de una importante empresa naviera francesa. Su participación en este

acto resulta especialmente oportuna en este momento en que Francia toma el relevo en la presidencia de la Unión Europea y estoy seguro que servirá para reforzará aún más, si es posible, las ya magníficas relaciones que mantienen ANAVE y Armateurs de France.

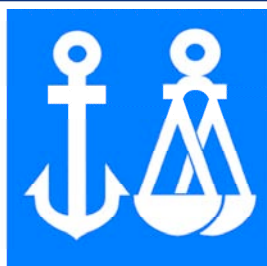
Como es tradicional cada año, vamos a intentar resumir lo que las empresas navieras consideran más señalado del ejercicio que hoy cerramos y de la situación actual de nuestro sector.

Comenzando por el entorno mundial, en 2007, los países más desarrollados, como EE.UU., la zona Euro y Japón registraron tasas de crecimiento económico moderadas. España alcanzó todavía una tasa algo superior, de un 3,8%. Por el contrario, los países emergentes mantuvieron crecimientos muy elevados, sobre todo China (11,2%), India y Rusia. Gracias al empuje de estos países, la demanda mundial de transporte marítimo creció notablemente, un 5,2%, hasta alcanzar casi los 7.600 millones de tm.

Si hacemos un análisis más concreto por sectores, debemos resaltar que el aumento de la demanda fue especialmente notable para los graneles sólidos, haciendo de 2007 un año excepcional para los fletes de estos buques. Uno de sus índices más representativos, el Baltic

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



MANAGING RISK

Dry Index (BDI), alcanzó en noviembre un nuevo máximo histórico, que se ha vuelto a superar recientemente en mayo. En otros sectores, como petroleros y portacontenedores, aunque las elevadas entregas de buques nuevos forzaron una tendencia de los fletes a la baja, su evolución fue en general más favorable de lo que habríamos podido esperar a comienzos de año.

Esa situación del mercado condujo a un aumento excepcional de la contratación de nuevas construcciones. En un solo año, se contrató un 25% de la capacidad de transporte de la flota existente. Y ello a pesar de que los precios medios de la construcción naval, en dólares, aumentaron un 22%. Como consecuencia, la cartera de pedidos global aumentó en un 44%, hasta alcanzar 524 millones de tpm, que suponen el 50% de la capacidad de transporte de la flota mundial.

A medio plazo, según se vayan entregando los buques en cartera, el balance oferta-demanda se irá desequilibrando, a no ser que la demanda de transporte siga subiendo a tasas aceleradas. Y eso no es algo que se espere, dada la ralentización general de la economía mundial. De modo que, a medio plazo, tendremos de nuevo años de vacas flacas también para los mercados internacionales de fletes.

En el terreno normativo, este último año ha resultado extremadamente positivo para el marco internacional, ya que la OMI ha conseguido varios avances importantes que subrayan su credibilidad como organismo regulador internacional y la del buque como el medio de transporte que mayor aportación puede hacer a un comercio global más sostenible.

Por una parte, se han cumplido las condiciones para la entrada en vigor, en este mismo año 2008, de dos importantes Convenios medioambientales, sobre pinturas anti-incrustantes (AFS -2001) y sobre responsabilidad civil por contaminación por el combustible de los buques (Bunkers-2001).

Además, se han dado pasos que probablemente facilitarán la entrada en vigor en el futuro del Convenio HNS-96 (sobre el transporte de sustancias nocivas y peligrosas) y el Convenio BWM -2004 (sobre gestión del lastre de los buques) y se sigue trabajando en el nuevo Convenio sobre reciclaje de buques, que está previsto se adopte en mayo de 2009.

Pero, en nuestra opinión, el éxito más importante de la OMI en estos doce meses ha sido el acuerdo alcanzado, en mayo de 2008, sobre la revisión del Anexo VI del Convenio Marpol, que establece límites más estrictos sobre las emisiones de óxidos de azufre y de nitrógeno procedentes de los buques. Este acuerdo ha sido muy difícil de alcanzar, porque las posiciones de partida eran muy distantes, pero, desde muchos puntos de vista, se puede calificar como “el mejor de los posibles”, porque incluye avances medioambientales muy significativos, pero que son realistas, compatibles con la tecnología existente y, en general, asumibles por el sector naviero.

Seamos conscientes, sin embargo, de que la presión de la normativa medioambiental sobre el transporte marítimo no va a disminuir. Como ustedes saben, la lucha contra el cambio climático es uno de los principales retos que en este momento se plantea la sociedad a escala global. Como en diversas ocasiones a lo largo de este último año nos hemos permitido resaltar, el buque es sin duda, y con gran diferencia, el medio de transporte que genera menos CO₂ por tonelada milla, pero, al mismo tiempo, como la actividad de transporte marítimo es realmente ingente, genera entre el 3 y el 4% de las emisiones totales de CO₂ producidas por el hombre. Por ello, el siguiente reto para la OMI es establecer un marco internacional que haga posible reducir aún más las emisiones de CO₂ de los buques mercantes. Y, además, la Comisión Europea ya ha anunciado que si antes la OMI no toma medidas efectivas, a mediados de 2009 propondrá medidas a escala europea, como la inclusión del transporte marítimo en un sistema de compra-venta de derechos de emisión, similar al que ya se aplican de las grandes industrias en Europa, lo que podría resultar muy gravoso para el sector.

ANAVE viene manteniendo reuniones sobre este asunto con los ministerios de Fomento, Medio Ambiente e Industria, por lo que el Gobierno conoce bien nuestra posición. Apoyamos plenamente el establecimiento de objetivos e instrumentos concretos para la reducción de las emisiones de CO₂, siempre que sean razonables y realistas, pero queremos llamar la atención sobre un punto en particular, como es el delicado equilibrio competitivo que existe en la Unión Europea entre el transporte marítimo de corta distancia o *Short Sea Shipping*, y el transporte por carretera. En ninguna otra zona del mundo el transporte marítimo está sometido a una competencia tan intensa por parte de otro medio de transporte.

Por razones principalmente medioambientales y de sostenibilidad, la UE ha establecido como uno de los objetivos de su política de transportes promover el desarrollo del SSS. Si, como consecuencia de la regulación de las emisiones de CO₂, ya sea en la OMI o en la propia UE, el transporte marítimo perdiese competitividad, cada tonelada que se transfiera de vuelta, del SSS a la carretera, causaría un aumento neto de las emisiones de CO₂. No sólo es que las empresas navieras perderán mercado, que también, sino que el resultado medioambiental neto sería negativo. Por ello, señor Secretario General, pedimos que se tenga esto muy presente antes de apoyar cualquier sistema de



comercio de emisiones u otro mecanismo para la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo.

Frente a los notables avances que he descrito en el ámbito de la OMI, la Unión Europea no registró ningún avance normativo relevante para el sector marítimo en este último año. La Comisión publicó un Libro Azul que establece un Plan de Acción sobre Política Marítima en el que, desde nuestro punto de vista, destaca la publicación en 2008, de un “Libro Blanco sobre el transporte marítimo en el horizonte 2008-2018”. Asimismo, un documento sobre Política Europea de Puertos, que poco contribuye a solucionar problemas como la necesidad de agilizar los proyectos de ampliaciones de los puertos y de sus accesos o la necesidad de mejorar la eficiencia de los servicios técnico-náuticos y de estiba.

Junto a esto, el Consejo de Ministros de Transportes rechazó las propuestas de Directiva sobre Responsabilidad civil de los armadores y sobre Responsabilidades del Estado de bandera, manifestando, sin embargo, el Consejo que ello no debe entenderse, ni mucho menos, como un menor compromiso con la seguridad, sino como la preferencia por otro foro, u otra vía, concretamente la OMI, para regular esas materias.

Volviendo ahora nuestra vista sobre España, hay un par de aspectos que nos gustaría reseñar:

Los Presupuestos Generales del Estado para 2008 incluyeron una partida económica para compensar parcialmente las inversiones realizadas por las empresas navieras españolas en la implantación del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS). Queremos agradecer muy expresamente al Ministerio de Fomento y a la Dirección General de la Marina Mercante sus esfuerzos que han hecho posible que el Gobierno haya atendido de esta forma la petición de ANAVE.

Junto a ello, lo más relevante para las empresas navieras fue la publicación, en julio de 2007, de unas Instrucciones para tramitar las autorizaciones de trabajo de extranjeros no comunitarios en buques españoles del

Registro Especial de Canarias (REC), que simplificaron en cierta medida los trámites administrativos, una materia que ANAVE también había considerado prioritaria y en la que habría que seguir profundizando, porque la contratación de nacionales no comunitarios como parte de la tripulación es un elemento fundamental para la competitividad de buena parte de nuestra flota. En este campo han sido varios los departamentos de la Administración que han participado y a los que queremos expresar nuestro agradecimiento: Dirección General de la Marina Mercante, Dirección General de Inmigración, Instituto Social de la Marina y Dirección General de Asuntos y Asistencia Consulares.

Tras la publicación de esta norma, y cumplimentando el acuerdo tomado en junio pasado por nuestro Comité Directivo, en octubre, constituimos, junto con las centrales sindicales UGT y CC.OO., una mesa para la negociación de un acuerdo sectorial de mínimos en el ámbito de la marina mercante, mesa en la que ANAVE está trabajando con gran interés para intentar conciliar la comprensible aspiración de las centrales sindicales de contar con una regulación mínima del sector con las necesidades competitivas derivadas del carácter internacional del tráfico marítimo. Aprovecho este punto para reconocer expresamente la labor que realizan los marinos españoles, que son parte fundamental del equipo humano de las empresas navieras, así como destacar la importancia de promover vocaciones en nuestro sector.

En el terreno económico, en 2007 volvimos a tener una tasa de aumento del tráfico portuario español del 4,5%, superior al crecimiento de la economía nacional, lo que sugiere que siguen existiendo, al menos teóricamente, buenas oportunidades para las empresas navieras.

Pero, lamentablemente, la coyuntura económica mundial es inestable, el precio de los combustibles continúa su imparable subida. En enero de 2007, el barril costaba 60 dólares, hoy supera los 140). En 18 meses, la revalorización ha sido de más del 130%. Ésta es una escalada histórica que ha trastocado todos los parámetros económicos y financieros mundiales. Sólo en España,



país casi al 100% importador de petróleo, la subida le supone, según palabras de nuestro ministro de Industria, D. Miguel Sebastián, ser 15.000 millones de euros más pobre. Estos factores están produciendo en todas las empresas de transportes y en nuestras empresas navieras en particular, que los indicadores de nuestro sector no hayan sido muy positivos en el último año. La flota mercante controlada por las empresas navieras españolas, tanto en pabellón nacional como extranjero, ha pasado de estar estancada a reducirse en un 2,7%. Además, inversión nacional está bajando en el sector naviero.

Por todo ello desde ANAVE creemos prioritario potenciar la inversión y la actividad naviera y el papel de las empresas armadoras. Y no nos referimos únicamente a medidas administrativas. Hoy tenemos el placer de contar entre nuestros invitados con representantes de importantes entidades financieras españolas a las que, desde aquí, animamos a apoyar los proyectos de inversión y desarrollo en el sector. Pero, desde luego, existen también ciertas medidas con las que el gobierno podría apoyar estos objetivos, si bien la forma más adecuada de materializar este apoyo depende de las particularidades de cada tráfico.

Así, concentrándonos primero en las navieras que operan en el cabotaje nacional, que son una parte muy importante de las empresas asociadas a ANAVE, están sufriendo, probablemente con más intensidad que el resto, desde hace unos meses, un notable descenso de la demanda de transporte, motivado por una menor actividad económica, especialmente de la construcción, junto, como comentábamos hace un momento, a unos precios de los combustibles cada vez más elevados.

Está muy reciente la huelga del transporte por carretera. Nuestro sector no es menos importante ni tiene menos repercusión social. Paralizar los buques supondría bloquear la cadena logística en todo el país. Las empresas navieras se ven tan perjudicadas como los transportistas por la carestía del combustible y, al mismo tiempo, tan perjudicadas como el usuario final por los efectos de la huelga. Sería posible apoyar a estas empresas eliminando las diferencias que discriminan negativamente al transporte marítimo respecto del aéreo en el régimen de las subvenciones a los pasajeros residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Subvenciones que, nos interesa destacar, van dirigidas únicamente a los pasajeros residentes insulares, siendo las navieras meros colaboradores de la Administración en su gestión. Pensando en los esfuerzos que se están haciendo a todos los niveles por reducir las emisiones de CO₂, a que antes nos referíamos, se comprende perfectamente que una de las recomendaciones del Foro de Davos, sobre el calentamiento global, en enero de este año, haya sido promover el mayor uso por el turismo, siempre que sea posible, del transporte marítimo, en lugar del aéreo, que genera 100 veces más CO₂ por unidad de transporte.

Por ello, y desde esta óptica, parece un contrasentido que, en lugar de incentivar el uso del transporte maríti-

mo, se puedan mantener discriminaciones en favor del transporte aéreo. Somos conscientes de que se está elaborando un Real Decreto que revisa el procedimiento actual de tramitación de estas subvenciones y esperamos se puedan tener en cuenta las propuestas que hemos hecho y, muy especialmente, la posibilidad de que, con su tarifa subvencionada, el pasajero pueda transportar un vehículo como parte de su equipaje, porque ello compensaría en cierta medida las discriminaciones a que he hecho referencia y facilitaría que el ciudadano eligiese el modo de transporte de forma más equilibrada que en la actualidad.

En segundo lugar, los tráficos de corta distancia con países europeos tienen aún un notable potencial de desarrollo y son un nicho en el que podrían crecer algunas empresas españolas. Tras el concurso de Autopistas del Mar en el Arco Atlántico que fue convocado conjuntamente por los gobiernos de Francia y España el pasado año, tanto ANAVE, como la Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, pensamos que en el arco mediterráneo (España-Francia-Italia) no se debería convocar un concurso similar, ya que podría distorsionar la competencia con el elevado número de servicios ya existentes en dicha zona. En su lugar, hemos propuesto al Gobierno que ponga en marcha lo antes posible, para impulsar la demanda, un sistema de incentivos a los transportistas por carretera y operadores logísticos, análogo al Ecobono aprobado por la Comisión Europea para Italia, sin obstáculo de que se estudie un marco de mejora de la oferta que ya existe para dar un salto cualitativo hacia adelante, para lo cual nos ponemos a la disposición del Ministerio.

Otra forma de apoyar, indirectamente, al transporte marítimo en su conjunto, sin distorsionar la competencia, es aumentar la eficiencia de los servicios portuarios, tanto al buque como a la carga. El presidente del Gobierno confirmó hace pocos días que se va a reabrir el proceso de modificación de la Ley de Régimen Económico de los Puertos. Las empresas navieras piden que en esta revisión la racionalidad económica sea un criterio prioritario, tanto en las tasas portuarias como en el régimen de prestación de los servicios. Nos parece fundamental que se racionalicen las inversiones, tanto de las Autoridades Portuarias como las de otros operadores portuarios como los de remolque y practica, de forma que se impida hacer recaer sobre los usuarios cautivos de nuestros puertos, y, en particular, sobre las líneas regulares de cabotaje nacional y europeo, una parte a veces muy importante de los costes,



bien bajo pretexto de mejora de la seguridad, o bien de costes que generan otros tráficos, como son en particular las líneas regulares transoceánicas.

Un aspecto que sabemos es sensible para el Ministerio es la eficacia de los servicios de estiba, que resulta crucial especialmente en el contexto de *Short Sea Shipping*. Por ello en estos tráficos la estiba necesita un tratamiento especial, no necesariamente en el marco legislativo, pero si que se lleve a la práctica, en línea con lo que ya prevenía el proyecto legislativo precedente, pero no limitado a las Autopistas del Mar, sino a todos los tráficos intraeuropeos.

Finalmente, pero no menos importante, sigue siendo necesario mejorar la competitividad del Registro Especial de Canarias respecto de otros registros europeos, un campo en el que ya hemos formulado, como ustedes ya saben propuestas concretas, que llevamos tiempo analizando con los diferentes departamentos de la Administración.

Desde ANAVE, las empresas ofrecemos a la Administración, como siempre hemos hecho, en primer lugar, propuestas que tenemos que decir se están traduciendo en un constructivo y fluido diálogo [y aquí nos gustaría destacar la facilidad de acceso a la Dirección General de la Marina Mercante, cuyas puertas encontramos siempre abiertas]. También ofrecemos consenso y como consecuencia de ello, posibles acuerdos, en todos aquellos campos en los que exista un común interés, entre los que podemos citar, como ejemplos:

- Los dos proyectos legislativos que quedaron pendientes en la legislatura anterior, el de modificación de la ley 48/2003, de régimen económico de los puertos, y la Ley General de la Navegación Marítima.
- El llamado Plan Lista Blanca, para seguir reforzando la seguridad de los buques españoles, potenciando la actividad de las empresas en formación, implantación de sistemas de seguridad y prevención del error humano. Las últimas experiencias de organización conjunta de tres cursos sobre la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad, han tenido una acogida muy positiva por las empresas, y estamos muy interesados en seguir profundizando en esta línea. Por cierto, hablando de seguridad marítima, sería para nosotros muy buena noticia confirmar que Salvamento Marítimo, dónde tan excelente



labor se viene haciendo, continúa bajo la coordinación del Ministerio de Fomento.

- Finalmente, ofrecemos también la colaboración de ANAVE que creemos puede ser útil para potenciar la presencia en organismos internacionales, especialmente en la regulación de las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero. Es comprensible que las empresas vean aún distante esta problemática, que es técnicamente compleja y no se va a traducir aún en obligaciones para ellas a corto plazo, pero es importante tanto para el sector como para la Administración que España tenga una participación activa en la regulación internacional de estas materias. Del mismo modo, ANAVE continuará dedicando gran atención a su participación en asociaciones internacionales como ECSCA, porque como bien indicaba su presidente hace un momento, creemos que juegan un papel esencial.

Señor Secretario General, tenemos ante nosotros una larga lista de campos en los que podemos seguir trabajando juntos y para lo cual le garantizo que podrá seguir contando, como siempre, con la colaboración y la lealtad de los navieros españoles.

Los armadores queremos lanzar un mensaje positivo, porque estamos acostumbrados a navegar preparados para todo tipo de condiciones de la mar. Y en caso necesario, como en otras ocasiones ya dijimos en este foro, estamos dispuestos a ajustar el rumbo. Pero, para el mejor éxito de esta navegación, hacemos un llamamiento a todos los sectores implicados en el negocio marítimo y a la Administración para que continúen sumando sus esfuerzos junto con los de los empresarios y los trabajadores de las empresas navieras españolas.

Porque, como todo el mundo sabe, especialmente esta semana en España: "Juntos, Podemos".

Muchas gracias.