

# Panorama del transporte marítimo en 2013

El pasado día 4 de marzo, ANAVE entregó sus Premios de Periodismo, en su duodécima edición (trabajos publicados a lo largo de 2013), en un acto público celebrado en la sede de la Asociación de la Prensa de Madrid. En dicho acto, se presentó un avance de datos sobre el comercio marítimo nacional y la evolución de la flota mercante española en 2013, que exponemos a continuación.

## El transporte marítimo español

Los datos oficiales de Puertos del Estado (**Tabla 1**) indican que el tráfico total de nuestros puertos de interés general descendió en 2013 un 3,5%, hasta 459 millones de toneladas, lo que significa que, 6 años más tarde, estamos aún un 5% por debajo de los valores anteriores a la crisis.

Como es sabido, la mayor parte de este descenso se debe a la reducción de la partida de contenedores en tránsito internacional, que cayó un 4,6%, muy especialmente en los puertos de Las Palmas, Valencia y Barcelona.

El ranking de los puertos españoles con mayor actividad sigue encabezado por el de la Bahía de Algeciras, cuyo tráfico aumentó en 2013 un 2,3%, hasta 90,9 millones de toneladas (Mt). Valencia, que en 2012 ya había subido sólo un 0,7%, retrocedió un 1,7% moviendo algo más de 65 Mt. Por su parte, el puerto de Barcelona descendió marginalmente, totalizando 42,4 Mt.

Entre los principales puertos europeos, Rotterdam se mantuvo (-0,2%) moviendo 440,5 Mt, subieron Amberes (+3,6%) hasta 190,9 Mt y sobre todo Hamburgo, que totalizó 139 Mt (+6,2%), mientras descendía notablemente Marsella (-7,0%) que se quedó en 80 millones de toneladas con lo que Algeciras pasa a ocupar, destacado, el primer puesto entre los puertos del Mediterráneo.

El vecino puerto de TangerMed, en Marruecos, que el pasado año había perdido el 13% de su tráfico de contenedores, en 2013 lo aumentó un 42%.

Para los tráficos de las empresas navieras españolas, tienen especial interés los puertos insulares: Baleares, Tenerife y Las Palmas. En la **Tabla 2** se han señalado en rojo las cifras de variación interanual cuando son negativas y lo son casi todas, salvo la mercancía general en Baleares y los graneles líquidos en Las Palmas.

Resultan especialmente llamativos los descensos de los graneles sólidos y la mercancía general en los

Año	Tráfico total (millones de toneladas)	Variación (%)
2007	483	+4,5%
2008	474	-1,9%
2009	413	-12,9%
2010	431	+4,4%
2011	457	+6,0%
2012	475	+3,9%
<b>2013</b>	<b>459</b>	<b>-3,5%</b>

Tabla 1: Tráfico portuario español. Fuente: Puertos del Estado.

	Tráfico portuario total			Mercancía general		
	2013	2012	Var (%)	2013	2012	Var (%)
Baleares	11,7	11,7	<b>-0,17%</b>	8,7	8,4	<b>+4,7%</b>
Las Palmas	21,9	24,8	<b>-12,1%</b>	14,4	17,5	<b>-17,7%</b>
Tenerife	13,1	14,6	<b>-10,3%</b>	5,3	5,6	<b>-5,4%</b>

	Graneles sólidos			Graneles líquidos		
	2013	2012	Var (%)	2013	2012	Var (%)
Baleares	1,3	1,6	<b>-19,1%</b>	1,4	1,5	<b>-6,2%</b>
Las Palmas	0,3	0,4	<b>-10,7%</b>	4,7	4,5	<b>+3,5%</b>
Tenerife	0,5	0,6	<b>-14,0%</b>	6,5	7,5	<b>-13,7%</b>

Tabla 2: Evolución del tráfico en los puertos insulares (millones de toneladas). Fuente: Puertos del Estado.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



puertos canarios, mientras Baleares consigue mantener su tráfico total, gracias al aumento de la carga general.

Por tanto, las empresas navieras españolas han sufrido, un año más, una demanda muy baja en algunos de sus tráficos principales.

Finalmente, el tráfico ro-ro aumentó un 3,9%, con crecimientos sensibles en Algeciras, Baleares, Barcelona, Gijón y Vigo.

### La flota mercante controlada por navieras españolas

El Gabinete de Estudios de ANAVE ha elaborado también, como todos los años, una actualización de la flota mercante controlada por empresas navieras españolas y no son buenas noticias.

Las cifras que muestra la **Tabla 3** son ya definitivas e indican que, en conjunto, las navieras españolas controlaban, al 1 de enero de este año 2014, un total de 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 que operaban 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 navieras españolas.

El descenso del tonelaje bajo pabellón español (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 en otros pabellones, pone nuevamente de manifiesto que el Registro canario

**Tabla 3: Flota mercante total controlada por empresas navieras españolas. Situación a 1 de enero de 2014.**  
Fuente: ANAVE.

Pabellón	Buques	Millones GT
Español	121 (-11)	2,30 (-8,0%)
Extranjero	90 (-1)	1,53 (+2,4%)
TOTAL	211 (-12)	3,83 (-4,1%)

**Tabla 4: Incorporación de buques nuevos en 2013 por las navieras españolas.**  
Fuente: ANAVE.

Buques	GT	Mill. euros
1 quimiquero y 1 asfaltero	12.050	37,2

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, las navieras españolas 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 flota total controlada por las empresas navieras españolas sitúa su edad media actualmente en 14,4 años, muy por debajo de la flota mundial que es de 17,3 años. La flota de pabellón español se sitúa entre las más jóvenes del mundo con una edad de 12,6 años.

Por otra parte, la flota de bandera española continúa en 2013, un año más, en la lista blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo.

### Novedades normativas

Como contrapunto de estos datos que, un año más, no son precisa-

mente muy alentadores, cabe destacar algunas novedades, varias de ellas positivas.

En primer lugar, hay que hacer referencia a una verdadera lacra del comercio marítimo, como es la piratería, especialmente en estos últimos años en la zona de Somalia. En este terreno, las noticias son muy buenas. 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 que operan en la zona y de las mejores medidas de autoprotección aplicadas por los buques. En particular, 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.

Aunque podemos congratularnos de que ha disminuido drásticamente el número de secuestros de buques y marinos, es indudable la necesidad de 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, donde puede ser difícil de resolver, dado que las autoridades nigerianas por el momento no permiten el embarque de guardias armados.

Otra noticia positiva, esta vez en el terreno medioambiental: Según datos del ITOPF (International Tankers Oil Pollution Federation), en el año 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, también confirman, sin lugar a dudas, la tendencia decreciente de la última década. Así, el volumen de petróleo vertido al mar como consecuencia de un accidente de un buque tanque en la última década es sólo la sexta parte del realizado en el periodo 1993-2003.



En el ámbito de la Unión Europea, en diciembre se publicó el reglamento sobre reciclaje de buques, que finalmente ha quedado prácticamente alineado con el Convenio de Hong Kong, lo que esperamos facilite, además, la pronta entrada en vigor del mismo en todo el mundo, por lo que lo valoramos muy favorablemente.

No son tan positivas las últimas noticias que estamos recibiendo sobre la tramitación del Reglamento sobre acceso al mercado de los servicios portuarios y la Directiva sobre la creación de infraestructuras para combustibles alternativos. En ambos casos, las enmiendas introducidas en el parlamento están prácticamente vaciando de contenido las propuestas iniciales de la Comisión.

En el caso de los puertos, se pretende excluir del ámbito de aplicación de la directiva al servicio de practica, y teniendo en cuenta que la estiba y los servicios al pasaje ya están fuera, la propuesta quedaría vacía de contenido práctico.

En el caso de las infraestructuras para el uso de combustibles alternativos, que es especialmente importante en el sector marítimo para facilitar el suministro de LNG en los puertos, 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 que se fijaban en la propuesta de la Comisión, que se sustituyen por objetivos no concretos con frases del estilo de "los suficientes" o "los necesarios" que a nada comprometen.

### Asamblea de ECSA en Madrid

El pasado año, en junio de 2013 organizamos en Madrid la Asamblea anual de ECSA, que contó con la asistencia de la Ministra de Fomento, Dña. Ana Pastor, y con este motivo SAR el Príncipe de Asturias recibió a una delegación de los armadores españoles y europeos como se muestra en la **Fig. 2**.

### Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT

Como ya anunciábamos hace un año, una de las principales tareas de ANAVE durante 2013 fue colaborar con la Administración y con las empresas navieras en los trabajos de aplicación en España del Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT. Como preveíamos, el proceso fue bastante laborioso.

En el terreno concreto de las empresas, para facilitarles la formación de su personal sobre las obligaciones que el nuevo convenio impone, 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

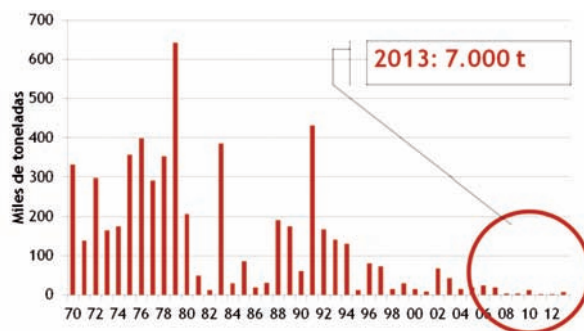


Fig.1: Hidrocarburos derramados en accidentes de buques tanque. Fuente: ITOFF.

juntas para encontrar soluciones a las dificultades que todavía siguen surgiendo.

Según estaba previsto, 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, concretamente con la DG Marina Mercante, el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo, fue posible cumplir el objetivo común de que todos los buques españoles que necesitaban los certificados correspondientes pudieran obtenerlos antes del 20 de agosto.

Modestamente, pensamos que ANAVE desempeñó una labor de coordinación para conseguir este

objetivo, que resultó de utilidad tanto la Administración como para las empresas.

Hasta la fecha han ratificado el Convenio 54 Estados, con más del 80% del tonelaje de la flota mercante mundial, cifras que seguirán creciendo y que en breve plazo permitirán afirmar que la generalidad de los buques mercantes en el mundo cumplen los requisitos de este convenio que aseguran unas condiciones de trabajo y vida a bordo dignas a todos los tripulantes.

### Transporte marítimo de corta distancia

Durante 2013, ANAVE ha mantenido la presidencia de la Asociación



Fig.2: SAR el Príncipe de Asturias con representantes de ECSA y ANAVE.

DNV·GL



Buque "Herbania" de Distribuidora Marítima Petrogás, entregado en 2013.

Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia o, abreviadamente, SPC-Spain, 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.

Esta organización recientemente 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.

### Competitividad portuaria

En el ámbito nacional, una de las medidas más esperadas y aplaudidas por el sector, que había sido anunciada por la Ministra ya en junio de 2013, fue la bajada de las tasas portuarias, que se concretó en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para este año 2014.

En el caso de la tasa del buque, la cuantía básica general se redujo

un 4,7%. Sin embargo, debido a la modificación de los coeficientes correctores que aprueba la misma Ley para cada Autoridad Portuaria, en algunos puertos la tasa del buque finalmente subió, en otros se redujo pero en menor medida y en 2 puertos la bajada fue aún mayor.

Lo mismo sucedió en esta misma tasa para los buques en tráfico de SSS, en este caso con una reducción general del 7,7%, aunque también en algunos casos los coeficientes modifican la cuantía final.

En el caso de la tasa del pasaje, la reducción general ha sido del 5%.

Sin embargo, en esta tasa, y en concreto en los puertos de Ceuta y Melilla, la reducción de las bonificaciones por insularidad han hecho que, en la práctica, la tasa de los vehículos en régimen de pasaje (el coche que llevan los pasajeros en el barco, para que nos entendamos), haya aumentado nada menos que un 33% en Melilla y un 10,8% en Ceuta.

También aumenta considerablemente en Ceuta la tasa del pasajero, un 5,6%.

En el otro extremo se sitúa Baleares, Autoridad Portuaria en la que la tasa del pasaje (tanto del pasajero como de su vehículo) disminuye un 33,5% por efecto de los coeficientes correctores.

Por último, en la tasa de la mercancía se produjo una reducción general del 4,8%, matizada arriba y abajo por los coeficientes correctores. En el caso de Avilés, Baleares, Algeciras y Marín, la reducción supera el 9%.

Como no todo podían ser buenas noticias, 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. La subida acumulada respecto de la cuantía que tuvo esta tasa en 2012, es del 128%.

En 2014 se espera que por esta tasa se recauden unos 22,1 millones de euros. De esta cantidad, unos 11,2 millones corresponderían a las Autoridades Portuarias para el mantenimiento de las ayudas a la navegación y unos 10,8 millones se entregarían a Sasemar para contribuir a su financiación.

Esta cantidad no hará sino enjugar las pérdidas de explotación de unos 9,1 millones 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 110,2 millones de euros, incorporadas al resultado del ejercicio.

Es por todo ello que, en el Comité Directivo de ANAVE se ha discutido y cuestionado el actual modelo de SASEMAR y se ha acordado trasladar a la Administración la propuesta de analizar otros posibles modelos que puedan optimizar el uso de los recursos, por ejemplo cediendo parte de la gestión y servicios a empresas privadas, tal y como se lleva a cabo en numerosos países de nuestro entorno y, en particular, en línea con la gestión europea de estos asuntos a través de la agencia europea de seguridad marítima (EMSA).

### Ley de la Navegación Marítima

Para terminar, hay que mencionar el Proyecto de Ley de la Navegación Marítima. Tras una revisión en profundidad de su texto y los trámites previos con varios organismos consultivos, el pasado mes de noviembre fue enviado por el gobierno a las Cortes y es previsible que este mismo mes de marzo pueda iniciar su tramitación parlamentaria efectiva.

Somos muy partidarios de que este proyecto pueda finalmente ver la luz lo antes posible, porque supondría una modernización y clarificación muy considerable de la legislación marítima española.