

Excelentísima Sra. Ministra de Fomento, Autoridades, amigos todos.

Muchas gracias por vuestra presencia en este acto, que nos reúne a las empresas marítimas y portuarias españolas con las principales navieras europeas. Es para mí un honor y una satisfacción dar la bienvenida a Madrid a los representantes de las asociaciones europeas de navieros, ECSA. Hace ahora 11 años que tuvimos la ocasión de recibirles, en este mismo salón, con ocasión del cincuentenario de ANAVE. En esta ocasión el motivo es que la presidencia de ECSA los dos pasados años ha recaído en el armador español D. Juan Riva.

Quiero dedicar un agradecimiento muy especial a las entidades que colaboran con ANAVE patrocinando este acto: Bergé Marítima, Bureau Veritas, Carus, Puertos del Estado y Stream Gas Natural, junto con Bodegas Marqués de Riscal, que nos invita a los vinos que vamos a degustar en esta cena. A todas ellas, nuestro más sincero agradecimiento por su apoyo.

Me gustaría llamar su atención, para comenzar, sobre unos datos que me parecen muy significativos. Mientras la Unión Europea cuenta con una población de aproximadamente el 7% de la total mundial y su peso en el Producto Bruto global es de aproximadamente el 23%, los navieros europeos, representados por ECSA, operan más del 40% de la flota mercante mundial. En comparación, los Estados Unidos, con un producto interior bruto muy similar al de la Unión Europea, tienen una flota controlada diez veces inferior a la de Europa. Por tanto, la importancia del sector marítimo europeo en el contexto mundial es muchísimo mayor que su peso en términos demográficos, casi el doble que en términos económicos generales y seguramente muy superior al de su peso político. La marina mercante constituye, por tanto, un activo valiosísimo para la generación de riqueza y de empleo para Europa.

¿A qué se debe esta clarísima preponderancia de Europa en el sector naviero? Sin duda viene dada por la firme determinación de la mayoría de los países europeos, que supieron ver en el transporte marítimo un sector de indudable valor estratégico. Por esta razón, la UE ha mantenido, desde 1997, una política muy acertada en materia de ayudas de Estado, que ha hecho posible alinear sensiblemente la competitividad de las empresas navieras europeas con la de las establecidas en China, Singapur, Corea o Japón. Esta política viene recogida en las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo de 2004, que se encuentran en estos momentos en proceso de revisión. Aquellos países que han aplicado las Directrices aprovechando al máximo su potencial (como Grecia, Alemania, Noruega, Dinamarca, Países Bajos, Reino Unido, Malta o Chipre), han contribuido decisivamente a que la flota de pabellón europeo haya aumentado más de un 50% desde el año 2005, y ello a pesar de la dura crisis que venimos sufriendo en los últimos 5 años.

De aquí podríamos extraer dos conclusiones: en primer lugar, la gran importancia, tanto para el sector naviero, como para la economía europea, de que se prorrogue la vigencia del marco fiscal y laboral constituido por las Directrices, con los mínimos cambios y por un periodo lo más prolongado posible. Hay un sabio refrán que dice: *“si algo funciona, no lo toques”*. Lo mejor que cabe hacer con estas Directrices es reconocer su éxito y prorrogar su aplicación.

Y, en segundo lugar, y concentrándonos en España, se deduce la necesidad de hacer el mejor uso posible de este flexible marco legal comunitario para que el sector naviero pueda volver a crecer también en España y contribuir así al relanzamiento de la economía española, como lo hace en otros países marítimos europeos. No deberíamos perder de vista que España es el tercer país de la UE por su comercio marítimo, sólo detrás del Reino Unido y de Italia, ya que, aunque el tráfico portuario de Holanda sea mayor que el español, una parte substancial del mismo no tiene origen ni destino en ese país. En todo caso, el potencial del sector marítimo para contribuir a la economía española es muy notable.

Además, no tenemos que inventar gran cosa, porque la regulación de la marina mercante española cuenta ya con los principales instrumentos: el sistema de fiscalidad por tonelaje y el Registro

Especial de Canarias. Pero la competitividad de éste último se ve muy comprometida por las restricciones introducidas desde 2005 en relación con el enrole de marinos no nacionales de la Unión Europea. Éste es un problema que ANAVE viene poniendo de manifiesto año tras año, pero cuya solución continúa resistiéndose.

Nuestro planteamiento es muy claro: mientras los buques españoles sigan sin ser competitivos, se seguirá reduciendo la flota de pabellón español, que desde 2005 ya ha perdido un 40% de sus unidades y del empleo asociado. Por el contrario, cuando los armadores españoles recuperen la seguridad jurídica sobre el enrole de marinos extranjeros, en un 50% de sus tripulaciones, que tuvieron hasta 2005, la flota española volverá a aumentar y, con ella, también los empleos para marinos españoles. Ésta fue la filosofía que, hace ya 21 años, llevó a crear el Registro Especial de Canarias en 1992 y la misma que justifica plenamente revisar su regulación para devolverle la competitividad que ha perdido en los últimos 8 años.

Un aspecto importante a resaltar es que el atractivo de un registro de buques para los armadores no consiste únicamente en sus costes laborales. Hay otros aspectos, también muy importantes, como son la flexibilidad de la Administración marítima, es decir, su capacidad de adaptación a las necesidades de las empresas navieras que operan en un mercado internacional muy exigente. En este campo, nos consta que la Dirección General de la Marina Mercante sigue dando pasos que estamos valorando muy favorablemente y que pedimos continúen, con el fin de homologar el Registro de Canarias, también en su regulación técnica, con los más competitivos de nuestro entorno europeo.

También quisiera mencionar que, hace pocos días, la Sra. Ministra de Fomento ha anunciado una revisión a la baja de las tasas portuarias, decisión que no podemos sino aplaudir, pero también la creación de lo que ha llamado “un fondo portuario para mejorar la conectividad de los puertos”. Aunque aún no se ha detallado en qué va a consistir, podría significar que de los ingresos por las tasas portuarias se van a detraer fondos para mejorar los accesos de los puertos. Y eso nos preocuparía, porque las inversiones en esas infraestructuras son muy cuantiosas y seguramente se limitaría mucho la posibilidad de bajada de tasas, que consideramos ya muy necesaria.

Por lo demás, me complace poder decir que en ANAVE estamos muy satisfechos con la colaboración que venimos manteniendo con la Administración, tanto en asuntos del día a día, como en materias más complejas. El mejor ejemplo, a lo largo del último año, ha sido la puesta en marcha del Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo. Pero también ha ocurrido en el último año en otras materias que dependen de dos o más ministerios, como son la regulación del contenido de azufre en los combustibles marinos, el reciclaje de buques o la Ley de la Navegación Marítima. Para ello, junto con nuestros contactos permanentes con el ministerio de Fomento, hemos participado en reuniones o grupos de trabajo en los que se han integrado también los de Empleo, Medio Ambiente, Justicia, Defensa e Industria.

Sra. Ministra de Fomento, para terminar, quisiera pedirle que tuviera siempre presentes las ventajas que el transporte marítimo aporta a la economía europea y española en términos de sostenibilidad y de reducción de costes externos. Que, a la hora de diseñar o poner en práctica cualquier política de logística o de transportes en España, se tenga muy en cuenta que el Transporte Marítimo de Corta Distancia o las Autopistas del Mar no deben considerarse un motivo de preocupación, sino todo lo contrario, los más fieles aliados de la sociedad para conseguir una movilidad sostenible de carga y de personas en Europa.

Muchas gracias por su atención. A nuestros colegas, los armadores europeos, les deseamos que disfruten de su estancia en Madrid, y les pedimos que continúen siendo el vehículo eficiente y sostenible del enorme comercio marítimo europeo.

Muchas gracias

Querida Ministra, Autoridades, amigos y compañeros de ECSA, amigos y compañeros de ANAVE,

En primer lugar, gracias por acompañarnos en esta cena. Hoy celebramos conjuntamente las Asambleas Anuales de ECSA y ANAVE. Quiero agradecer también a la Casa Real la concesión de Audiencia en el Palacio de la Zarzuela, demostrándonos una vez más su sensibilidad hacia el mundo empresarial y más concretamente hacia cualquier industria relacionada con el mar.

A continuación voy a hacer una enumeración sucinta de los principales temas a los que nos enfrentamos hoy los armadores europeos.

Como todos sabemos, el sector naviero está atravesando unos momentos muy difíciles.

En 2012, el exceso de oferta en la mayoría de los mercados marítimos siguió aumentando. Igualmente, los índices de fletes no se recuperaron y varios tráficos siguieron en niveles muy bajos, operando por debajo de los costes operativos.

Las cosas están incluso peor para nosotros porque algunos países han relajado sus condiciones crediticias para estimular los encargos de buques de nueva construcción, como dicen que está sucediendo actualmente en China, para apoyar su sobredimensionado sector de la construcción naval.

También me gustaría recordarles que algunos Convenios internacionales claves (como los de Agua de Lastre, Reciclaje, Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, etc.) no están recibiendo el apoyo necesario para su entrada en vigor.

Pero el asunto más importante sobre el que quiero hacer hincapié es que, después de la consulta pública llevada a cabo en 2012, el proceso de revisión de las Directrices Comunitarias sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo de 2004, por la Dirección General de la Competencia de la Comisión, bajo la dirección del Comisario español Joaquín Almunia, está llevando mucho más tiempo de lo esperado. Queremos agradecer a la Ministra española de Fomento su apoyo para acelerar las cosas y esperamos seguir contando con el mismo en la medida que, en España, miramos hacia Europa para avanzar en este tema, que es esencial para garantizar la seguridad jurídica de los mecanismos de apoyo actuales, como los registros especiales, sistemas de impuesto sobre el tonelaje, etc.

Estas Directrices Comunitarias son la base jurídica de todas estas medidas positivas que son pilares fundamentales para la competitividad del transporte marítimo europeo y deberían prolongarse con mínimos cambios tan pronto como sea posible. La seguridad jurídica y fiscal y la estabilidad son esenciales para la inversión y para evitar la reubicación del transporte marítimo europeo a otros centros marítimos globales.

Señoras y señores, les he dado hasta ahora malas noticias, pasemos a las buenas.

No solo ECSA, sino todas las organizaciones marítimas siempre han propuesto que la uniformidad global en seguridad y medio ambiente en el transporte marítimo debe ser nuestro objetivo común. ECSA está muy satisfecha de que el Pleno del Parlamento Europeo haya confirmado recientemente que reconoce a la OMI como el principal regulador del sector del transporte marítimo internacional.

Esta vez fue en el contexto de una propuesta de Reglamento sobre el reciclaje de buques, pero el año pasado la Comisión también mantuvo esta misma posición en el caso de la Directiva sobre el contenido de azufre en los combustibles marinos. La cooperación entre ECSA y otras organizaciones marítimas, como ESPO, ha sido fundamental para este resultado.

Señora Ministra, me gustaría decir unas palabras sobre el tema del azufre. Se está estableciendo una red europea de infraestructuras para el suministro de GNL como combustible para los buques.

Esta red se va a desarrollar hasta el año 2020 en los 80 puertos marítimos incluidos en la red principal de la TEN-T, y con el apoyo de la Comisión Europea.

Creemos que hay que avanzar más rápidamente, ya que, en la actualidad, las instalaciones de abastecimiento de combustible necesarias, sencillamente, no están disponibles. Los gobiernos europeos y las empresas tienen que trabajar juntos para construir la red que todos necesitamos para reducir las emisiones de SOx y CO₂.

Otra muy buena noticia es que por fin, en 2012, las cifras publicadas demuestran que los ataques de piratería en Somalia y en el Golfo de Adén han disminuido en un 69% respecto a las cifras del año anterior. Pero no debemos ser complacientes. No se debe tomar este argumento como base para reducir la protección naval en esa zona. Además, por desgracia, en otras áreas, tales como Indonesia o África Occidental, los ataques de piratería han aumentado en número y se vuelven más violentos que en el pasado.

Y mencionemos algunos datos sobre los accidentes marítimos. En 2012, el sector de los petroleros alcanzó un nuevo récord mínimo histórico de derrames accidentales en el mar. Ni un solo accidente grave y sólo 7 incidentes menores, con un total de menos de 1.000 toneladas derramadas a nivel mundial. La huella medioambiental del transporte marítimo sigue mejorando.

La Comisión Europea está analizando varios aspectos de los servicios portuarios, con el fin de aumentar la eficiencia, empezando por los Certificados de Exención del Practicaje. Cualquier clase de avance en este campo puede ser positivo, no sólo para el transporte marítimo, sino también para fomentar la eficiencia de los servicios de líneas regulares en el transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar. Por ello, ECSA opina que las cuatro libertades del Tratado de la UE deben aplicarse en principio a todos los servicios portuarios, sin ningún tipo de exclusión. Seguiremos con interés la evolución que tenga esta propuesta en los debates en el Consejo de Ministros y en el Parlamento Europeo.

El próximo 20 de agosto, entrará en vigor el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. Las compañías navieras y las administraciones marítimas han unido sus esfuerzos para aplicar este Convenio, que establece normas mínimas comunes para la vida y las condiciones de trabajo de los marinos a bordo de los buques mercantes, y que será crucial para erradicar el dumping social en el sector del transporte marítimo. Los armadores europeos controlamos el 42% de la flota mundial, y para nosotros es de vital importancia que los marinos puedan vivir y trabajar con dignidad. Después de todo, manejan el principal activo de nuestras empresas: ¡los buques!

Querida Ministra, permítame concluir insistiendo en las ventajas de la cooperación: muchos de los temas que he mencionado brevemente subrayan la importancia de la cooperación.

- Cooperación entre las empresas navieras europeas dentro de ECSA,
- Cooperación entre ECSA y otras organizaciones marítimas, tanto en Europa como en todo el mundo,
- Cooperación entre el sector del transporte marítimo, los gobiernos y las instituciones europeas.

Especialmente en tiempos difíciles, la cooperación a todos los niveles es esencial. Por eso, sigamos cooperando para el progreso del transporte marítimo europeo y el comercio marítimo.

Finalmente, señoras y señores, me gustaría desearles una cena agradable. A nuestros invitados de Europa, deseo que disfruten de su estancia en la ciudad, que durante mucho tiempo ha sido descrita como el principal puerto de España. Y esta noche, por una noche, con todos ustedes aquí reunidos, Madrid se ha convertido en el principal puerto de Europa.

Muchas gracias.