

Discurso del presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos, en el acto de clausura de la Asamblea General

MADRID, HOTEL WELLINGTON, 22 DE JUNIO 2023

Estimado secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; secretaria general de Transportes y Movilidad; director general de la Marina Mercante; secretario general de Puertos del Estado y directora corporativa; amigos del sector marítimo y de los medios de comunicación. Queridos asociados.

Muchas gracias por vuestra presencia en este acto, que nos reúne cada año a las empresas marítimas y

portuarias españolas con la Administración y con otros sectores conexos.

Agradezco a CARUS, como patrocinador principal, y a BUREAU VERITAS y BERGÉ como copatrocinadores, su apoyo a nuestra asociación en este acto. Y quiero también felicitar a Ettore Morace por el CARUS Excellence Award que acaba de recibir hace pocos minutos.

Es un honor dirigirme nuevamente a todos ustedes al término de mi segundo ejercicio como presidente de ANAVE.

La amplia representación del sector marítimo-portuario que nos acompaña nos brinda la oportunidad de reflexionar sobre el ejercicio que cerramos, compartir nuestras metas y fortalecer los vínculos que nos unen para juntos afrontar el futuro.

Empiezo refiriéndome a nuestro Registro Especial de Canarias (REC), tema recurrente en estos discursos. Y para no extenderme, me voy a remitir a los datos que son la prueba fehaciente de que algo no funciona bien.

- La cuota de la flota operada bajo pabellón español se ha reducido 13 puntos porcentuales en la última década.
- En lo que va de 2023, siete buques que suman cerca de 100.000 GT han

cambiado el pabellón nacional por el de otros países cercanos.

- Ninguno de los buques de nueva construcción que se incorporaron a la flota controlada por armadores españoles el año pasado se inscribieron en el REC.
- Como consecuencia, la edad media de la flota inscrita en el REC aumentó hasta 17 años, superando ligeramente a la de la flota controlada por primera vez desde hace más de 25 años.

Estos datos muestran que el importante trabajo que ha hecho la Dirección

General de la Marina Mercante (DGMM) por actualizar la normativa y práctica del REC no ha sido suficientes para impulsar su competitividad.

Y no quiero que se me entienda mal. En los últimos años se han introducido mejoras significativas que han contribuido a desbloquear asuntos que llevaban más de un lustro estancados.

Sin ánimo de ser exhaustivo, solo en el último ejercicio, la posibilidad de embarcar seguridad privada armada en los buques de pabellón español; la asimilación

DNV

de los marinos ucranianos como nacionales del Espacio Económico Europeo o la aprobación de normas que facilitan el reconocimiento de certificados de competencia de marinos extranjeros son ejemplos concretos de la disposición de la DGMM, con Benito Núñez a la cabeza, para discutir nuestras propuestas. La celeridad y acierto en la respuesta a las inquietudes del sector es digna de elogiar y desde luego de agradecer.

Sin embargo, como ANAVE viene recordando desde hace varios años, el REC precisa de una reforma estructural completa, que involucre a todos los ministerios de los que depende la operación de los buques con pabellón español. Entre otras cuestiones, es necesario adaptar el marco laboral, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales pensada para las industrias en tierra y la burocracia e incertidumbre asociada a las inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo.

La solución a estos obstáculos va más allá de las competencias de la DGMM y del MITMA, y de la buena voluntad de la inspección de trabajo y del Instituto Social de la Marina para acelerar reconocimientos médicos o emisiones de certificados.

Probablemente la base del problema es la falta de visibilidad del sector del transporte marítimo en la agenda política nacional, al más alto nivel. Por eso hemos recibido con mucha alegría y satisfacción que la DGMM haya decidido elaborar una 'Estrategia Marítima de España', que espero que sirva de pilar para el desarrollo de un sistema de transporte marítimo español eficiente, seguro y respetuoso con el medio ambiente.

Creo que esta 'Estrategia Marítima de España' debería también tener en cuenta el impacto de la transición energética en la marina mercante. El pasado mes de abril tuve la ocasión de presentar en el MITMA una propuesta de Programa para la transición del transporte marítimo español hacia una economía de cero emisiones netas.

Un programa que contribuiría a que las normas adoptadas por la Unión Europea (UE) se traduzcan en una reducción real de las emisiones de gases de efecto invernadero de la flota controlada por empresas navieras españolas.

Seguimos creyendo que la normativa marítima debe desarrollarse, en la mayor medida posible, a nivel internacional y bajo



El Registro Especial de Canarias precisa de una reforma estructural completa, que involucre a todos los ministerios de los que depende la operación de los buques con pabellón español

VICENTE BOLUDA FOS

la dirección de la Organización Marítima Internacional (OMI). Esta es la mejor manera de garantizar una competencia leal y un marco normativo óptimo frente a un mosaico de normativas regionales que resulta innecesariamente oneroso en términos de costes y cumplimiento.

Sin perder de vista este objetivo, las normas del 'Fit for 55' nos obligarán a tomar decisiones de mucho calado, que van a suponer inversiones importantes y van a condicionar nuestra competitividad en el ámbito internacional: la de las empresas navieras y la de la economía española y europea en general.

Varios Estados de la UE están poniendo en marcha planes de transición similares al que hemos propuesto al MITMA. Entre los países de nuestro entorno, Italia ha lanzado un programa dotado con 500 millones de euros que se destinarán a la

compra de nuevos buques o a la modernización de los existentes. Francia ha anunciado su propio plan denominado 'France-Mer 2030', al que destinará 300 millones de euros en un período de cinco años y cuyo fin es también apoyar la innovación y acelerar la descarbonización del sector marítimo.

De forma similar, nuestra propuesta de Plan de descarbonización tiene como objetivo acompañar a la marina mercante española, completando el marco regulatorio de la OMI y la UE con las medidas e inversiones que permitan una transición sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental. Estimado secretario de Estado, confío en que podamos avanzar en este asunto y que pronto esta propuesta pueda recibir el apoyo formal del Ministerio.

No quiero dejar de hablar de transición energética y emisiones de CO₂ sin felicitar al MITMA, a la DGMM, a la Oficina Española de Cambio Climático y a la delegación española en Bruselas, por la flexibilidad que se ha incluido en las normas del 'Fit for 55' para los servicios marítimos con las regiones ultraperiféricas, las islas menos pobladas y las rutas sometidas a Obligaciones de Servicio Público. Sin duda, un éxito de España que ha sido la principal impulsora de estas medidas.

No se incluye sin embargo en las nuevas normas un tratamiento especial para los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar, pese a que desde las instituciones comunitarias se viene insistiendo en la importancia de su desarrollo por su mejor desempeño medioambiental y como medida para descongestionar las carreteras y reducir los costes externos del transporte.

En este contexto, cobra especial relevancia la introducción en España de un ecoincentivo marítimo hace poco más de un año y también las propuestas de ANAVE para su ampliación a los tráficos con el norte de África y Reino Unido y a otros segmentos del transporte marítimo que también contribuyen a la descongestión de la carretera y a la reducción de emisiones.

En otro orden de asuntos, valoramos muy positivamente el aumento de la partida presupuestaria para cubrir parcialmente los gastos incurridos por las empresas navieras en el embarque de alumnos. Las últimas convocatorias han puesto de manifiesto el importante coste que supone esta tarea de responsabilidad social para los armadores y entendemos este mayor apoyo y compromiso del MITMA por la formación de los alumnos, también como un reconocimiento del esfuerzo efectuado por las empresas de ANAVE en este asunto. Desde 2010 hasta 2022 se han beneficiado de este programa casi 3.000 alumnos, unas cifras que confirman el éxito del proyecto y nuestro compromiso con esta labor formativa.

Son muchos más los asuntos que hemos tenido encima de la mesa durante este ejercicio y que deberemos afrontar en el próximo. Y se siguen añadiendo a la lista temas nuevos, como el recién presentado paquete de seguridad marítima de la Unión Europea, la nueva zona de control de emisiones de azufre en el Mediterráneo o la previsible entrada en vigor del Convenio de Hong Kong sobre desguace de buques.

Estimado secretario de Estado, amigos y amigos.

En el transporte marítimo, la influencia del entorno exterior es determinante y es difícil ir contra corriente. Estamos en un momento en el que nos enfrentamos a cambios regulatorios importantes, ligados a inversiones enormes y sin una opción tecnológica clara para alcanzar los objetivos.

Sin duda, una amenaza. Pero también, una oportunidad única para introducir reformas estructurales que impulsen un marco regulatorio:

- efectivo para las empresas;
- que favorezca las inversiones y el crecimiento;
- incentive la modernización de la flota controlada por empresas navieras españolas;
- y por supuesto también, la competitividad del REC.

En definitiva, un marco que permita a España aumentar su participación en la cadena de suministro marítimo global e impulse la creación de empleo cualificado y de calidad y el crecimiento en otros sec-



DAVID LUCAS, SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

El secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, David Lucas, destacó en su intervención destacado que la Estrategia Marítima de España «se debe sustentar sobre la base del consenso, porque estamos hablando de un sector fundamental para el desarrollo del país pero, sobre todo, que tie-

ne la cualidad de ser geoestratégico en política, en transporte y en desarrollo económico».

El secretario de Estado asumió las propuestas del presidente de ANAVE y ha declarado que «es necesario hacer cambios fundamentales para conseguir que los planteamientos sean no solo positivos sino eficaces y efi-

cientes en su implantación». Asimismo, afirmó que desde el equipo del Ministerio «trasladamos nuestra predisposición al trabajo, al diálogo y al acuerdo, sustentado en algo que siempre he defendido y creo fundamental que es la colaboración público-privada para conseguir mayores objetivos y más positivos».

tores industriales relacionados con la economía azul.

Para ello, si la Administración lo considera oportuno, sabe que puede contar con el consejo y apoyo de ANAVE para intentar contribuir a que ese proceso de cambio, al que siempre estamos abiertos, dé lugar al establecimiento de una política marítima nacional consistente y que repercuta positivamente en el crecimiento de nuestro sector.

Lo que pedimos al Gobierno es confianza en el potencial de la marina mercante. Los servicios del Ministerio de Transportes saben que cuentan con toda nuestra colaboración para conseguir la eficacia que el sector espera y verdaderamente necesita.

No quiero despedirme sin un especial recuerdo por D. Romualdo Alvargonzález, fallecido inesperadamente el último día de 2022. Presidente del Grupo Ership y de la Fundación Alvargonzález, 'Ruma' fue, durante muchos años, un miembro muy activo del Comité Directivo de ANAVE. Desde esta Tribuna le envío un cordial abrazo a toda la familia Ership que hoy nos acompaña, y muy especialmente a nuestro tesorero y vicepresidente, Gonzalo Alvargonzález, que lamentablemente no ha podido estar con nosotros en este día.

Muchas gracias a todos por acompañarnos y sin más le cedo la palabra al secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, David Lucas.