

Buenas y malas noticias al comienzo del curso

Comienza septiembre, tras el parón veraniego, con buenas y malas noticias para el sector del transporte marítimo. Los diferentes organismos económicos internacionales confirman que la notable recuperación postpandemia va perdiendo impulso y prevén un escenario de bajo crecimiento, al menos hasta finales de 2024, sin descartar el riesgo de una nueva recesión.

Dada la estrecha correlación entre crecimiento económico, producción industrial y comercio internacional, eso significa que, al menos durante el próximo año y medio, la demanda de transporte marítimo seguramente va a crecer menos de lo previsto. A nivel nacional, las cifras de actividad portuaria en julio, que recogemos en las páginas 6 y 7 de este número, confirman ya esa tendencia al enfriamiento del comercio. Sin embargo, se mantienen los cambios en los patrones comerciales a escala mundial que están impulsando la demanda medida en toneladas·milla, lo que podría servir de soporte a los niveles de fletes en los próximos meses.

En las próximas semanas, debería ver la luz la Estrategia Marítima de España, anunciada por el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, David Lucas, en su intervención en la Asamblea de ANAVE a finales de junio. Esta Estrategia, largamente solicitada por el sector, debería ser el pilar que permita desarrollar una política marítima nacional que fomente la seguridad jurídica, las inversiones y el crecimiento de la economía azul española. Y también la competitividad del Registro Especial de Canarias (REC).

El REC pasa por uno de sus peores momentos desde su creación. Solo en lo que va de año, 10 buques con cerca de 100.000 GT han abandonado el pabellón nacional y se han reabanderado en otros registros europeos, entre los que se incluye Francia, Madeira y Chipre. El reciente cambio, en pleno mes de agosto y sin previo aviso, del procedimiento para enrolar marinos extracomunitarios en buques del REC, es una muestra más de la falta de coordinación y sensibilidad de la Administración (con la excepción del Ministerio de Transportes) con un sector que sirve de pilar de crecimiento de la economía española.

En paralelo, España necesita también un Plan de renovación de la flota que permita al sector marítimo español liderar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y fomente las inversiones necesarias para conseguir este objetivo. No solo Italia y Francia, entre otros, han elaborado ya documentos parecidos, sino que la propia Organización Marítima Internacional (OMI), en su Estrategia inicial para la reducción de las emisiones de GEI en buques, identifica como una medida candidata a corto plazo «alentar la elaboración y actualización de Planes de Acción Nacionales para desarrollar políticas y estrategias que aborden las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional de conformidad con las directrices que elabore la Organización, teniendo en cuenta la necesidad de evitar medidas regionales o unilaterales».

El pasado mes de abril ANAVE presentó al MITMA su propuesta de Plan para la descarbonización de la flota y la Dirección General de la Marina Mercante está actualmente trabajando en su Plan de Acción Nacional que confiamos pueda hacer suyas las propuestas de ANAVE y ver la luz en los próximos meses.

España está adoptando un importante papel de liderazgo en la OMI desde la presidencia del Consejo, ejercida por Víctor Jiménez. Entre otras cuestiones, ha sido fundamental para establecer las vías de diálogos necesarias para alcanzar el acuerdo histórico del Comité de Protección del Medio Marino del pasado mes de julio: objetivo de cero emisiones netas para 2050.

Y este trabajo confiamos que vea su reflejo a nivel nacional, situando al transporte marítimo en el lugar que le corresponde de la agenda política española.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

