

Tareas para esta nueva legislatura

Comienza una nueva legislatura en España con muchos frentes abiertos para el sector del transporte marítimo en general y para las empresas navieras españolas muy en particular. La transición energética del transporte marítimo y la recuperación de la competitividad del Registro Especial de Canarias serán prioridades para ANAVE en 2024.

Para atender estos asuntos, es una muy buena noticia la creación de una Secretaría General de Transporte Marítimo y Aéreo, anunciada por el nuevo Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible el pasado martes, y con la que esperamos poder empezar a trabajar cuanto antes.

Y, ¿qué necesita el sector? Todos asuntos en los que el Ministerio lleva trabajando desde hace ya varios meses:

- Una Estrategia Nacional de la Marina Mercante que cuente con el visto bueno del gobierno al más alto nivel y dé estabilidad y seguridad jurídica a las empresas. Que permita que medidas como el *Tax Lease*, concebidas para el fomento del sector del transporte marítimo, se apliquen en España de la misma manera que en otros países de nuestro entorno.
- Un Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo, que comienza a ser urgente que se publique, se discuta y se dote de los mecanismos necesarios para la consecución de sus fines. Francia, Italia o Países Bajos son algunos ejemplos de Estados de la UE que han asignado ya partidas de cientos de millones de euros con este objetivo, y España deberá hacer lo mismo si no quiere quedarse atrás.
- Un cambio radical de la normativa y práctica del Registro Especial de Canarias (REC). ANAVE viene alertando de la pérdida de competitividad del REC desde hace ya más de 10 años. Y en este tiempo, especialmente en los últimos dos años, la situación no ha hecho más que empeorar. Solo en 2023 (hasta octubre), trece buques con cerca de 200.000 GT han cambiado el pabellón nacional por otros de la UE.

Ya hemos dicho en anteriores ocasiones en estas líneas que la dimensión de la marina mercante española no se corresponde con nuestra economía ni con el papel que ocupa el sistema portuario nacional en el ránking Europeo: terceros por tráfico portuario, cuartos por PIB y solamente décimos por flota controlada.

Esta es la situación actual de un sector que está inmerso en un tsunami regulatorio lleno de acrónimos del que llevamos ya avisando muchos meses. A lo largo del 2023 se ha implantado el EEXI. En 2024 los buques deberán obtener su CII (en función de sus emisiones de 2023) y serán calificados como A, B, C, D o E. También en 2024 el transporte marítimo entrará a formar parte del ETS, que significa que las empresas deberán adquirir y entregar derechos de emisión en función de las toneladas de CO₂ emitidas a la atmósfera. Y en 2025 entra en vigor el reglamento *Fuel EU* por el que deberán propulsar sus buques con unos combustibles menos intensivos en carbono que, a día de hoy, no se encuentran disponibles en los puertos Europeos, ya no digamos del resto del mundo, en las cantidades necesarias.

Solo en 2023 (hasta octubre), trece buques con cerca de 200.000 GT han cambiado el pabellón nacional por otros de la UE

Muchos hablan de 'oportunidades'. Pero no podemos olvidar que las oportunidades no florecen por sí solas. Hay que perseguirlas o las veremos pasar de largo. Para ello, ANAVE ofrece su plena disponibilidad al nuevo ministro y a todo su equipo. Solo un enfoque de colaboración público privada permitirá situar al sector de la marina mercante española en el lugar que le corresponde contribuyendo así a una nueva etapa para la economía azul nacional.