

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

MADRID, HOTEL WELLINGTON, 20 DE JUNIO 2024

Excelentísimo Sr. Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, D. Óscar Puente. Querido Óscar. Ilmo. Sr. Secretario General de Transportes Aéreo y Marítimo. Estimado Benito. Muchas felicidades por el premio que acabas de recibir, que considero muy merecido, por tus gestiones y desvelos en favor del sector marítimo español en los últimos años.

Sr. Director General de la Marina Mercante. Querido Gustavo. Autoridades. Sras. y Sres. Queridos asociados y amigos. Quiero expresar mi más sincero agradecimiento por acompañarnos aquí hoy, en este acto que, un año más, nos reúne con la Administración y con profesionales de diferentes sectores del ámbito marítimo.

Y gracias también a CARUS, DNV y VULKAN por su apoyo a nuestra asociación en este acto.

**D**urante este ejercicio nos han dejado dos ilustres armadores gallegos, D. Fernando Fernández-Tapias, que fue presidente de ANAVE entre 1978 y 1985, y D. José Silveira Cañizares, presidente honorario de la Empresa Naviera Elcano. Desde aquí quiero enviar mi recuerdo y un fuerte abrazo a sus familias y amigos.

Hace unos minutos, en el acto interno de nuestra Asamblea, he sido reelegido como presidente de ANAVE para un segundo mandato de tres años. Gracias también a los armadores y navieras españolas por renovarme su confianza, y

por la continuidad de su apoyo a ANAVE y a mí como presidente.

Sr. Ministro.

Me gustaría poner de manifiesto, en estos minutos, por qué el gobierno de España debería priorizar en los próximos años el desarrollo de la marina mercante nacional y las inversiones de las empresas navieras. El objetivo último debe ser que este sector de la economía azul contribuya al PIB español en los mismos porcentajes que lo hace en Italia, Francia o Alemania, por poner algunos ejemplos cercanos y con similar tradición marítima.

Y para ello le voy a exponer diez motivos, que podrían ser muchos más, pero estoy seguro de que nuestros invitados agradecerán mi esfuerzo de concisión.

## PRIMER MOTIVO: SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

El transporte marítimo es fundamental para nuestra autonomía estratégica y contribuye a la seguridad en un momento de profunda incertidumbre geopolítica mundial.

Permite garantizar el suministro energético mediante la importación de petróleo, gas natural licuado y otros combustibles.

El comercio internacional representa el 57% del PIB mundial. Los países europeos, y en particular España, dependen mucho más del comercio que la media mundial o que sus principales competidores, como China, Estados Unidos o Japón.

**DNV**

El transporte marítimo es, además, un modo de transporte flexible que se adapta rápidamente a los cambios geopolíticos, como ha quedado demostrado con el suministro de gas natural licuado por mar tras el cierre del gasoducto *Nord Stream* o los desvíos de tráfico como consecuencia de la crisis del mar Rojo.

#### SEGUNDO MOTIVO: PERMITE LA CONECTIVIDAD DE LOS TERRITORIOS ESPAÑOLES NO PENINSULARES

España cuenta con diferentes territorios insulares y dos Ciudades Autónomas, que dependen del modo marítimo para su abastecimiento diario y para la conectividad de sus residentes.

Más del 50% de los ciudadanos no peninsulares eligen el modo marítimo para sus viajes interinsulares o a la península, lo que convierte al buque en elemento fundamental de la cohesión territorial y con un enorme impacto social en nuestros territorios extra peninsulares.

#### TERCERO: PERMITIRÍA REDUCIR EL ENORME DÉFICIT DE NUESTRA BALANZA DE FLETES MARÍTIMOS

Somos el segundo país de la Unión Europea por tráfico portuario. Sin embargo, actualmente más del 90% del comercio exterior marítimo español está en manos de empresas navieras extranjeras. O lo que es lo mismo, la tasa de cobertura del comercio marítimo nacional por empresas españolas es muy reducida: inferior al 10%.

Esto se traduce en un enorme déficit de la balanza de fletes marítimos, cercano a 10.000 millones de euros, lo que equivale al valor añadido bruto de las industrias textil o farmacéutica de nuestro país.

Dicho en positivo, existe un importante mercado al que la flota de armadores españoles podría prestar servicio y, como consecuencia, un notable potencial de crecimiento del sector de la marina mercante en nuestro país.

#### CUARTO: NUEVOS MERCADOS PARA POSICIONAR PRODUCTOS NACIONALES EN EL EXTERIOR

El modo marítimo no solo permite el abastecimiento de nuestras industrias y del sector productivo en general, sino que además facilita que los productos nacionales se posicionen en los mercados de todo el mundo. Aceite, vino, azulejos, cerámica, automóviles, bienes de equipo... La mayoría de las cosas que nos rodean han pasado por la bodega de un barco.

El crecimiento de la demanda de transporte por mar, junto con las innovaciones



*«El transporte marítimo es fundamental para nuestra autonomía estratégica y contribuye a la seguridad en un momento de profunda incertidumbre geopolítica mundial»*

tecnológicas y la aplicación de medidas de eficiencia energética, han contribuido a contener los costes del transporte en beneficio de los consumidores finales y a aumentar la competitividad de las exportaciones europeas y españolas.

Para cualquier país del mundo, el pilar de sus exportaciones es el modo marítimo, que en España es fundamental para alcanzar el objetivo marcado por la vigente 'Estrategia de Internacionalización de la Economía Española'.

#### QUINTO: SU NOTABLE EFECTO TRACTOR

Según Oxford Economics, por cada millón de euros que el sector europeo del

transporte marítimo aporta al producto interior bruto, crea otros 1,6 millones de euros en otros sectores de la economía. Esto significa que tiene un factor multiplicador del PIB de 2,6.

Nuestros buques son activos de alto valor tecnológico que requieren atención y mantenimiento continuo. De esto se benefician industrias asociadas como los astilleros, las aseguradoras, oficinas técnicas, abogados maritimistas o centros de investigación.

#### SEXTO: EL TRANSPORTE MARÍTIMO ES EL MOTOR DE LA ECONOMÍA AZUL

Y no lo digo yo. Según el último estudio publicado por la Comisión hace tan solo unas semanas, la marina mercante es el sector de la economía azul europea que más ha crecido en la última década, muy por encima del turismo costero, el sector de la construcción naval, el pesquero o el portuario.

El transporte marítimo es ya el segundo sector de la economía azul en el conjunto de Europa, ligeramente por detrás del turismo costero.

La contribución de la marina mercante a la economía azul en España está 22 puntos porcentuales por debajo de la media europea. Traducido a euros, existe un potencial de captación de 5.000 millones de euros sin contar efectos indirectos e inducidos.

**SÉPTIMO: EMPLEO AZUL DE ALTO VALOR AÑADIDO**

El sector marítimo genera empleo de calidad, altamente cualificado y con un alto valor añadido.

El salario medio de los marinos está muy por encima de la media nacional. El negocio marítimo es un sector en constante desarrollo, a la vanguardia tecnológica y completamente internacional; y los marinos en general desarrollan una serie de competencias prácticas y técnicas, que abren muchas puertas para continuar una carrera profesional en tierra.

Un sector naviero fuerte y competitivo ayudará a fomentar las vocaciones marítimas en un momento en el que existe un importante déficit mundial de más de 50.000 oficiales, que también estamos notando desde hace varios años las empresas navieras españolas.

Hago un breve inciso en este punto para poner en valor la apuesta del Ministerio de Transportes por la formación marítima, con una subvención en la Ley de Presupuestos Generales del Estado que cubre parcialmente los gastos incurridos por los armadores en el embarque de alumnos en prácticas. Solo el pasado ejercicio, más de 350 alumnos se beneficiaron de este programa, totalizando 1.560 meses de prácticas de embarque.

La falta de Presupuestos Generales del Estado para 2024 va a hacer necesario tramitar esta partida por una vía alternativa, en la que confío que el Ministerio esté ya trabajando.

**OCTAVO: LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA ESPAÑOLA NECESITA PROFESIONALES CON EXPERIENCIA**

La Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas, encargadas de la inspección de los buques en



los puertos españoles; la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, responsable de velar por la seguridad de la vida humana en la mar y la protección de nuestros mares y océanos; y los servicios portuarios de practica y remolque; imprescindibles para los puertos españoles, necesitan profesionales con suficiente experiencia

de navegación, que solo se puede adquirir de forma práctica, es decir, navegando a bordo de buques mercantes.

Solo estos tres sectores emplean más de 5.000 marinos que nos permiten cumplir los compromisos adquiridos por España en virtud de los Convenios Marítimos de los que somos parte.

**NOVENO: LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA ES UN GENERADOR DE OPORTUNIDADES PARA EL SECTOR**

Nadie cuestiona que el buque es el medio de transporte con menos emisiones por tonelada de mercancía transportada, pero el objetivo de la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea es conseguir cero emisiones netas para nuestro sector en 2050.

Y no existe, hoy en día, la fuente de energía que nos permita alcanzar este objetivo.

Al mismo tiempo, este es un negocio muy intensivo en capital, con unos activos, los buques, con una vida útil muy larga.

Según diferentes analistas, la transición energética del transporte marítimo es un negocio de un billón de dólares, que podría respaldar hasta cuatro millones de nuevos empleos sostenibles de aquí a 2050.

Una de las claves para el éxito será el acceso a financiación, pública y privada, como destaca la Comisión Europea en su Comunicación sobre los objetivos climáticos para 2040.

En el camino hacia un futuro sostenible, existirán oportunidades de negocio a condición de que creemos un marco ordenado, justo y ambicioso para la transición energética del transporte marítimo, que habrá que dotar de instrumentos eficaces para la atracción de capital al sector naviero.

Nuestra situación geográfica y nuestro clima sitúan a España en una posición privilegiada para aprovechar esta coyuntura favorable. Es el momento de que las empresas y los responsables políticos actúen, colaboren y aprovechen este potencial de crecimiento de la economía azul española.

## Y POR ÚLTIMO, Y EN DÉCIMO LUGAR, SR. MINISTRO

Los armadores españoles estamos preparados para asumir este desafío. La edad media de nuestras empresas es de 67 años. Conocemos el sector, tenemos la experiencia necesaria, operamos en todos los tráficos: graneles líquidos y sólidos; gases licuados; contenedores; carga de proyecto; automóviles, camiones, transporte de pasajeros... Y además, estamos dispuestos y capacitados para asumir este gran reto.

No quiero terminar, sin hacer una breve referencia a nuestro Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, que ha sufrido el pasado año su mayor caída histórica en número de buques y la segunda mayor en toneladas de registro.

Me consta que el ministerio que dirige es consciente de este problema y que ya ha mantenido reuniones al más alto nivel con otros ministerios responsables de la política marítima española. También para este objetivo de mejora de la competitividad del Registro Especial de Canarias le ofrezco el compromiso firme de los armadores nacionales.

En definitiva, Sr. Ministro, para mis próximos tres años como presidente de ANAVE le propongo trabajar juntos para:

1. Instaurar un marco eficiente para el desarrollo de un sector naviero fuerte y competitivo.
2. Fomentar activamente la disponibilidad de graduados y profesionales españoles con vocación de desarrollar su carrera profesional en el sector marítimo.
3. Y para instrumentar una política de apoyo a las inversiones de las empresas navieras relacionadas con la transición energética, de forma similar a como están haciendo los principales países marítimos europeos.

La Estrategia Marítima que nos ha remitido el Ministerio la pasada semana prioriza estos tres objetivos, por lo que me alegra poder decir que estamos completamente alineados. Urge ahora definir las medidas concretas para alcanzar estos fines.

Con el apoyo político necesario, un marco legislativo estable y la cooperación entre todos los agentes del sector que hoy nos acompañan, estamos seguros de poder convertirnos, también aquí en España, en el motor de la economía azul nacional, catalizadores de inversiones y empleo y semilla de crecimiento y prosperidad para el conjunto de la sociedad españolas.

Tiene nuestras puertas abiertas para avanzar y construir un futuro mejor para la Marina Mercante nacional.

*Muchas gracias*



### ÓSCAR PUENTE ANUNCIÓ UN CAMBIO LEGAL PARA MODERNIZAR EL SECTOR MARÍTIMO Y MEJORAR SU SEGURIDAD JURÍDICA Y COMPETITIVIDAD

En su intervención en el acto de calusura de la Asamblea General de ANAVE 2024, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, anunció la próxima aprobación por el Consejo de Ministros de la reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, con el objetivo de mejorar la competitividad de los puertos, de las empresas navieras y del registro de buques de Canarias.

El ministro quiso destacar la importancia del transporte marítimo para la economía española y, para aprovechar todo su potencial tanto directo como indirecto, también adelantó la puesta en marcha de la Estrategia Marítima de España, «nacida para dar respuesta a las necesidades del sector, en torno a siete ejes de actuación: medioambiental, digital, administrativo, competitivo respecto a flota y bandera, portuario, náutica de recreo y laboral». Dicha Estrategia no podría llevarse a cabo de ninguna manera a espaldas del sector, declaró Puente: «Sería una torpeza que el desarrollo de esta Estrategia no venga acompañado de un proceso activo de escucha y participación».

Consciente del reto que supone la transición energética del transporte marítimo, Óscar Puente anunció asimismo que el ministerio que dirige está «definiendo una estrategia específica de descarbonización para el ámbito marítimo, que irá acompañada de un programa de ayudas para el sector».

*«Sería una torpeza que el desarrollo de esta Estrategia no venga acompañado de un proceso activo de escucha y participación»*

Finalmente, el ministro de Transportes confirmó la elaboración de un Real Decreto que regulará la concesión directa de subvenciones para fomentar y facilitar el acceso a las profesiones del ámbito aéreo y marítimo. En este sentido, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible quiso destacar la importancia de la labor de ANAVE.