

Nuevo descenso de la flota mercante de transporte que navega bajo pabellón español

El declive de la flota mercante de transporte de pabellón español continuó durante 2024, con un nuevo descenso del 5,6% en términos de GT hasta 2,1 millones. En número de buques, a comienzos de 2025 navegaban bajo pabellón nacional 91 unidades, mínimo histórico. El 57% eran buques de pasaje, que operan en gran medida en tráficos de cabotaje nacional, menos expuestos a la fuerte competencia internacional. Por el contrario, la bandera española no cuenta ya con ningún quimiquero, buque portacontenedor ni granelero, y únicamente seis buques petroleros.

Los armadores españoles controlan ya bajo otros pabellones, fundamentalmente europeos, el 56% del número de buques y el 59% de las GT. En los últimos cinco años, mientras que la flota controlada por armadores nacionales registrada en terceros pabellones aumentó un 11% en términos de GT, el Registro Especial de Canarias perdió un 12% de su tonelaje.

Podría pensarse que se trata de una pérdida generalizada de competitividad de los pabellones europeos frente a Asia. Sin embargo, entre el 1 de enero de 2024 y el 1 de enero de 2025 la flota abanderada en Portugal creció un 18,6% en términos de GT; la de Chipre un 11,4%; Malta y Francia un 11,2%; Alemania un 9,3% y Suecia crece un 9,3% y supera a la flota de pabellón español en tonelaje.

Casi un año después de que la Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados aprobara una Proposición no de Ley (PNL) para mejorar la competitividad del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (REC) no se ha producido ningún avance. Muy al contrario, la no aplicación a la cuota de solidaridad de la bonificación a la seguridad social prevista en el régimen económico y fiscal de Canarias ha supuesto una nueva merma a la competitividad del REC. Además, algunas de las modificaciones incluidas en el Proyecto de Ley de Puertos que se está tramitando en el Congreso no van en la dirección correcta.

La escasez de oficiales europeos, unida a las dificultades para contratar extracomunitarios, y la no adaptación de determinadas normas pensadas para el trabajo en tierra pero que no se adaptan a la realidad del transporte marítimo son sin duda los principales problemas del REC.

España está dejando pasar la oportunidad que supone la transición energética para modernizar nuestro registro. Mientras tanto, los armadores españoles están completamente comprometidos con la sostenibilidad, y han invertido ya 800 millones de euros (M€) en tecnologías para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de sus buques (ver pág. 4).

Casi un año después de que la Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados aprobara una PNL para mejorar la competitividad del REC, no se ha producido ningún avance

Sólo queda esperar que el Ministerio de Transportes consiga sacar adelante la Estrategia Marítima Nacional y el Plan de Descarbonización de la Flota, y que estos documentos de intenciones sirvan para destacar la importancia de un sector estratégico para la economía nacional, la independencia energética y la conectividad insular. Por ahora, lo único que recibimos son anuncios de nuevos retrasos.