

**DISCURSO DEL PRESIDENTE DE ANAVE,
D. VICENTE BOLUDA EN LA COMIDA TRAS LA ASAMBLEA**

Madrid, Hotel Wellington, 19 de junio de 2025

Ilustrísimo señor secretario general de Transportes Marítimo y Aéreo, don Benito Nuñez Quintanilla. Querido Benito.

Directora general de la Marina Mercante,

Autoridades, diputados, queridos asociados y amigos del sector marítimo.

Gracias por acompañarnos hoy en este acto tan señalado para la Asociación de Navieros Españoles. Es siempre un placer y un honor contar con una representación institucional tan amplia y comprometida. Permitidme también un saludo especial al diputado Juan Antonio Rojas que hoy nos acompaña, cuya presencia tras un proceso de recuperación es una alegría compartida por todos.

Antes de entrar en materia, quiero rendir un sentido y respetuoso homenaje a una persona entrañable para esta casa: **Gonzalo Alvargonzález**. Gonzalo fue vicepresidente de ANAVE durante más de quince años, presidente del Grupo Ership y, sobre todo, un ejemplo de entrega y excelencia empresarial. Su fallecimiento nos ha dejado un profundo vacío, pero su legado permanece vivo en nuestra comunidad marítima. Vaya desde aquí nuestro más sincero reconocimiento y un afectuoso abrazo a su familia y compañeros.

Señoras y señores:

El sector del transporte marítimo atraviesa un momento especialmente complejo y exigente. No se trata de las habituales incertidumbres cíclicas, sino de una convergencia de factores estructurales y coyunturales sin precedentes en la historia reciente. La presión regulatoria, las tensiones geopolíticas, la transformación tecnológica y el reto de la descarbonización exigen una adaptación rápida y decidida por parte de todos los agentes del sector.

En este contexto, el **comercio marítimo mundial** sigue siendo un pilar esencial para cualquier economía. En 2024, alcanzó un nuevo récord de 12.590 millones de toneladas, impulsado principalmente por el dinamismo del transporte de graneles sólidos y la recuperación parcial del tráfico de contenedores.

En el caso de España, el comercio marítimo nacional creció un 1,7%, ligeramente por debajo del promedio global y del crecimiento del PIB nacional. Esta evolución refleja, por un lado, la solidez de nuestro sistema portuario y, por otro, cierta ralentización en los flujos intraeuropeos.

Nuestra **flota controlada** mantiene su volumen, con 205 buques que superan los cinco millones de GT. Sin embargo, continúa el preocupante descenso del número de buques bajo pabellón nacional, que ha alcanzado mínimos históricos por segundo año consecutivo.

Señor Secretario General:

A finales de 2024, solo 91 buques mercantes de transporte navegaban con bandera española y, en los primeros meses de 2025, el Registro Especial de Canarias ha perdido seis unidades más. Es una tendencia que arrastramos desde hace más de una década.

Durante el pasado ejercicio, lejos de avanzar en medidas correctoras, han surgido nuevos factores que han erosionado aún más la competitividad de nuestro pabellón. Es el caso de la denominada «cuota de solidaridad», que no se bonifica a los tripulantes de nuestros buques, pese a lo previsto en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias. O la creciente dificultad para enrolar marinos extracomunitarios, en un contexto global de escasez de tripulaciones.

Son obstáculos que complican el día a día operativo de nuestras navieras y que deben resolverse si queremos revertir la pérdida de flota bajo bandera española.

La reforma del Registro Especial de Canarias prevista en la modificación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante debe marcar el inicio de una transformación más profunda. No puede quedarse en un ajuste técnico. Debe ser una reforma ambiciosa, que equipare nuestras condiciones a las de otros registros europeos y devuelva competitividad a nuestro pabellón.

No se trata solo de retener flota. Se trata de **reforzar un sector estratégico para la soberanía, el empleo y la competitividad de nuestro país**. El pabellón nacional debe volver a ser una opción viable y atractiva para las navieras españolas.

Estimados amigos:

Vivimos un escenario internacional marcado por una inestabilidad cada vez mayor. El resurgir de las tensiones comerciales, los ataques a buques en el mar Rojo, las restricciones en el canal de Panamá o el repunte de la piratería están

alterando las rutas marítimas, incrementando los costes y obligando al sector a adaptarse con rapidez.

Las navieras han demostrado una gran capacidad para ajustar sus operaciones y mantener los suministros. Pero el alargamiento de las rutas también implica **más emisiones, más consumo y más costes**.

En España, para nuestras regiones insulares y ultraperiféricas, el transporte marítimo es tan esencial como la alta velocidad ferroviaria en el interior peninsular.

[Hago un breve inciso para agradecer sinceramente el apoyo de su Ministerio para que el buque fuese incluido en el Plan Verano Joven 2025. Lamentamos que la iniciativa no haya prosperado, pero confiamos en que pueda hacerse realidad el próximo verano.]

Por todo lo anterior insistimos en la necesidad de una **política marítima nacional ambiciosa e integrada**, que reconozca el transporte marítimo como un pilar de la seguridad económica, la cohesión territorial y el abastecimiento de la población.

Un primer paso que celebramos ha sido la reciente **aprobación de la Estrategia Marítima de España**, que no debe quedarse en un documento de intenciones. Su éxito, como reconoce el propio texto, «dependerá del compromiso de todos los organismos y sectores involucrados». Desde este mismo momento, Secretario General, nos ponemos a su disposición para empezar a trabajar, cuanto antes, en su desarrollo y puesta en marcha.

Como bien indica la Estrategia, uno de los grandes desafíos que marcará nuestro futuro inmediato es, sin duda, la **descarbonización**. Las navieras españolas estamos plenamente alineadas con el objetivo de cero emisiones netas para 2050, que comparten tanto la Organización Marítima Internacional como la Unión Europea.

Como sabe, en abril de este año, la OMI aprobó el denominado «**Marco de Cero Neto**», que convertirá al transporte marítimo en el primer sector con un sistema global obligatorio de fijación de precios del carbono. Un avance importante, que desde ANAVE hemos apoyado activamente, convencidos de que **la transición energética solo puede impulsarse con normas globales y coordinadas**.

Estimado Benito:

Este logro multilateral debe conducir ahora a una revisión profunda de las normas europeas sobre emisiones de gases de efecto invernadero, para evitar que los buques que hacen escala en nuestros puertos soporten una doble carga administrativa y económica.

No será una tarea sencilla.

El marco europeo, basado en el régimen de comercio de derechos de emisión (conocido como sistema ETS) y el Reglamento FuelEU Marítimo, difiere sustancialmente del enfoque adoptado por la OMI.

Sin embargo, la **coexistencia de ambos marcos** solo agravaría la fragmentación regulatoria, generaría inseguridad jurídica y penalizaría injustamente a los operadores europeos, especialmente a las pequeñas y medianas navieras.

No podemos permitir que dos sistemas de regulación del carbono, uno global y otro regional, se solapen, impongan penalizaciones distintas, desincentiven las escalas en nuestros puertos, encarezcan nuestras importaciones y resten competitividad a nuestras exportaciones.

La solución global de la OMI es más eficiente y con mayor cobertura de emisiones, y debe ser el eje sobre el que construir el modelo europeo. Para lograrlo **hace falta voluntad política, coordinación interinstitucional y visión estratégica.**

Queremos contar con el apoyo de su Ministerio para avanzar en este objetivo. Y también para ello me pongo a su disposición, y a la de todo su equipo, para trabajar por una **acción climática inteligente, viable desde el punto de vista económico y regulatorio, justa y eficaz.**

Mientras tanto, durante este periodo transitorio hasta lograr la plena armonización normativa, las navieras españolas deben hacer frente a costes muy significativos por el sistema ETS y las penalizaciones del FuelEU.

Desde ANAVE, hemos propuesto destinar esos recursos a un **Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo**, con inversiones concretas, criterios objetivos y plenamente alineado con la realidad del sector.

Los armadores españoles ya hemos invertido más de 800 millones de euros en la adquisición de nuevos buques y en la mejora de los existentes, y tenemos proyectos en marcha por al menos 1.000 millones más.

Una colaboración público-privada firme y bien orientada permitiría multiplicar estas inversiones, acelerar la reducción de emisiones y consolidar una transición energética que esté al alcance de todas las empresas, grandes y pequeñas.

Otros asuntos que también preocupan a nuestro sector tienen que ver con la proliferación de normas regionales y locales, también en España, que dañan injustamente nuestra imagen y dificultan la operativa. La regulación de los *scrubbers* o las medidas que deben adoptarse para proteger a los cetáceos deben alinearse con las directrices y recomendaciones de la OMI, que es el foro adecuado para establecer estándares técnicos y medioambientales a escala internacional.

Somos un sector global, y para que el sistema funcione con eficiencia, es fundamental evitar la fragmentación normativa. Solo mediante normas globales, armonizadas y técnicamente fundamentadas podremos avanzar hacia una transición sostenible que no ponga en riesgo ni la competitividad ni la conectividad marítima.

No quiero terminar sin referirme a otro desafío que estamos viviendo a nivel global: la escasez de tripulaciones formadas y con vocación marítima. Nuestro sector ofrece empleo estable, cualificado y con alto valor añadido, con una media salarial superior a la del conjunto de la economía. La experiencia adquirida a bordo proporciona a nuestros marinos una capacitación técnica que se traduce en sólidas trayectorias profesionales. Sin embargo, seguimos siendo unos grandes desconocidos para la sociedad y, especialmente, para los jóvenes.

Por ello, valoramos la voluntad del Ministerio de mantener la ayuda al embarque de alumnos en prácticas, incluso en un contexto de prórroga presupuestaria. Confiamos en que en 2025 pueda consolidarse una convocatoria que aporte seguridad a las navieras y que tenga mayor alcance. Reiteramos la necesidad de dotar de mayor estabilidad a este programa, que ha permitido embarcar a varios miles de alumnos en la última década y constituye un pilar esencial para garantizar el relevo generacional en nuestra profesión.

Debemos seguir impulsando las vocaciones marítimas entre los jóvenes. La vida en la mar es exigente, pero también ofrece grandes oportunidades. Requiere compromiso, capacidad de adaptación y una formación técnica de primer nivel. Desde ANAVE, estamos desarrollando iniciativas para acercar el sector a las nuevas generaciones, reforzando la colaboración con las escuelas de Náutica y con otras instituciones formativas.

ANAVE es una asociación fuerte porque sus empresas lo son. Y porque compartimos un propósito común: que el transporte marítimo español no solo resista, sino que prospere. Que esté a la altura de su potencial como motor de la economía azul, generador de empleo y vector estratégico de cohesión territorial y competitividad.

Gracias, una vez más, a todas las autoridades por su apoyo y disposición al diálogo.

A nuestros patrocinadores, BUREAU VERITAS, CARUS y VULKAN, por su compromiso con el sector.

Y a todos ustedes por su confianza en esta Asociación y su implicación con el futuro del transporte marítimo español.

Muchas gracias.