

Una estrategia marítima que abre una oportunidad histórica

La sección Tribuna Profesional de este número está dedicada a resumir y valorar la Estrategia Marítima de España 2025-2050. Se trata de un documento inédito en nuestro país, que ofrece un marco de política marítima integral y de largo plazo. Desde ANAVE acogemos esta Estrategia con satisfacción, subrayando la necesidad de que se traduzca en medidas concretas, con objetivos, recursos y plazos definidos.

España es un país con vocación marítima: su configuración peninsular, los archipiélagos y las ciudades autónomas extrapeninsulares condicionan la cohesión territorial y la economía. Sin embargo, esta realidad no siempre ha tenido reflejo en la acción política. La Estrategia viene a cubrir esta laguna, reconociendo el papel esencial del transporte marítimo en el comercio exterior, el suministro energético, la vertebración del territorio y el desarrollo de la economía azul.

El diagnóstico coincide con lo que ANAVE viene señalando: España cuenta con una posición geoestratégica privilegiada y con una red portuaria de primer nivel, pero la flota controlada por nuestros armadores no guarda proporción con ese potencial. El resultado es un déficit anual de unos 10.000 millones de euros en la balanza de fletes y una contribución al PIB (0,3%) muy por debajo de la media de la UE (1,2%). Revertir esta situación es una prioridad compartida por el sector y la Administración.

La Estrategia acierta al señalar como ejes la transición energética; la digitalización; la formación y el relevo generacional; la mejora de la gobernanza y la modernización del Registro Especial de Canarias (REC). Valoramos positivamente la creación de un Comité Asesor Marítimo (COMMAR), como órgano de seguimiento y diálogo, y un Observatorio de Competitividad para anticipar necesidades y proponer soluciones.

Es cierto que el documento adolece de una carencia fundamental: no incluye un cronograma con indicadores cuantificables que permitan evaluar su grado de cumplimiento, y deja abiertas cuestiones clave en financiación y reforma del REC.

La experiencia internacional demuestra que un pabellón competitivo es condición necesaria, aunque no suficiente, para el desarrollo del sector. Francia, Italia, Dinamarca o Noruega han sabido combinar registros atractivos con políticas de apoyo estables a sus armadores, multiplicando la dimensión de sus flotas. España, en cambio, mantiene un porcentaje de

abanderamiento elevado respecto a otros países, pero sobre una base demasiado reducida: un 40% de poco sigue siendo poco. La clave reside en aumentar la flota total controlada por empresas españolas, lo que requiere un marco normativo, fiscal y financiero equiparable al de nuestros competidores.

Algunos planteamientos críticos ponen el acento en el uso de tripulaciones extracomunitarias en el REC. Conviene recordar que menos del 19% de los puestos a bordo de buques de pabellón español están ocupados por marinos extracomunitarios, lo que demuestra que las navieras españolas optan por marinos nacionales siempre que existe disponibilidad. Un marco flexible es, no obstante, imprescindible para evitar la deslocalización hacia otros registros europeos más competitivos, que permiten una mayor presencia de tripulantes de terceros países sin menoscabo de los estándares laborales.

Compartimos la preocupación por el relevo generacional y la necesidad de garantizar plazas de embarque para alumnos de Náutica, aspecto crítico para el futuro de la profesión y para mantener la base de marinos que demanda el conjunto de la economía azul. Urge recuperar la convocatoria de subvenciones por embarque y facilitar la contratación de marinos extracomunitarios en condiciones claras y homologables a las de otros países del Espacio Económico Europeo.

Otro elemento central es la elaboración de un Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo. Es imprescindible que parte de los ingresos del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) reviertan en el sector, como ya ocurre en otros Estados miembros. De lo contrario, la transición energética puede convertirse en un factor adicional de pérdida de competitividad.

En definitiva, la aprobación de la Estrategia Marítima de España abre una oportunidad para situar a nuestro país en el lugar que le corresponde. La clave estará en su implementación: solo una política activa, dotada de medios y con un sistema de gobernanza sólido, permitirá que se traduzca en resultados tangibles.

Desde ANAVE reiteramos nuestra disposición a colaborar en su desarrollo, seguimiento y evaluación aportando la experiencia de nuestros asociados. El sector marítimo español no pide privilegios, sino un marco estable, previsible y justo que le permita competir en igualdad de condiciones.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

