

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

Madrid, Hotel Wellington, 25 de junio de 2026

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

Directora general de la Marina Mercante, doña Ana Núñez.

Autoridades, diputados, señoras y señores, queridos asociados y amigos.

Gracias a todos por acompañarnos hoy en este acto.

Hoy es 25 de junio. Celebramos la Asamblea de ANAVE en una fecha especialmente significativa para el sector marítimo. **Hoy se celebra también el Día Internacional del Marino.**

La Organización Marítima Internacional ha elegido este año un lema que, por desgracia, encaja muy bien con lo que hemos vivido: **“Carrying world trade. Carrying the risks”**. Transportar el comercio mundial. Cargar con los riesgos.

Este año hemos visto exactamente eso.

El transporte marítimo tiene una característica ingrata: cuando funciona, casi no se ve. Si un buque llega a tiempo, si una línea mantiene su frecuencia, si una isla recibe su abastecimiento, si una fábrica recibe su materia prima, si una exportación sale a destino... Nadie se pregunta cómo ha ocurrido.

Solo se habla del buque cuando la normalidad se interrumpe.

Este año se ha hablado más del transporte marítimo porque muchas de las condiciones que damos por supuestas se han visto alteradas: rutas, costes, suministros, confianza para invertir y, sobre todo, la seguridad de quienes trabajan a bordo.

Por eso, quiero empezar este acto con un reconocimiento a los marinos.

Hay marinos que han navegado este año, y que siguen navegando hoy, por zonas donde ningún trabajador debería tener que asumir riesgos derivados de conflictos ajenos a su actividad. Hay tripulaciones que han soportado ataques, amenazas, interferencias en los sistemas de navegación, restricciones de tránsito y apresamientos. Y tenemos muy presente los buques vinculados a empresas españolas que han permanecido bloqueados en la zona durante meses.

Detrás de cada buque hay una tripulación y detrás de cada tripulación hay familias que viven estas situaciones desde tierra, con preocupación y con poca información.

A todos estos marinos quiero trasladarles hoy nuestra gratitud y respeto. **El transporte marítimo depende de los buques, pero sobre todo depende de las personas que los operan.** Sin ellas no hay comercio marítimo, conectividad insular, abastecimiento regular, industria, crecimiento económico ni transición energética posible.

La crisis de Ormuz ha sido el episodio más grave de este ejercicio para nuestro sector. Desde finales de febrero, una de las rutas energéticas más importantes del mundo ha quedado sometida a restricciones, amenazas y riesgos operativos muy elevados. Sus efectos no se miden solo en fletes o en precios del

combustible. Se miden también en operativas más complejas, en seguros más caros, en rutas alteradas y en tripulaciones expuestas.

Esta es la primera idea que quería dejar hoy: la seguridad de las tripulaciones debe estar por delante de cualquier otra consideración. Las empresas navieras gestionan riesgos todos los días, pero **hay riesgos que no deberían normalizarse**. Y cuando un buque y su tripulación quedan atrapados por una crisis geopolítica, las empresas necesitan **acompañamiento institucional, coordinación entre la Administración marítima y la acción diplomática, información actualizada y todos los cauces posibles abiertos para proteger a las personas y facilitar una solución**.

La libertad de navegación y la protección de los marinos no son asuntos sectoriales. **Son asuntos de Estado**.

El segundo efecto de la crisis ha sido económico. El encarecimiento del combustible ha golpeado con especial intensidad al transporte marítimo. En muchos servicios, el combustible representa cerca de la mitad del coste de explotación de un buque. En líneas regulares, puede llegar a porcentajes todavía superiores.

Los carburantes terrestres también han subido con fuerza, pero los combustibles marinos han soportado un impacto adicional por la menor disponibilidad de producto, la tensión en el mercado internacional de *bunker*, los desvíos de tráfico y los mayores costes logísticos. En las primeras semanas de la crisis, los precios del MGO y del VLSFO prácticamente se duplicaron, muy por encima de la subida registrada en los carburantes terrestres.

Hay que evitar que una subida excepcional, repentina y ajena al funcionamiento ordinario del mercado altere el equilibrio del sistema de transporte, debilite rutas marítimas necesarias o reduzca la resiliencia de las cadenas de suministro.

La propia Comisión Europea ha reconocido que el transporte marítimo de corta distancia dentro de la Unión Europea es esencial para reducir la congestión vial, disminuir las emisiones del transporte y garantizar una conectividad eficiente y resiliente entre los Estados miembros y entre las regiones de la Unión. También ha reconocido que el aumento brusco y sostenido de los precios de los combustibles puede afectar a la viabilidad de determinadas rutas y generar efectos negativos sobre empresas, ciudadanos y cadenas de suministro.

Ese es el fundamento del nuevo marco temporal europeo de ayudas. **Es una respuesta de la Comisión para preservar la conectividad y evitar daños estructurales en servicios marítimos necesarios**.

Por eso agradecemos que el Gobierno haya reaccionado mediante el RD-ley 7/2026 y, después, el RD-ley 9/2026, reconociendo la importancia de los servicios marítimos regulares insulares y de los servicios de carga pura esenciales para el abastecimiento de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

En estos tráficos no hablamos solo de competitividad empresarial. Hablamos de la viabilidad de servicios que sostienen la vida diaria de los territorios no peninsulares. **Por eso pedimos que las ayudas se mantengan mientras persistan los efectos de esta crisis, dentro del plazo expresamente autorizado por la Comisión Europea**.

Estimado Secretario General:

Otra cuestión que marcará este ejercicio es la **revisión del ETS marítimo**. La propuesta de la Comisión Europea está prevista para mediados de julio y España debe llegar a ese debate con una posición clara.

El transporte marítimo necesita reglas globales. El buque es un activo internacional, con una vida útil larga, intensivo en capital y sometido a decisiones de inversión que se toman con décadas de horizonte.

Un armador que encarga hoy un buque está tomando una decisión que condicionará su empresa durante veinte o treinta años. Para hacerlo necesita saber **qué combustibles estarán disponibles, qué normas se aplicarán, qué coste tendrá el carbono y qué tratamiento recibirá ese buque en los distintos mercados.**

Ahora mismo no tiene esa claridad.

La OMI no logró avanzar en la configuración de su Marco de Emisiones Netas Nulas en la última reunión del Comité de Protección del Medio Marino. Es una mala noticia, porque el sector necesita un marco global para planificar la descarbonización. Precisamente por eso, **la Unión Europea debería utilizar la revisión del ETS para preparar la convergencia con ese futuro marco internacional,** no para consolidar un sistema regional permanente que se solape con el de la OMI.

Las conclusiones aprobadas por el Consejo de Transportes hace dos semanas sobre la Estrategia Industrial Marítima Europea reconocen el carácter estratégico del transporte marítimo europeo, la necesidad de preservar su competitividad global y la importancia de adaptar la reglamentación Europea cuando se adopten medidas globales en la OMI.

Además, el régimen europeo de comercio de derechos de emisión y el Reglamento FuelEU Marítimo cubren en conjunto una parte limitada de las emisiones mundiales del transporte marítimo. Para reducir de verdad las emisiones globales hace falta que el régimen alcance al conjunto de la flota mundial. Si Europa actúa sola, puede encarecer sus cadenas logísticas, desviar escalas, alterar tráfico y perjudicar a sus empresas sin conseguir una reducción global equivalente.

Nuestra posición es clara.

Primero, **los ingresos del ETS marítimo deben volver al sector marítimo.** También en este punto, las conclusiones del Consejo van en la dirección que ANAVE viene defendiendo: animan a los Estados miembros a utilizar los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el ETS para apoyar la transición energética del propio sector.

En el primer ejercicio de aplicación, las navieras sujetas a la administración española entregaron más de cinco millones de derechos, con un valor aproximado de 380 millones de euros. Las proyecciones apuntan a más de 700 millones en 2026 y más de 5.000 millones acumulados hasta 2030.

En comparación, el Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo prevé 250 millones de euros entre 2026 y 2030.

El desequilibrio es evidente. Si el sistema genera recursos en el transporte marítimo, esos recursos deben financiar la transición del transporte marítimo: renovación de buques, adaptación de unidades existentes, eficiencia energética, combustibles renovables, OPS y reducción del diferencial de coste de las alternativas bajas en emisiones.

Segundo, **deben mantenerse y ampliarse las exenciones para islas y regiones ultraperiféricas.** Las razones que justifican esas exenciones no terminan en 2030. Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla seguirán dependiendo del transporte marítimo para su conectividad y abastecimiento.

En estos territorios la transición energética presenta dificultades añadidas. El acceso a combustibles alternativos, el despliegue de infraestructuras, la integración de energías renovables y las soluciones de suministro eléctrico **son más complejas cuando los sistemas energéticos están desconectados del**

continente y tienen menor escala. Penalizar servicios esenciales para estos territorios aporta una ventaja climática muy limitada y encarece la vida de quienes no tienen alternativa terrestre.

Tercero, la revisión del ETS debe **evitar el trasvase de cargas desde el mar a la carretera.** Si una norma ambiental encarece el modo más eficiente y desplaza tráfico hacia soluciones con mayores emisiones, el resultado es contraproducente. No basta con mirar la emisión aislada de un buque. **Hay que analizar el sistema de transporte completo y preservar el papel del transporte marítimo en una movilidad más sostenible y resiliente.**

Y cuarto, **Europa debe preparar expresamente la transición hacia el futuro marco global de la OMI.** No podemos aceptar como solución estable dos sistemas de carbono distintos, con lógicas distintas, costes distintos y obligaciones distintas.

La descarbonización del transporte marítimo es necesaria. Pero para que funcione debe ser viable. Y para que sea viable necesita inversión, tecnología, combustibles disponibles, seguridad jurídica y competencia leal. En resumen, normas globales.

En España, la aprobación del Plan Nacional de Descarbonización ha sido un paso positivo. Los armadores españoles ya venimos realizando un esfuerzo inversor muy relevante en nuevos buques, mejoras de eficiencia, adaptación tecnológica y combustibles alternativos. **Ese esfuerzo puede multiplicarse si los ingresos del ETS se orientan bien y si las ayudas se diseñan con criterios realistas.**

Ahora hacen falta bases reguladoras ágiles, tecnológicamente neutras y adaptadas a la realidad de la flota. Las ayudas deben servir tanto para nuevas construcciones como para actuaciones sobre buques existentes, valorar la reducción efectiva de emisiones y evitar una carga administrativa desproporcionada, especialmente para las pequeñas y medianas empresas. La transición no se hará solo con grandes proyectos. También se hará mediante muchas actuaciones concretas sobre buques que ya están prestando servicio y que seguirán siendo necesarios durante muchos años.

Quiero referirme también a la **Estrategia Marítima de España 2025-2050.**

Su aprobación es un hito importante. **Cuando llegué a la presidencia de ANAVE, una de las primeras peticiones que trasladamos al Gobierno fue precisamente la necesidad de contar con una Estrategia Marítima nacional.** España tiene puertos, empresas navieras, centros formativos, capacidad técnica, posición geográfica y una enorme dependencia del mar. Pero no tenía una estrategia marítima integrada que ordenara todas esas piezas.

Ahora la tiene.

Quiero reconocer expresamente el trabajo del Ministerio, de la Secretaría General y de todas las personas de la Administración marítima que han participado en su elaboración. **Benito, sabes que valoramos tu colaboración, tu implicación y el esfuerzo constante por mantener una relación de trabajo abierta con el sector.**

Ahora toca ejecutar. La Estrategia no debe quedar como un buen documento de referencia, sino convertirse en una herramienta útil de trabajo. **El reto es pasar del diagnóstico a medidas concretas, con calendario, responsables, presupuesto y seguimiento.**

Proponemos iniciar cuanto antes la puesta en marcha del Comité Asesor Marítimo, el COMMAR, como órgano de gobernanza de la Estrategia. Debe ser un foro útil, con participación real del sector, capacidad de seguimiento, prioridades claras y grupos de trabajo especializados para los asuntos que lo requieran. Sería una buena forma de empezar a convertir la Estrategia en método de trabajo y en decisiones concretas.

Entre las primeras prioridades de ese trabajo debería estar la **competitividad de la marina mercante española y, dentro de ella, la situación del Registro Especial de Canarias.**

A 1 de enero de 2026, la flota controlada por navieras españolas estaba integrada por 202 buques y 4,8 millones de GT. Pero el tonelaje bajo pabellón nacional ha caído por debajo de los 2 millones de GT por primera vez en más de dos décadas. La flota bajo pabellón español está en su nivel más bajo en 25 años.

Este dato no admite demasiadas interpretaciones. Si muchos armadores españoles recurren a otros registros europeos, no es por falta de vinculación con España. **Es porque necesitan operar con un marco competitivo, previsible y ágil.**

Dicho esto, **el objetivo no debe formularse solo como una cuestión de pabellón, sino como una política empresarial sólida capaz de atraer crecimiento, inversión, actividad marítima y centros de decisión hacia España.**

El pabellón será una consecuencia de ese entorno. Si España ofrece un marco competitivo, estable y bien gestionado, habrá más actividad naviera vinculada a nuestro país y más buques encontrarán razones para operar desde aquí y bajo pabellón español.

Hay otro asunto que enlaza directamente con el Día del Marino: la formación.

La última convocatoria de ayudas al embarque de alumnos en prácticas cubrió los embarques realizados entre el 1 de noviembre de 2023 y el 31 de octubre de 2025. **En ese periodo participaron 107 buques españoles, se realizaron 677 embarques y se superaron los 90.000 días de formación a bordo.**

Estos datos reflejan un compromiso real de las empresas navieras con la formación de los futuros oficiales. La ayuda pública no crea ese compromiso, pero sí lo reconoce, lo ordena y contribuye a darle estabilidad y visibilidad.

Los costes justificados por las empresas superaron los 4,6 millones de euros, casi cinco veces la dotación presupuestaria. Y la ayuda efectiva quedó en unos 315 euros por alumno y mes, aproximadamente un tercio del máximo previsto.

La escasez de oficiales ya es un problema internacional. También el Consejo europeo acaba de reconocer que la falta de profesionales cualificados afecta a la resiliencia y competitividad del sector, y que la educación y la formación marítimas son esenciales para contar con una mano de obra preparada para el futuro.

Por eso **pedimos que la convocatoria de 2026 se apruebe cuanto antes.** Una convocatoria aprobada con suficiente antelación permite que más empresas puedan preparar la documentación, concurrir al programa y acreditar adecuadamente el esfuerzo formativo que ya vienen realizando. Con más tiempo y mayor seguridad, los datos del programa serían todavía mejores y reflejarían con más fidelidad el compromiso de las navieras españolas con la formación marítima.

Señoras y señores, termino:

El transporte marítimo español ha demostrado una vez más que responde cuando hace falta. Ha mantenido servicios, ha adaptado rutas, ha seguido invirtiendo, ha formado alumnos, ha trabajado con la Administración y ha sostenido la conectividad de territorios que no tienen alternativa equivalente.

Para que esa capacidad se mantenga y crezca, hace falta un marco que acompañe al sector. Reglas internacionales para competir en igualdad. Recursos del ETS destinados a la descarbonización del propio transporte marítimo. Un entorno empresarial capaz de atraer inversión marítima. Una administración ágil. Y una Estrategia Marítima que pase del papel a la gestión diaria.

Hoy, Día del Marino, recordamos que el comercio mundial lo transportan los buques, pero los riesgos los asumen las personas.

A esas personas les debemos seguridad, formación y respeto profesional.

Y a las empresas que hacen posible ese servicio les debemos un marco que no les pida competir con más cargas que sus competidores, invertir sin claridad regulatoria o sostener servicios esenciales sin apoyo suficiente cuando una crisis externa altera todos sus costes.

Secretario General, ANAVE ofrece colaboración. La hemos ofrecido siempre y la seguimos ofreciendo. También pedimos que este sea el año de pasar de los diagnósticos a la ejecución. Las prioridades ya están identificadas. Ahora deben convertirse en decisiones concretas.

Muchas gracias.