

Los armadores piden al Gobierno 530 millones en fondos Next Generation para renovar la flota



Las navieras españolas, a través de la patronal Anave que preside Vicente Boluda, han solicitado al Gobierno central que habilite una partida de 530 millones de euros de los fondos Next Generation para la renovación de la flota en el marco de la transición energética, según confirman fuentes solventes. En este sentido, abogan por seguir el modelo de los Ejecutivos de Italia y Francia, que ya han lanzado programas similares para las flotas mercantes de sus respectivos países. De total solicitado, 30 millones serían para los remolcadores.

Esta demanda se enmarca en el 'Programa para la Transición del Transporte Marítimo Español hacia una Economía de Cero Emisiones Netas', elaborado por Anave. La patronal entregó el documento al ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en abril pasado. Otras fuentes consultadas aseguran que el Gobierno "ha acogido con buenos ojos la petición de fondos Next Generation" de los navieros. Los mismos medios añadieron que "el Ejecutivo también está estudiando la concesión de avales públicos para la renovación de la flota bajo bandera española", una antigua demanda de los organización de navieros que preside el armador valenciano Boluda.

Las elecciones del 23 de julio y la posibilidad de que cambie el partido en el Gobierno parece que no son un obstáculo para que "las demandas de Anave acaben viendo la luz". Según las fuentes consultadas, "el partido en la oposición ya está informado y también comparte que se liberen fondos del Next Generation y se aprueben avales públicos para la renovación de la flota".

El citado plan de Anave para impulsar la flota durante la transición energética se ha hecho hoy un hueco en la asamblea general que los armadores han celebrado en Madrid. Este programa "puede contribuir a que las normas adoptadas por la UE se traduzcan en una reducción real de las emisiones de CO2 de la flota controlada por las navieras españolas", ha señalado Boluda durante su intervención.

La demanda de los armadores no es ninguna excepcionalidad en el contexto europeo. “Italia ha lanzado un programa con 500 millones para la compra de nuevos buques o la modernización de los existentes. Y Francia ha anunciado su propio plan ‘France-Mer 2030’, al que destinará 300 millones en cinco años para apoyar también la innovación y acelerar la descarbonización del sector”, ha concretado el presidente de Anave. Asimismo, Boluda ha subrayado que “el paquete Fit for 55 nos obligará a tomar decisiones de mucho calado” y “a ejecutar importantes inversiones que condicionarán nuestra competitividad y la de las economías española y europea en el ámbito internacional”.

En el acto ha participado el secretario de Estado de Transportes, David Lucas, quien ha respondido que “recogemos y estudiamos las propuestas de Anave”, al tiempo que ha mostrado “la predisposición del ministerio al acuerdo y a la colaboración público-privada”. En esta línea, la dirección general de la Marina Mercante está elaborando una Estrategia Marítima de España. El presidente de Anave ha señalado que “espero que esta iniciativa sirva de pilar para el desarrollo de un sistema de transporte marítimo español eficiente, seguro y respetuoso con el medio ambiente”.

Un año más, Boluda se ha hecho eco de “la falta de visibilidad del sector marítimo en la agenda política nacional al más alto nivel”. El Registro Especial de Canarias (REC) «precisa de una reforma estructural que involucre a todos los ministerios de los que depende la operación de los buques con pabellón español». Entre otras cuestiones, «es necesario adaptar el marco laboral, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que está pensada para las industrias en tierra, y eliminar la burocracia e incertidumbre asociadas a las inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo”, ha solicitado el presidente de Anave a los representantes de la Administración presentes en el acto.

En concreto, “lo que Anave viene demandando desde hace años es que el REC se parezca a los registros abiertos de Noruega (NIS), Dinamarca (DIS), Malta o Madeira, que son todos registros europeos que tienen bajo su bandera a armadores de referencia en el mundo”, han explicado expertos en la materia. Sin embargo, esta petición “siempre se le ha hecho bola a la dirección general de la Marina Mercante”, que “no acepta reconvertir el REC o que evolucione hacia una especie de bandera de conveniencia”.

Asimismo, Boluda ha actualizado los datos de la flota española, que sigue

menguando, lo que “es una prueba fehaciente de que algo no está funcionando bien”. La cuota de la flota operada bajo pabellón español se ha reducido 13 puntos porcentuales en la última década. En 2023, siete buques que suman casi 100.000 toneladas de arqueo bruto (GT) han cambiado el pabellón nacional por el de otros países cercanos. Además, ninguno de los buques de nueva construcción que se incorporaron a la flota controlada por armadores españoles en 2022 se inscribieron en el REC. Los buques que han cambiado de registro este año pertenecen a Distribuidora Marítima Petrogás, Naviera de Galicia, Naviera Murueta y Baleària.

Por último, el presidente de Anave ha reclamado a Bruselas “un tratamiento especial para los servicios de transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar” dentro del paquete normativo Fit for 55. En su opinión, la ausencia de esa especificidad es una contradicción de las instituciones europeas, que “vienen insistiendo en la importancia de su desarrollo por su mejor desempeño medioambiental, para descongestionar las carreteras y reducir los costes externos del transporte”.