

“El actual modelo de tasas y de asignación de inversiones hace que nuestros puertos sean caros y poco competitivos. La huelga de estibadores ha demostrado la incapacidad de la administración marítima española para responder al requerimiento de la UE”

# “El sector portuario español está pidiendo a gritos un nuevo modelo más libre, flexible y moderno”

El Vigía Barcelona

Juan Díaz Cano ha sido reelegido al frente de la Real Liga Naval Española (RLNE), una institución centenaria fundada por Antonio Maura en 1900. Díaz Cano ingresó en la RLNE en 1998. En 2008 fue designado director de *Proa a la Mar*, cargo que ejerce en la actualidad. Desde 2010 hasta enero de 2013 ostentó la vicepresidencia de la entidad como presidente de la comisión ejecutiva. En enero de 2013, fue aupado a la presidencia.

**En primer lugar ¿qué es la Real Liga Naval Española?**

Es una institución marítima que nace en 1900 de la mano de influyentes personajes políticos como Antonio Maura o Joaquín Sánchez de Toca, y que tiene como objeto fundacional la defensa de los intereses marítimos de España. Es una institución privada e independiente que, de forma altruista, defiende la necesidad de que España recupere los caminos de la mar. Cuenta con delegaciones en casi todo el territorio nacional y mantiene relaciones con las principales instituciones marítimas del país.

**¿Qué relación mantiene la Liga Naval con instituciones como el Clúster Marítimo Español o la Real Academia de la Mar?**

Son instituciones cercanas a las que nos unen fuertes lazos. Manteniendo nuestros puntos de vista, diferentes

**“Nuestras cuatro marinas, el sector de la construcción naval y el portuario, no pasan por su mejor momento”**

en algunos aspectos, compartimos con ellas la defensa de nuestro sector marítimo y el impulso de políticas encaminadas a su desarrollo.

**¿Cómo definiría la realidad de nuestro sector marítimo?**

La calificaría de preocupante. Desgraciadamente, y por distintos motivos, nuestras cuatro marinas, el sector de la construcción naval y el sector portuario no pasan por su mejor momento.

**Empecemos por nuestra marina mercante...**

Nuestra marina mercante vive aquejada de la ausencia de un registro competitivo como pueda ser el de Malta. Esto hace que nuestro tonelaje se exporte indefectiblemente



a pabellones de conveniencia. El fracaso del Registro de Canarias se explica por la falta de voluntad de nuestros políticos, incapaces de flexibilizar la ley de Extranjería, y por la pertinaz intransigencia de los sindicatos. A día de hoy, más de la mitad del tonelaje mercante español navega bajo pabellones de conveniencia. Como radiografía del sector, basta señalar que el tonelaje mercante controlado por armadores españoles es tres millones de toneladas inferior al registrado hace 30 años.

**¿Qué podríamos decir sobre la marina de pesca?**

Nuestra marina de pesca es esclava de un pasado que se inicia con el

ingreso de España en la CEE en el año 1985. Recordemos que aquellas negociaciones de ingreso estuvieron presididas por las prisas, la improvisación y la falta de preparación por parte de nuestros representantes. Consecuencia de todo ello, la pesca se acabó convirtiendo para nuestros políticos en moneda de cambio en favor de otros sectores de nuestra economía. Hoy en día, un país como Dinamarca, con apenas el 5% del volumen de la flota comunitaria, tiene asignado el 41% de las capturas, mientras que España con el 29% del volumen de la flota, tan sólo tiene asignado el 11% de las capturas. En los últimos veinte años nuestra flota (número de buques) se ha visto reducida en un 49%. Otro dato

preocupante es el envejecimiento de la flota pesquera: el 41% supera los 30 años de edad. El sector pesquero es un rehén de lujo de las políticas comunitarias. Para complicar aún más las cosas, la pesca se encuentra encuadrada en un ministerio multipropósito que agrupa los intereses de la agricultura, la alimentación y el medio ambiente. Dentro de este engranaje ministerial, la pesca es un sector residual.

**¿Cuál es la realidad de la marina deportiva?**

La marina deportiva vive un momento de cierto repunte tras unos años de crisis realmente duros. Desgraciadamente, el sector sigue sufriendo el yugo fiscal del

malhadado impuesto de matriculación que afecta a las embarcaciones de más de ocho metros de eslora. Se trata de un impuesto que, dentro del entorno comunitario, sólo existe en España y grava con un 12% el valor del barco. A esta imposibilidad competitiva se une la costosa y burocrática tramitación administrativa de los permisos de navegación, que provoca que parte de nuestra flota de recreo encuentre su asiento en pabellones extranjeros como el belga. Los responsables de la Dirección General de Marina Mercante entendieron que una salida para el sector sería la liberalización las titulaciones, obviando que el gran problema de nuestra marina deportiva es el impuesto

**“El fracaso del Registro de Canarias se explica por la falta de voluntad de los políticos de flexibilizar la ley de Extranjería”**

de matriculación, cuya eliminación depende además de un ministerio ajeno, el de Hacienda.

**¿Qué podríamos decir de la armada?**

Desde el inicio de la transición, la armada ha sido la gran olvidada. Desde entonces ningún Gobierno ha prestado a nuestra armada la atención que merece. La instalación entre nuestra ciudadanía de una apática posición frente al papel que juegan nuestras fuerzas armadas es la excusa perfecta a la que se aferran nuestros políticos para reducir, paulatinamente, los presupuestos en materia de defensa. La armada ve cómo año tras año sus presupuestos se ven reducidos sin solución de continuidad. Resulta doloroso ver cómo el Gobierno español ha condenado al soplete a un portaviones –Príncipe de Asturias– sin apenas haber llegado a la mitad de su vida útil aduciendo problemas de presupuesto. Resulta sonrojante esta excusa cuando, día tras día, vemos en qué y cómo se malgasta parte del presupuesto del Estado. La sustitución de las actuales fragatas y la renovación del arma aérea son temas que esperamos se solventen a la mayor brevedad posible. Los ciudadanos españoles deben ser conscientes de que nuestra seguridad empieza siempre más allá del mar, y allí siempre está nuestra armada.

**¿Cuál es la situación de los astilleros?**

El modelo actual se conforma con un gran grupo público (Navantia) y una serie de astilleros de capacidad media que con motivo del affaire del tax lease se han visto notablemente perjudicados. El problema de la construcción naval en España es el mismo que afecta al resto de sus socios comunitarios: la imposi-

**EL PERFIL****◉ Doctor en Economía**

Juan Díaz Cano nació en Madrid en 1959. Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid y doctor en Economía por la Rey Juan Carlos. Además de ser presidente de la Real Liga Naval, es miembro del Colegio de Economistas de Madrid y del Registro de Economistas Forenses de Madrid, así como académico de número de la Real Academia de la Mar.

**◉ Una vida vinculada al mar**

Su trayectoria profesional ha estado vinculada al mundo empresarial marítimo. Inició sus pasos en la mercantil Contenosa de Barcelona, empresa dedicada al transporte marítimo y a la consignación. A continuación, como delegado de la compañía armadora Navicar se incorporó a las compañías consignatarias de Naviera del Odiel en las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Tras



su paso por estas compañías, trabajó en Londres en la transitaria Excel Shipping, donde permaneció por espacio de dos años. Tras regresar a Madrid, dirigió la mercantil Auxoil, especializada en el suministro a flote de combustible. En la actualidad, dirige su propio despacho profesional desde el que opera como asesor mercantil al tiempo que administra y gestiona negocios propios de carácter turístico.



APB

bilidad de competir con los países asiáticos. El proteccionismo imperante en estas naciones ha desplazado esta industria a países donde las regulaciones laborales apenas existen y los salarios se muestran a años luz de los europeos. Centrándonos en el caso español, resulta chocante comprobar cómo países como Alemania o Francia, países con unos niveles salariales notablemente superiores a los nuestros y unas tecnologías constructivas similares, consiguen mantener a flote a su industria naval. Alguien debería investigar este misterio.

**¿Qué hay de nuestro sector portuario?**

Nuestro sector portuario quedó anclado en los años ochenta. Desde el punto de vista administrativo, la organización dimanante del modelo

**“Desde el punto de vista administrativo, la organización que dimana de Puertos del Estado es una reliquia del pasado”**

Puertos del Estado es una reliquia del pasado. El actual modelo de tasas y de asignación de inversiones hace que nuestros puertos sean caros y poco competitivos. La reciente huelga de estibadores ha venido a demostrar la incapacidad de la administración marítima española para responder al requerimiento de la UE. La administración ha actuado de convidado de piedra ante un chantaje sindical aceptado con indiferencia por los navieros españoles. Otro tema preocupante

es la concentración de terminales portuarias en manos de mercantiles extranjeras a la que estamos asistiendo. Finalmente, me gustaría también señalar la amenaza que supone para nuestros puertos del Mediterráneo la apertura de terminales en el norte de Marruecos. El sector portuario está pidiendo a gritos un nuevo modelo más libre, flexible y moderno.

**Hablando de liberalizaciones, hace pocas fechas la Fundación Philippe Cousteau la dado a conocer el llamado Manifiesto Azul, ¿Qué opinión le merece?**

Este Manifiesto Azul es una proclama bienintencionada que mucho me temo quede en nada. El cambio de modelo marítimo pasa por algo que los impulsores del manifiesto han obviado: la necesidad de un

ministerio de la Mar que agrupe los intereses del sector marítimo español y venga a romper con la transversalidad del mismo. En la actualidad, marina mercante y marina deportiva dependen del ministerio de Fomento, los astilleros del ministerio de Industria y la pesca del ministerio de Agricultura. Esta diversificación de competencias administrativas impide a nuestro país disponer de unas políticas marítimas coherentes y coordinadas.

**¿Confía en que la clase política española tome en algún momento conciencia de la realidad que vive el sector y adopte las medidas precisas para su revitalización?**

Honestamente, no creo en ello. Es difícil que una clase política limpia, aseada, correcta y neutra que pasa

por nuestras vidas sin dejar el más mínimo rastro se enfrasque en tan complicada tarea.

**La Liga Naval Española tenía prevista la celebración del IV Congreso Marítimo Nacional en el año 2018. ¿A qué ha respondido su suspensión?**

Hemos entendido que la finalidad de un congreso de estas características no era otra que la de mostrar la evolución del sector desde el congreso anterior celebrado en la ciudad de Cartagena. Han transcurrido dos años en los que apenas ha habido movimientos significativos dentro del sector. Por ello, hemos decidido posponer la celebración del IV Congreso Marítimo Nacional para el año 2019. Se celebrará en Madrid y volverá a congregarse a los principales actores del mundo marítimo español. ■

## Creamos soluciones desde 1962



C/ Cal Malet, 11-13 · El Prat de Llobregat  
08820 Barcelona · +34 932 235 275  
admon@llinas.org · www.llinas.org

