

"Esta nueva situación podría hacer insostenible el transporte marítimo mundial"

[Multimedia](#)

El Clúster Marítimo Español celebra un nuevo Desayuno tras la pandemia, con el presidente de ANAVE, para explicar la situación y perspectivas del transporte marítimo español en la era postcovid

Durante su intervención en los Desayunos con el Clúster, el presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Vicente Boluda Fos, ha afirmado que "esta nueva situación podría hacer insostenible el transporte marítimo mundial", pues los problemas derivados de la guerra de Ucrania redundaría en la escasez de tripulaciones, principalmente. No en vano, de los dos millones de marinos que operan los cerca de 74.000 buques de la marina mercante mundial, el 15% son rusos y ucranianos.

Las sanciones económicas a los bancos rusos pueden impedir muchas transacciones, en particular el cobro de salarios de esos marinos. De manera que los rusos por las sanciones y los ucranianos por no poder salir de su país al estar involucrados en la guerra "es probable que se produzca un aumento del déficit actual de tripulantes para la flota mercante española, y mundial, que podría afectar finalmente muy negativamente a la cadena de suministro". Precisamente, el transporte marítimo arrastraba ya un déficit de tripulaciones de 26.000 oficiales.

El presidente de ANAVE ha arrancado su intervención contextualizando la importancia del transporte marítimo para la economía mundial, donde en 2021 se transportaron cerca de 12.000 millones de toneladas de mercancías. Ha destacado su papel durante la pandemia, cuya importancia quedó reflejada por la modificación de la Ley de Puertos, reconociéndose así su carácter estratégico. Algo que también pudo demostrar con la erupción del volcán Cumbre Vieja en La Palma, donde algunas navieras establecidas en Canarias prestaron ayuda a labores fundamentales para suavizar el impacto del desastre en la isla. Y, más recientemente, con el apoyo al transporte de gas natural licuado tras el cierre del gaseoducto del Magreb, tan solo hace unos meses. Todo esto son muestras de que "España no es que no deba, es que no puede vivir de espaldas al mar", ha enfatizado Boluda.

La flota controlada por empresas navieras españolas suma algo más de 200 buques y 5 millones de GTs. Además, se mantiene el tamaño de la flota por encima de esos cinco millones por tercer año consecutivo, siendo el crecimiento medio anual de los últimos cinco años cercano al 5%, esto es, "dos puntos porcentuales superior a la flota mundial", ha matizado el presidente de ANAVE, que además ha querido destacar la apuesta por las tecnologías. De esta manera, el 10% de la flota dispone de tecnologías alternativas para reducir el

impacto medioambiental, “frente a menos del 2% de la flota mercante mundial”, ha comparado Vicente Boluda, para quien estos datos son realmente positivos, pero ocultan una realidad diferente. Y es que la flota controlada por empresas españolas ocupa el undécimo lugar en el ranking europeo y el 36 en el mundial, muy lejos de las posiciones de otros países de nuestro entorno. A pesar de que somos el tercer país del espacio económico europeo por tráfico portuario y cuarto por PIB, España “cuenta con una flota controlada muy inferior a la que le correspondería, que genera un importante déficit de la balanza de fletes. Un sector marítimo desequilibrado y que no permite aprovechar el enorme potencial de generación de empleo y contribución a la economía española del sector marítimo en general”, ha explicado Boluda.

Y cuando las perspectivas empiezan a ser positivas, incluso para el transporte de pasajeros de líneas regulares, menos el que conecta con Marruecos, que está muy afectado por el cierre del paso del Estrecho, “la guerra en Ucrania supone un nuevo revés para el sector”, ha sentenciado el armador.

Sobre la situación postcovid, Vicente Boluda cree que el sector capeó bien el temporal “no sin dificultades, pero sí sin disfunciones de la cadena logística”, pero alerta de que todavía está por recuperarse el mercado de pasajeros, que en 2021 terminó con 17 millones de pasajeros de línea regular, 5 millones más que en 2020, pero muy lejos aún de los casi 27 millones de 2019. De tal manera que Boluda ha apelado a evitar una crisis de tripulaciones, como la que ocurrió durante la pandemia, y pide que los estados actúen para evitarlo.

Fit for 55

Otro de los temas destacados por el presidente de ANAVE ha sido el cumplimiento de la normativa medioambiental que los navieros tienen que ir aplicando en paralelo a la situación actual. Tanto las medidas marcadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Unión Europea en la denominada Fit for 55. En este sentido, si bien Boluda ha destacado el uso eficiente de la energía del transporte marítimo, porque “para mover el 90% del comercio internacional de mercancías necesita únicamente el 11% del consumo de energía total empleada en el transporte y es responsable de tan solo un 2,5% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero”, pero depende los combustibles fósiles actualmente. Según la OMI, el uso de combustibles fósiles en los buques mercantes de 5.000 GTs o más fue del 99,9%, siendo el 94% productos del petróleo y el 5,9% restante gas licuado. Por ello “el transporte marítimo es considerado uno de los sectores más difíciles de descarbonizar”.

Aun así, ha justificado la necesidad de reducir las emisiones, y explica que desde la OMI con el convenio Marpol, ratificado por 101 países que representan el 97% de la flota mercante mundial, se viene trabajando en esta línea desde 2013, “haciendo del transporte marítimo el primer sector industrial en contar con normas globales y vinculantes encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero”. Como resultado de las medidas adoptadas por la OMI, las emisiones totales del CO2 de la flota mercante mundial se redujeron en 2018 un 7% respecto de 2008, “a pesar de que en el mismo período el comercio marítimo mundial aumentó un 40%, esto supone una mejora de la eficiencia energética de alrededor del 30% en estos diez años”.

Pero la normativa impone objetivos más ambiciosos, que según Boluda serán imposibles de alcanzar con las tecnologías y combustibles actuales.

El presidente ANAVE ha terminado reclamando una estrategia nacional para el sector marítimo, dado su carácter estratégico. Dicha estrategia requiere de mejoras estructurales en España que favorezcan la competitividad y fortaleza de todos los miembros de la economía azul. También es necesario de elevar la categoría política del sector marítimo, “con un ministerio o secretaría de estado” que canalizaría todas las políticas referentes a la mar.
