

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 10 de marzo de 2020  
Ref.: Explotación 4/2020/ES

### Asunto: Impacto económico del Coronavirus para las empresas navieras.

Muy Sres. nuestros:

Muchas gracias por la respuesta a nuestra petición urgente de ayer y por el esfuerzo de contestar en tan poco tiempo.

A las 18:00, hora tope que nos habían dado, informamos a la DGMM. Posteriormente recibimos dos respuestas adicionales, que concordaban con las anteriores.

En resumen, el principal mensaje que obtuvimos tanto de conversaciones telefónicas como en las respuestas fue:

1. Muy poco impacto hasta febrero inclusive, mayor en los primeros días de marzo.
2. Sumamente difícil de cuantificar ninguna previsión, que dependerá de la evolución del virus, medidas que se adopten por España o en el ámbito internacional, etc. Factores en muchos casos fuera del control de las empresas.

Es previsible que el Consejo de Ministros acuerde hoy algunas medidas concretas. Desde ANAVE hemos pedido, con carácter general, que las posibles medidas que pueda adoptar el gobierno sean proporcionadas al riesgo existente, bien coordinadas y, sobre todo, consultadas con el sector, aunque sea de forma urgente, para que las empresas tengan opción de informar de los posibles efectos y de prepararse a la aplicación.

Les adjuntamos la respuesta que enviamos en la tarde de ayer a la DGMM y **les informamos de que la Comisión Europea ha pedido también a ECSA (Asociación Europea de Empresas Navieras) una estimación cualitativa y/o cuantitativa del impacto económico del Coronavirus. Estamos traduciendo esta misma nota que pensamos enviar actualizada el próximo jueves. En caso de tener alguna sugerencia de redacción o contenido les rogamos nos la hagan llegar no más tarde del próximo jueves 12 de marzo a las 12:00 horas.**

Les mantendremos informados de cualquier novedad en relación con este asunto.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier  
Director General

-----<<<  
**Confidencialidad:** La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta

información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

**Confidentiality:** *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

**Advertencia de seguridad:** Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

**Security warning:** *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

## IMPACTO DE LA EPIDEMIA DE CORONAVIRUS EN EL SECTOR NAVIERO ESPAÑOL

Estimado Director:

Tras la petición de información que recibimos esta mañana de la DGMM, enviamos inmediatamente una circular a todas nuestras empresas asociadas y, en el caso de las que operan servicios de pasajeros, hemos hablado telefónicamente con todas ellas.

Habiendo transcurrido 5 horas desde nuestra circular, solo hemos recibido respuestas escritas de 4 empresas, de las cuales solo 3 nos han enviado datos cuantitativos concretos, por lo que no disponemos de información suficiente para agregarla o extrapolarla.

No obstante, de las conversaciones telefónicas mantenidas con estas y otras 6 empresas podemos extraer los siguientes comentarios cualitativos:

### **a) Respetto del impacto ya observado:**

- Nuestras empresas asociadas no prestan servicios de líneas regulares ni cruceros con puertos italianos ni con otras zonas declaradas como de riesgo.
- Hasta ahora, el impacto sobre la demanda de transporte marítimo de pasajeros y mercancías parece haber sido escasa y difícil de cuantificar para la mayor parte de las empresas. En los primeros días de marzo, dicho impacto estaría aumentando y alguna empresa nos ha hablado de descensos de entre el 5% y el 12% del volumen de ventas en estos días.
- Por el contrario, una empresa nos ha manifestado que, en algunos tráficos (como Península-Baleares) la demanda de transporte de mercancías parece haber aumentado en los primeros días de marzo, tal vez en previsión de posibles medidas restrictivas del Gobierno que pudiesen cortar o limitar el suministro de mercancías por barco.

### **b) Posible evolución a corto y medio plazo**

- Todas las empresas coinciden en que, partiendo de la situación actual, les resulta imposible hacer previsiones fiables, dado que no disponen de ningún dato sobre la posible evolución de la epidemia ni de las medidas que se puedan aplicar por el gobierno español, los de otros países y los de las Comunidades Autónomas.
- Varias empresas nos indican que el número de reservas anticipadas para la próxima Semana Santa ha descendido, aunque no pueden cuantificar en qué cuantía descenderán realmente al fin y al cabo, dado que el turismo nacional tiene tendencia a anticipar sus reservas lo menos posible y parece que en este caso se estarían retrasando especialmente.
- Algunas empresas nos indican que disponen de planes de contingencia en los que se plantean las medidas a tomar por las empresas en diferentes escenarios y que, en el caso de Baleares y Canarias, un escenario (que no parece descartable en estos momentos) de bajada drástica del turismo procedente de países extranjeros, por restricciones, por ejemplo, al transporte aéreo internacional de pasajeros, podría verse posiblemente compensada por un aumento del turismo nacional (por las mismas razones), lo que dificulta enormemente la elaboración de ningún tipo de previsión que pueda considerarse fiable sobre la evolución de sus ingresos.
- Varias empresas nos han mencionado la posibilidad de que la actual crisis se prolongue hasta la Operación Paso del Estrecho con el Norte de África. En este caso, nos indican, será fundamental una adecuada coordinación con las autoridades sanitarias y/o de Marina Mercante de los otros países, especialmente Marruecos.
- De forma análoga, se nos pone de manifiesto la necesidad de que las medidas que se vayan adoptando por las autoridades españolas sean proporcionadas al riesgo real y muy bien coordinadas con y entre las CCAA.
- También nos piden que se tenga en cuenta que, en el caso especialmente de Baleares, Ceuta y Melilla, la gran mayoría de su abastecimiento se lleva a cabo por mar. En consecuencia, un corte o

fuerte restricción de los servicios de transporte marítimo de mercancías podría traducirse muy probablemente en situaciones de desabastecimiento de la población local.

- Por eso, y no solo en estos tráficos, sino con carácter general, las empresas piden que las posibles medidas que pueda adoptar el gobierno sean proporcionadas al riesgo existente, bien coordinadas y, sobre todo, consultadas con el sector, aunque sea de forma urgente, para que las empresas tengan opción de informar de los posibles efectos y de prepararse a la aplicación.
- Alguna empresa nos ha pedido que informemos a la Administración de que, en caso de que alguno de sus buques quedase en situación de cuarentena, obviamente tendrían que soportar los costes fijos de los mismos por el tiempo que durase el aislamiento, con importes que, dependiendo del tipo y tamaño de buque, en ningún caso, incluyendo tanto los costes de capital (CAPEX) como los operativos (OPEX) serían inferiores a los 10.000 dólares/día y, en los casos de buques de gran porte, cifras muy superiores.

Confiamos en que esta información pueda resultarles de utilidad.

Muy cordialmente

**Manuel Carlier**

**Director General**

Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

Spanish Shipowners' Association

Dr. Fleming, 11, 1 D

28036 MADRID - Spain

Tel. (+34) 91 458 00 40

[mcarlier@anave.es](mailto:mcarlier@anave.es)

[www.anave.es](http://www.anave.es)