

Ante la asamblea de ANAVE 2019: Una realidad prometedora y un enorme reto

El próximo día 18 de junio está previsto celebrar en Madrid la 42ª Asamblea de ANAVE, o bien la 68ª, contando desde la creación de la Oficina Central Marítima, en 1951.

El sector naviero español atraviesa un buen momento. La flota mercante total controlada por las navieras españolas ha encadenado cuatro años seguidos de aumentos, en los que ha crecido un 25% en tonelaje y, a finales del pasado mes de mayo, comprendía 217 buques mercantes de transporte, con más de 4.570.00 GT.

En el año 2000, esa misma flota sumaba 324 buques, pero con solo 2.700.000 GT. Por tanto, en lo que va de siglo, se ha reducido un 33% en número de unidades, pero ha crecido un 69% en tonelaje, pasando de un arqueado medio de 8.300 GT a 21.200 GT. Bien es cierto que una parte notable de ese drástico cambio se debe a que, a día de hoy, la flota controlada por las navieras españolas incluye 19 grandes gaseros, con un total de 1,7 millones de GT (una media de casi 53.000 GT por buque) que suponen el 37% del tonelaje de la flota total.

Y lo más positivo es que, a la vista de la cartera de pedidos de los armadores españoles, las perspectivas de crecimiento siguen siendo muy positivas y es previsible que, a finales de este año, se recuperen los 5 millones de GT, cifra que no se alcanzaba desde 1986.

Por tanto, el sector naviero español presenta, en su asamblea, al conjunto de los sectores marítimos y a la Administración, unas cifras positivas y prometedoras. En muchos países europeos, la marina mercante es el verdadero motor o núcleo del clúster marítimo nacional. En España puede llegar a serlo o, al menos, señalar el camino.

A este respecto, tenemos por delante una enorme tarea pendiente, no solo en España, sino en todo el mundo marítimo: para cumplir los objetivos de descarbonización acordados en la OMI para 2030 y 2050, habrá que disponer de combustibles y tecnologías alternativos, libres de emisiones de carbono, como hidrógeno, amoníaco, baterías, etc.

Todo esto va a requerir una ingente tarea de investigación y desarrollo. Como recogemos en este número, Noruega ya se ha posicionado ante la OMI como voluntaria para ser el dinamizador de esta tarea, por supuesto con vistas a conseguir liderazgo y mercado para su pujante industria marítima. No cabía esperar otra cosa.

Pero el sector marítimo español no tendría por qué sentarse a esperar que otros países desarrollen las tecnologías y nos las ofrezcan como productos llave en mano a un elevado coste. Tenemos un valioso ejemplo reciente, el proyecto CoreLNGas Hive, en el que han participado más de 40 empresas españolas (entre ellas cuatro navieras), bajo la coordinación de Puertos del Estado y ENAGÁS. En este proyecto se han desarrollado estudios y proyectos piloto que han permitido aprovechar y potenciar el liderazgo europeo que España ya ostentaba en el campo del GNL.

España tiene el ejemplo del CoreLNGas Hive para desarrollar estudios y proyectos piloto y convertir en oportunidad el enorme reto de la descarbonización del transporte marítimo

Este modelo de éxito podría reeditarse con vistas a conseguir que la industria marítima española pueda convertir en oportunidad el enorme reto de la descarbonización del transporte marítimo y, de este modo, consigan una participación en el enorme mercado que este proceso va a generar en los próximos 30 años. Y los armadores españoles deberán ser a la vez parte activa y beneficiarios de este gran reto común.

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.
Tel.: +34 91 458 00 40
anave@anave.es
www.anave.es

