

Un sector vital para la economía mundial

El revuelo mediático que ha despertado el accidente del portacontenedores *Ever Given* en el canal de Suez ha recordado a la opinión pública en general la importancia esencial del transporte marítimo —que mueve alrededor del 90% del comercio mundial— para mantener funcionando las cadenas de suministro y el abastecimiento de alimentos, energía, materias primas, así como productos y componentes manufacturados de todo tipo y en todo el mundo. El transporte marítimo es un sector vital para la economía mundial.

En total, en 2019 se registraron cerca de 19.000 tránsitos por el canal de Suez que suponen alrededor del 10% del comercio marítimo mundial, unos 1.050 millones de toneladas (Mt) de mercancías.

Por tipos de mercancía, las cargas containerizadas suponen el 49% del tráfico total del canal, un total de 507 Mt (el 27% del comercio marítimo mundial de mercancías en contenedores). El crudo y los productos del petróleo son el segundo tráfico más importante, casi 250 Mt anuales (el 24% del comercio mundial de estas mercancías) y una cuota del 19% del total del tráfico de Suez. Otro 3% es gas natural licuado, 31 millones de toneladas adicionales (9% del comercio mundial de GNL).

En torno al 90% de estas mercancías tienen como origen o destino Europa y suponen algo más del 25% de las cargas movidas en puertos europeos. Por tanto, los principales perjudicados del cierre del canal han sido los países europeos.

Lo cierto es que, durante toda la pandemia, el transporte marítimo garantizó que los suministros médicos y EPIs continuaran llegando a sus destinos. Los buques mercantes siguieron trabajando para mantener el suministro y las cadenas logísticas funcionando como un reloj perfectamente engrasado y no ser motivo de preocupación para los gobiernos, las industrias, fábricas, medios de comunicación y la sociedad

en su conjunto. El comercio marítimo mundial siguió moviendo más de 30 Mt de mercancías diariamente, casi con total normalidad, de forma sigilosa y sin copartitulares y minutos en los telediarios.

Como tantas veces dijimos, las restricciones a la movilidad obligaron a muchos marinos a permanecer a bordo muchos más meses de los inicialmente previstos y más de un año después, en muchas zonas del mundo, los relevos siguen siendo un problema. España fue un ejemplo a seguir, y sigue siéndolo, facilitando el relevo de las tripulaciones en puertos españoles, aunque lamentablemente no todos los Estados tienen la misma sensibilidad.

Durante la pandemia, el comercio marítimo mundial siguió moviendo más de 30 Mt de mercancías diariamente, casi con total normalidad, de forma sigilosa y sin copartitulares y minutos en los telediarios

Los periodos de embarque de los marinos suelen durar varios meses. En estos momentos en los que muchos ciudadanos están atentos al calendario de vacunación, es importante recordar que muchos marinos no estarán en sus domicilios cuando les llamen para recibir la primera dosis, lo que dificulta la inmunización de este colectivo en las etapas preestablecidas para la población general.

Por ello es importante definir un plan específico para la vacunación de los marinos lo antes posible, que les permita recibir las dos dosis de la vacuna (si se precisan dos dosis) antes de comenzar su próximo periodo de embarque. El tiempo apremia.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

