

# Comienza un nuevo curso con varios frentes abiertos para las navieras

**E**ra difícil pensar, hace 18 meses, que en septiembre de 2021 la pandemia del coronavirus iba a seguir condicionando nuestras vidas, la actividad de las empresas y de los gobiernos de todo el mundo. Y todo parece indicar que lo seguirá haciendo en los próximos meses o ¿años? Lo cierto es que se habla ya de que el 70% de la población vacunada no será suficiente para conseguir la inmunidad de grupo y de la necesidad de alcanzar el 90%. Además, será importante, por lo menos para un sector tan globalizado como lo es el transporte marítimo, que ese alto porcentaje de vacunación (sea cual sea) se alcance por la población mundial.

Los datos de julio publicados por puertos del Estado, que incluimos en la pág. 6 de este número, muestran que en los 7 primeros meses de este año se movieron en los puertos españoles 21 millones menos de t de mercancías que en 2019 (-6,5%).

El movimiento de pasajeros de líneas regulares sigue en cifras muy deprimidas. Solo en julio el descenso fue del 42,6% respecto al mismo mes de 2019 (1,6 millones de pasajeros menos). Las empresas navieras que operan en estos tráficos han tenido que 'reinventarse' tras 18 meses consecutivos de desplome de la actividad y adaptar sus estrategias y negocios a esta 'nueva realidad'. Las incorporaciones de buques a su flota a lo largo del último año, hasta 6 buques de nueva construcción equipados con nuevas tecnologías sostenibles; menores consumos de combustible y/o combustibles alternativos; y una mayor oferta de servicios a bordo, muestran la proactividad con la que estas empresas están afrontando la crisis.

La necesidad de reducir las emisiones de carbono del transporte marítimo será también motivo de quebradero de cabeza para el sector en los próximos años. Como hemos repetido en numerosas ocasiones, no existe todavía el combustible y la tecnología que permitan lograr el objetivo de la descarbonización, ni una clara opción 'ganadora' que facilite a las empresas la toma de

decisiones en sus estrategias de inversión. En la sección sobre **Tecnología e Innovación** de este número recogemos muy diferentes iniciativas y proyectos relacionados con este asunto, en particular el encargo por Maersk de 8 nuevos portacontenedores 'verdes' propulsados por metanol. También una entrevista al prestigioso analista marítimo Martin Stopford, en la que recuerda que el metanol emite casi la misma cantidad de CO<sub>2</sub> que los combustibles fósiles convencionales y que la producción de metanol 'verde' a partir de fuentes de energía renovable es muy ineficiente, por lo que podría no ser la mejor alternativa teniendo en cuenta que la oferta de energía limpia es todavía muy reducida. Stopford afirma que tanto el gas natural licuado como los gases licuados del petróleo consiguen mejores registros.

El déficit de marinos, especialmente oficiales, ha vuelto a complicar el día a día de las empresas y, según el último informe de BIMCO e ICS sobre la fuerza laboral en el sector, del que nos hacemos eco en la pág. 11, es necesario tomar ya medidas para evitar una grave escasez de oficiales en los próximos años. La escasez de marinos, no solo oficiales sino también subalternos, y muy especialmente a nivel europeo, es un problema que se lleva poniendo sobre la mesa hace ya varios años. La Comisión Europea ya lo mencionaba en su Estrategia de Transporte Marítimo publicada en 2009 (hace 12 años), en la que afirmaba que *«la creciente escasez de profesionales del sector marítimo, oficiales y marineros, conlleva el riesgo de perder la masa crítica de recursos humanos que mantiene la competitividad de los sectores marítimos europeos en general»*.

Son solo una pequeña muestra de los retos a los que se enfrenta el sector y para los que desde ANAVE les brindamos nuestro apoyo.