

# El cierre del gasoducto del Magreb muestra una vez más el carácter estratégico del transporte marítimo para España

**D**urante la pandemia las empresas navieras españolas que prestan servicios regulares de cabotaje permitieron mantener el abastecimiento de los territorios españoles no peninsulares.

En la crisis del volcán Cumbre Vieja de La Palma están resultando cruciales para el traslado de los efectivos de emergencia, vehículos y diferentes equipos, además de pasajeros residentes debido al cierre del aeropuerto.

Y este mes de noviembre, el cierre del gasoducto del Magreb ha vuelto a poner todas las miradas en el transporte marítimo y en la posibilidad de que España pueda cubrir las importaciones de gas natural que van a dejar de llegar por dicho gasoducto con buques metaneros.

En el año 2020, España importó por vía marítima 16,7 millones de toneladas de gas natural licuado (GNL) equivalentes, según CORES, a 228.959 GWh, que son el 62,7% de las importaciones españolas totales de gas natural, incluyendo gasoducto. A través del gasoducto del Magreb-Europa se importaron 40.785 GW h, el 11% del total y equivalentes aproximadamente a 34 buques metaneros de 175.000 m<sup>3</sup>. Si bien es cierto que España puede hacer uso de sus reservas y que parte de este GNL podría ser sustituido por otras fuentes de energía.

Según Clarksons, España es el primer país importador de GNL de Europa, con un 19% del total de las importaciones europeas por vía marítima de gas natural. Las empresas navieras españolas controlan un total de 22 buques metaneros con más de 2 millones de GT, ocupando el puesto número 10 en el ránking mundial y el segundo de la Unión Europea. El 66% de las GTs abanderadas en el registro especial de Canarias corresponden a buques metaneros. Sirven todos estos datos para valorar la importancia económica y estratégica de este segmento del transporte marítimo para España.

Y también para recordar que los buques que navegan bajo pabellón español siguen sin poder utilizar servicios de protección, mediante guardas armados de seguridad privada, en su tránsito por zonas de alto riesgo de piratería.

Cerca del 40% del GNL importado por España tiene su origen en Qatar y Nigeria. Tanto el golfo de Adén como el de Guinea siguen siendo considerados zonas de alto riesgo de piratería y, siendo afortunadamente cierto que durante los nueve primeros meses de 2021 se ha registrado el número más bajo de ataques piratas desde 1994 (ver noticia en la página 20 de este mismo número), el riesgo en estas zonas sigue siendo muy elevado. Sin ir más lejos, el 31 de octubre, la armada de Irán logró frustrar un ataque pirata contra un petrolero en el golfo de Adén. Cuatro barcos, cada uno con seis piratas armados, intentaron secuestrar el buque, que se dirigía al estrecho de Bab-el Mandeb. Los piratas huyeron cuando un escuadrón de escolta de la armada iraní disparó varios tiros de advertencia.

Tanto los propios armadores, como las compañías de seguros y las propias autoridades militares, confirman que la medida de autoprotección reconocida como más eficaz para contrarrestar estos ataques es embarcar guardias de seguridad privada armados.

Este es un sector estratégico para España y es importante que se adopten las medidas necesarias para proteger a nuestros buques, tripulaciones y cargas en su tránsito por las zonas de alto riesgo piratería.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

