

La flota mundial envejece por la incertidumbre sobre los combustibles del futuro

La edad media de la flota mercante mundial de transporte, a comienzos de 2024, superaba ligeramente los 20 años, lo que representa un aumento de 2,7 años con respecto a una década atrás. Esta tendencia se refleja también en la flota controlada por empresas navieras españolas, aunque con una edad promedio menor.

Una de las principales razones detrás de este envejecimiento es la reticencia de los armadores a invertir en la renovación de la flota, a la espera de una mayor claridad en torno a los futuros combustibles con bajas emisiones de carbono, nuevas tecnologías y sobre el marco regulatorio. Esta incertidumbre ha llevado a muchos a postergar sus decisiones de inversión.

Por tipos de buques, la edad media de la flota de buques portacontenedores ha aumentado 3,7 años en los últimos diez; la de petroleros 3,0; y la de graneleros es ahora 2,4 años mayor. El único segmento de la flota que no ha envejecido es el de buques metaneros, cuya edad media se situaba, a comienzos de 2024, en 14,3 años, frente a 14,4 hace una década.

La flota controlada por armadores españoles, aunque más joven que la mundial (tiene una edad media 2,4 años menor), también muestra esta tendencia al envejecimiento, y es ahora 2,4 años mayor que hace una década.

Según la UNCTAD, se necesitarán entre 8.000 y 28.000 millones de dólares anuales para descarbonizar el transporte marítimo de aquí a 2050, y entre 28.000 y 90.000 millones de dólares anuales, para desarrollar una infraestructura de combustibles neutros en carbono para mediados de siglo.

Los costes de la transición energética podrían resultar prohibitivos para muchos armadores, especialmente los más pequeños. En este contexto, es imperativo que los ingresos derivados de las emisiones de los buques,

que los países europeos comenzarán a capitalizar por la inclusión del transporte marítimo en el sistema de comercio de derechos de emisión desde 2024, se reinviertan en la renovación de la flota; la reducción de la brecha de precios entre los combustibles convencionales y los menos intensivos en carbono; así como en el despliegue de la oferta necesaria de biocombustibles (a corto plazo) y combustibles renovables de origen no biológico a medio.

Es imperativo que los ingresos derivados de las emisiones de los buques se reinviertan en la renovación de la flota; la reducción de la brecha de precios entre los combustibles convencionales y renovables; así como en el despliegue de la oferta necesaria de biocombustibles.

Solo mediante una intensa colaboración entre gobiernos, empresas y otras partes interesadas, será posible hacer frente al desafío de la descarbonización y trabajar hacia un futuro más sostenible y eficiente para el transporte marítimo a nivel mundial.