

España se queda atrás en la financiación de la transición energética del transporte marítimo

Una de las claves para el éxito de la transición energética será el acceso a financiación, pública y privada, como se destaca en la Comunicación de la Comisión sobre los objetivos climáticos de la UE para 2040. La Asociación de Navieros Europea (ECSA), también ha incluido este asunto entre sus cuatro prioridades para el periodo 2024-2029.

Durante los últimos 15 años, desde la crisis financiera, la financiación bancaria de buques a nivel europeo ha ido disminuyendo gradualmente, y las compañías navieras se han visto obligadas a buscar oportunidades en otros lugares.

Según Clarksons, mientras que los bancos de Europa han reducido su exposición al transporte marítimo en la última década, los de China se han consolidado como principales proveedores de financiación para el sector y actualmente respaldan aproximadamente el 9% de la flota (en GT).

Sin embargo, la financiación de buques a través del sector bancario sigue siendo esencial para las empresas navieras de tamaño medio y pequeño, que son la columna vertebral del transporte marítimo español. Las limitadas opciones, los elevados tipos de interés y la prima adicional asociada a las inversiones en buques, muy intensivas en capital, son una espada de Damocles que amenaza las inversiones.

Hace ya varios meses que nos hemos venido haciendo eco de iniciativas y proyectos que diferentes Estados miembros del EEE (Italia, Francia y varios países nórdicos, por poner algunos ejemplos) están lanzando y apoyando para hacer viable la transición energética a sus empresas navieras. Este mes se une a este listado Portugal (ver pág. 16), que ha aprobado una línea de ayudas para la mejora medioambiental de su flota.

La tendencia creciente es no ligar las medidas a construcción naval en Europa, especialmente para aquellos proyectos que por falta de capacidad u otros motivos no puedan acometerse aquí. Es el caso de Francia cuyo sistema de *Tax Lease*, equivalente al español, está atrayendo a muchos armadores europeos no franceses a este país, contribuyendo así al crecimiento de su economía azul.

Sin embargo, España, segundo país de la UE por tráfico portuario, se está quedando atrás. Todavía no se ha publicado la Orden que debe poner en marcha la líneas de avales aprobada en junio de 2023 (RD-Ley 5/2023) para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación de la flota controlada por armadores españoles. El Ministerio continúa trabajando en el Plan Nacional para la descarbonización del Transporte

La financiación bancaria de buques a nivel europeo ha ido disminuyendo gradualmente, y las compañías navieras se han visto obligadas a buscar oportunidades en otros lugares

Marítimo anunciado en agosto del pasado año. El papel de la marina mercante en las convocatorias ligadas al Plan de Recuperación y Resiliencia ha sido residual. El sistema de *Tax Lease* se torna de difícil aplicación. Y ni siquiera está claro que los ingresos del sistema de comercio de derechos de emisión que procedan de los buques vayan a redundar en proyectos para la renovación de la flota.

Sin duda, se lo están poniendo muy difícil a los armadores nacionales para posicionar sus proyectos en la parrilla de salida de la transición energética.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

