

Un nuevo curso entre la inestabilidad y las asignaturas pendientes

El transporte marítimo inicia el nuevo curso en un escenario especialmente complejo. Las últimas previsiones de Clarksons apuntan a que la demanda mundial de transporte marítimo apenas crecerá un 0,2% en toneladas en 2026. Sin embargo, las toneladas-milla aumentarán un 1,5%, reflejo de unas rutas más largas y de las ineficiencias provocadas por los conflictos que afectan a algunas de las principales rutas marítimas, como se analiza en la Tribuna Profesional de este número.

La fuerte reducción de los tránsitos por el estrecho de Ormuz ha alterado los flujos de petróleo, gas y otras mercancías, obligado a buscar suministros alternativos y aumentado las distancias recorridas. El mar Rojo continúa afectado por ataques y desvíos de tráfico y el canal de Panamá vuelve a afrontar restricciones. Todo ello incrementa los costes, dificulta la planificación de los servicios y añade incertidumbre a las cadenas de suministro.

El repunte de algunos mercados de fletes, más que una señal de fortaleza del comercio, responde a la pérdida de eficiencia de la flota, al alargamiento de las rutas y a una menor disponibilidad efectiva de buques. Son síntomas de un sistema sometido a fuertes distorsiones que repercuten en las cadenas de suministro y la economía mundial.

En este contexto comienza también un nuevo curso para la política marítima española. Y lo hace con demasiadas asignaturas pendientes.

Ha transcurrido ya más de un año desde la publicación de la Estrategia Marítima de España 2025-2050, que identificó con acierto muchos de los principales retos del sector y estableció objetivos ambiciosos en materia de competitividad, descarbonización, formación, digitalización y gobernanza. Transcurrido ese tiempo, el reto sigue siendo traducir sus objetivos en medidas concretas y, sobre todo, en resultados.

Algunas iniciativas actualmente en tramitación constituyen pasos en esa dirección. Es el caso de la futura orden de ayudas a la descarbonización del transporte marítimo y del proyecto de Real Decreto para la creación del Comité Asesor Marítimo, ambos sometidos recientemente a consulta pública. Pero su verdadera utilidad dependerá de cómo se concreten.

En el caso de las ayudas a la descarbonización, será necesario que el programa disponga de recursos suficientes, responda a las características específicas de las inversiones navieras y permita apoyar proyectos que puedan acometer los armadores españoles. La transición energética exige inversiones muy elevadas en nuevos buques, equipos, tecnologías y combustibles, mientras persiste una notable incertidumbre sobre las soluciones que acabarán consolidándose y sobre la evolución del marco regulatorio internacional. No parece razonable exigir a las navieras un esfuerzo económico creciente para descarbonizarse sin asegurar, al mismo tiempo, mecanismos eficaces que faciliten esa transformación.

La creación del Comité Asesor Marítimo constituye igualmente una oportunidad. La Estrategia lo concibe como una pieza relevante para su gobernanza, implantación y seguimiento. Para cumplir esa función deberá ser algo más que un órgano consultivo que se reúna ocasionalmente: necesita una actividad regular, capacidad para hacer supervisar la aplicación de las medidas previstas y mecanismos que permitan conocer su grado de ejecución y sus efectos sobre la competitividad del sector.

Precisamente porque las navieras operan en un ámbito global sobre el que España tiene una capacidad de actuación limitada, resulta especialmente importante evitar que la regulación y los procedimientos administrativos añadan nuevas dificultades a la planificación empresarial. Las inversiones en nuevos buques, tecnologías y combustibles se deciden con muchos años de antelación y necesitan un marco competitivo, estable y previsible.

No podemos evitar que una crisis en Ormuz altere los flujos mundiales de comercio, que los conflictos obliguen a modificar las rutas o que cambien las condiciones de los mercados internacionales. Sí podemos, sin embargo, procurar que las decisiones que dependen de nosotros contribuyan a que la marina mercante española esté mejor preparada para afrontar estos cambios.

Este debería ser uno de los principales objetivos del nuevo curso.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

