La transición energética debe adaptarse a la realidad de la flota

Las empresas navieras españolas continúan apostando por la modernización y el desarrollo de sus actividades. En este número de nuestro boletín recogemos varios ejemplos: Suardiaz incorpora a su flota un nuevo *car carrier* con motores de combustible dual preparados para utilizar GNL; Baleària construye dos catamaranes eléctricos para la línea Tarifa-Tánger; y Boluda Shipping ha anunciado un acuerdo para adquirir el operador logístico Samskip, que le permitirá ampliar su red internacional de transporte marítimo y servicios multimodales.

Son iniciativas de distinta naturaleza, pero todas reflejan la voluntad de los armadores españoles de invertir y adaptarse a las nuevas necesidades del transporte y la logística.

En el ámbito de la transición energética, las inversiones en nuevos buques ponen de manifiesto que no existe una única solución tecnológica válida para todos los buques. Las baterías ofrecen posibilidades cada vez mayores en servicios de corta distancia y rutas regulares, pero sus limitaciones de peso, autonomía y recarga dificultan su utilización como fuente principal de energía en los buques oceánicos. Para estos últimos, la reducción de emisiones dependerá en buena medida del desarrollo y la disponibilidad de combustibles alternativos.

Esta diversidad debería tenerse especialmente en cuenta en el diseño de las políticas públicas de apoyo a la transición energética.

En noviembre de 2025, el Gobierno aprobó el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, dotado con 250 millones de euros para el periodo 2026-2030. ANAVE valoró positivamente esta iniciativa, que responde a una reivindicación mantenida durante años por nuestro sector.

Sin embargo, casi un año después, la primera convocatoria de ayudas sigue pendiente de publicación. El nuevo borrador, sometido a consulta pública en octubre, prevé retrasarla a 2027, aunque acumula los recursos previstos para ambos ejercicios, con una dotación indicativa de 99,42 millones de euros.

El texto incorpora algunas mejoras solicitadas por ANAVE, pero mantiene determinadas condiciones que pueden limitar considerablemente su alcance.

En particular, para subvencionar la adquisición de buques considerados limpios, se exige que estén propulsados, al menos parcialmente, mediante electricidad o hidrógeno. Esta restricción deja fuera otras soluciones tecnológicas que también pueden contribuir a reducir las emisiones y que podrían cumplir los requisitos europeos para ser consideradas limpias.

Desde ANAVE hemos solicitado eliminar esta condición y defendemos que las ayudas deben valorar las reducciones de emisiones que puedan acreditarse, sin favorecer injustificadamente unas tecnologías frente a otras. La neutralidad tecnológica no significa renunciar a la exigencia ambiental, sino permitir que distintas soluciones compitan en función de sus resultados.

También hemos pedido flexibilizar otros requisitos técnicos y administrativos, de manera que el programa resulte accesible a un mayor número de proyectos y no imponga cargas desproporcionadas a las empresas.

A ello se añade la importancia de los plazos. La construcción y transformación de buques requieren inversiones elevadas y decisiones que se adoptan con años de antelación. El retraso de la convocatoria y la incertidumbre sobre las condiciones de acceso pueden comprometer la utilidad de unas ayudas destinadas precisamente a incentivar esas inversiones.

El éxito del Plan Nacional se medirá por su capacidad para impulsar inversiones que reduzcan efectivamente las emisiones de la flota. Para conseguirlo, es imprescindible que sus requisitos se adapten a la diversidad de buques, tráficos y tecnologías de nuestro sector, y no al contrario.

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España
Tel.: +34 91 458 00 40
info@anave.es
www.anave.es

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES