

Avales del Estado a las inversiones de las empresas navieras españolas

Existe en los Presupuestos Generales del Estado (PGE), desde 1999, una partida de 40 millones de euros para conceder Avales del Estado a inversiones de las empresas navieras españolas. Estos avales fueron autorizados por la Comisión Europea como «no constitutivos de Ayudas de Estado», dado que los armadores que los reciban deben abonar a cambio una prima suficiente para que a largo plazo no se genere un coste neto para el Estado (lo que se llaman condiciones de «pura cobertura»).

Desde 2018, estos avales tienen por objeto garantizar hasta el 70% del importe de préstamos a navieras españolas para la transformación de buques abanderados en España o en otro Estado de la UE, no superiores a 15 años de antigüedad, para utilizar GNL como combustible, instalar depuradores de los gases de exhaustación de sus motores o sistemas de tratamiento de agua de lastre a bordo. En el proyecto de ley de PGE para 2019, esta partida se mantiene.

Lo cierto es que hace más de 10 años que esa partida no se utiliza en la práctica, principalmente porque las normas vigentes de concesión de los avales (establecidas en una Orden de 2008) exigen aportar al Estado una contragarantía hipotecaria con el mismo grado de prelación que la primera hipoteca del buque, lo que elimina la utilidad del aval. Pero sería de gran interés que estos avales volviesen a funcionar, porque varias normas de ámbito internacional y objetivo medioambiental van a exigir a las empresas navieras españolas llevar a cabo, en éste y en los próximos años, inversiones muy importantes.

Desde el 1 de enero de 2020, en todo el mundo se exigirá a los buques utilizar combustible con un contenido máximo de azufre del 0,5%, para reducir las emisiones de óxidos de azufre y de partículas, mejorando así la calidad del aire. Entre los procedimientos técnicos viables para cumplir estas nuevas normas se incluye transformar los buques para el uso de GNL como combustible o instalar depuradores de los gases de exhaustación de sus motores. Estas transformaciones pueden tener un coste indicativo, dependiendo del tipo de buque, de entre 4 y 12 millones de euros por buque. Por otra parte, en

aplicación del Convenio de gestión de las aguas de lastre, entre 2019 y 2024, los buques tendrán que instalar equipos de tratamiento de esas aguas a bordo, con un coste aproximado de entre 0,5 y 3 millones de euros por buque.

Estos avales tienen garantizan hasta el 70% del importe de préstamos a navieras españolas para la transformación de buques para utilizar GNL como combustible, instalar 'scrubbers' o sistemas de tratamiento de agua de lastre a bordo

El mecanismo de avales estatales podría apoyar notablemente las inversiones que las empresas navieras españolas se van a ver obligadas a hacer. Pero hay una razón adicional: la Directiva 2014/94 exige que en 2025 los puertos cuenten con puntos de suministro de GNL. Las inversiones que puedan acometer las navieras españolas, apoyadas en este sistema de avales, podrían no solo mejorar la calidad del aire en los puertos españoles, sino romper el famoso círculo del huevo y la gallina. Para los puertos españoles y para el sector gasista nacional (que es líder en la Unión Europea) sería de gran interés que España fuese pionera en la instalación de estos puntos de repostaje de GNL marino.

Para que todo ello sea realidad es condición necesaria revisar el procedimiento de concesión de los avales de 2008, algo que ANAVE ya ha pedido a la Administración.

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

