

# La incertidumbre tecnológica y normativa retrasa la renovación de la flota

**L**a edad media de la flota mercante mundial (ponderada en función de su tonelaje de arqueo bruto) ha aumentado 2,5 años en la última década, según informa el bróker marítimo Clarksons en una noticia de la que nos hacemos eco en este boletín (pág. 14).

Clarksons considera que, a corto plazo, es probable que continúe esta tendencia, debido a la incertidumbre sobre la tecnología y los combustibles para la descarbonización y los saludables niveles de fletes en algunos segmentos del mercado, que limitan las ventas de buques para reciclaje.

Si se mantuviese durante los próximos años un crecimiento medio de la flota mundial y un nivel de desguaces, en porcentaje de la flota, igual al promedio de los últimos 10 años (en tpm), significaría que alrededor del 70% (en tonelaje) de los buques mercantes de transporte al servicio del comercio marítimo que estarán operativos en 2030, ya se han construido o están en cartera de pedidos. Lo que implica que más del 70% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la flota mercante mundial en dicha fecha tendrán su origen en buques que ya existen.

Es por tanto fundamental para conseguir reducir de forma significativa las emisiones de gases de efecto invernadero fomentar la renovación de la flota existente, de forma que se incorporen a la misma las mejores tecnologías que vayan estando disponibles.

Actualmente, los armadores tienen básicamente tres opciones para reducir las emisiones:

- Mejora de la eficiencia energética de los buques mediante la aplicación de recubrimientos avanzados de alto rendimiento, la sustitución de hélices, sistemas de lubricación por aire, de recuperación de calor, paneles solares o velas, entre otros.
- El uso de combustibles alternativos de transición como los ecocombustibles o el gas natural licuado.
- Reducir las emisiones a bordo mediante sistemas de captura de carbono, a los que dedicamos nuestra sección Tribuna Profesional de este número (pág. 21).

Para fomentar estas inversiones y el uso de combustibles alternativos de transición más caros, en paralelo a los

grandes proyectos de innovación que aceleren el despliegue de tecnologías y combustibles cero emisiones, será importante que la Unión Europea defina con amplitud de miras los proyectos que se podrán beneficiar del fondo de innovación previsto en la directiva sobre comercio de derechos de emisión. También los Estados deben contribuir a este objetivo. Italia o Francia, por ejemplo, han lanzado ya programas específicos para el sector del transporte marítimo, en una apuesta clara por su marina mercante.

## Para reducir de forma significativa las emisiones de gases de efecto invernadero es necesario fomentar la renovación de la flota existente

Una vez definido el marco legislativo europeo, con los acuerdos alcanzados en los últimos meses sobre la incorporación del transporte marítimo al régimen europeo de comercio de derechos de emisión (Directiva ETS) y el uso de combustibles menos intensivos en carbono (Reglamento Fuel EU Marítimo), es ahora el momento de confirmar el compromiso de las instituciones de acompañar al sector en el proceso, sin dejar a nadie atrás.

Con este objetivo, ANAVE ha presentado este mes de marzo al Ministerio de Transportes su propuesta de Plan para la descarbonización de la flota, que confiamos en que pueda ser incluido en la agenda del gobierno en los próximos meses.