

La transición energética del transporte marítimo no depende únicamente de las empresas navieras

Cada vez son más las voces que alertan de que el sector del transporte marítimo no está en la dirección que le permita conseguir el objetivo de cero emisiones netas para 2050 y la única forma de corregir este camino es dejar de considerar el problema como un asunto exclusivamente vinculado a las empresas navieras.

Los armadores de buques están sin duda haciendo grandes esfuerzos e inversiones para reducir su impacto ambiental. Todos los meses informamos en este Boletín de numerosas iniciativas y proyectos con este objetivo. La portada de este número la dedicamos a un novedoso sistema patentado por Empresa Naviera Elcano, que acaba de recibir la 'aprobación en principio' del Lloyd's Register of Shipping. En la página 5 nos hacemos eco de la botadura del *Cap de Barbaria*, el nuevo ferry híbrido de Baleària que prestará servicio, a partir del próximo verano, en la línea entre Ibiza y Formentera.

Estos novedosos proyectos constituyen, sin duda, pequeños pasos hacia el objetivo, y son muestra del compromiso del sector naviero español. Pero deben ir acompañados de una oferta de combustibles menos intensivos en carbono; de claridad normativa y seguridad jurídica para las empresas pioneras en incorporar nuevas tecnologías; y de un debate sobre el espinoso asunto de quién paga el diferencial de costes en la transición energética, entre otras cuestiones.

La sociedad de clasificación DNV estima que el coste de esta transición oscilará entre 8.000 y 28.000 millones de dólares anuales!, y hace hincapié en la necesidad de colaborar entre diferentes sectores industriales para la consecución de dichos objetivos (ver pág. 16).

ECSCA, la asociación europea de armadores, ha pedido que las contribuciones de los buques al sistema de comercio de emisiones se destinen a desarrollar las infraestructuras y combustibles necesarios para la descarbonización del sec-

tor, y a reducir el diferencial de precio entre las tecnologías/ combustibles convencionales y las nuevas, según vayan estando disponibles.

A nivel nacional, el gobierno italiano, consciente del reto y de la importancia estratégica nacional de su sector de la marina mercante, acaba de solicitar a Bruselas su visto bueno para destinar 500 millones de euros a proyectos que consigan un mejor rendimiento medioambiental y una reducción significativa de las emisiones de los buques, ya sean de nueva construcción o existentes (ver pág. 13). Italia, como España, es una península dentro de la Unión Europea que depende del modo marítimo para mantener su economía. También como España, cuenta con territorios no peninsulares cuya cohesión territorial pasa por contar con servicios marítimos eficientes y regulares.

Hay que dejar de considerar la transición energética del transporte marítimo como un asunto exclusivamente vinculado a las empresas navieras

Es urgente que España profundice también en cómo va a afectar al sector de la marina mercante española, y a la economía azul en su conjunto, esta transición; defina la senda hacia la descarbonización (y no solo el objetivo); y adopte las medidas necesarias, como están haciendo los principales países marítimos europeos, que permitan preservar, e incluso fortalecer, un sector vital para nuestra economía y clave para la transición energética.