

## ECSA - UN PACTO VERDE PARA EL SECTOR NAVIERO EUROPEO

La organización de las asociaciones europeas de empresas navieras (ECSA) acaba de presentar un documento en la que define su posición respecto a la propuesta inicial del Pacto Verde Europeo. ANAVE ha participado activamente en su redacción.

**E**l sector naviero está totalmente comprometido a eliminar sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), en línea con los ambiciosos objetivos acordados para el sector por su regulador global, la Organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas (OMI), como parte de la estrategia inicial de GEI de la OMI acordada en 2018, y concordante con el objetivo de cambio climático de la CMNUCC de 1,5°C como máximo.

Esta estrategia de la OMI ha sido **apoyada por prácticamente todos sus Estados miembros**, incluidos los Estados miembros de la UE que son partes en el Convenio MARPOL de la OMI que, entre otras cosas, regula las reducciones de GEI del transporte marítimo internacional.

La citada estrategia de la OMI incluye el objetivo de reducir las emisiones totales de GEI del transporte marí-

timo internacional en al menos un 50% para 2050 en comparación con 2008, **independientemente del crecimiento del comercio marítimo, y con vistas a eliminarlas completamente lo antes posible en este siglo**. La estrategia de la OMI también incluye, entre las medidas que se podrían aplicar a medio plazo, el desarrollo de una medida global basada en el mercado para ayudar a cumplir los objetivos acordados. Esta estrategia se revisará en 2023 para garantizar un camino hacia la descarbonización completa para el transporte marítimo internacional lo más rápido posible.

**Las emisiones del transporte marítimo internacional no pueden atribuirse a Estados individuales**. Por eso, el transporte marítimo internacional no está cubierto por las contribuciones determinadas a nivel nacional comprometidas por los Estados partes del Acuerdo de París de la CMNUCC (incluidos los Estados de la UE).



Es responsabilidad de la OMI regular la reducción de emisiones de GEI del sector marítimo. Los objetivos de reducción de GEI acordados por la OMI son en realidad más ambiciosos que los comprometidos hasta ahora, en total, por todas las Partes en el Acuerdo de París con relación al conjunto de la economía mundial.

El transporte marítimo es, con diferencia, la forma de transporte más eficiente en términos de emisiones de GEI por tonelada x km transportada. Según las estimaciones realizadas por la ONG ambiental, *International Council of Clean Transportation*, **el sector naviero redujo sus emisiones totales de GEI entre 2008 y 2015 en aproximadamente un 8%**, a pesar de que en el mismo periodo la actividad de transporte marítimo experimentó un aumento significativo. Esto indica que el sector ya ha mejorado su eficiencia de carbono en un 30% en la última década.

A pesar de lo anterior, **el sector naviero reconoce que hay que hacer mucho más** y por eso participa activamente en las discusiones de la OMI sobre medidas a corto y largo plazo consistentes con la estrategia inicial de la OMI para reducir aún más las emisiones de GEI del transporte marítimo.

Por tratarse de un sector global, las normas para regular los GEI del transporte marítimo deben establecerse también con carácter global, a través de la OMI. **Una regulación de ámbito regional conlleva el riesgo de ser menos eficiente**, pudiendo conducir a fugas de carbono y a una distorsión del mercado, además de obstaculizar los avances en la OMI.

Apreciando el compromiso de la UE de liderar la lucha contra el calentamiento global, por lo ya expuesto, **cualquier posible iniciativa de la UE debería contribuir al proceso global** de elaboración de normas y fortalecer la posición competitiva del sector naviero de la UE y, consecuentemente, del clúster marítimo de la UE. ECSA responderá a la consulta a las partes interesadas y a la evaluación de impacto prevista para más adelante este mismo año expresando su opinión

sobre la eficacia y la eficiencia de la sugerencia de la Comisión Europea de incluir el transporte marítimo global en el sistema de comercio de derechos de emisión de la UE.

**Para conseguir una descarbonización completa, habrá que desarrollar tecnologías y combustibles ecológicos alternativos e innovadores.** Los primeros resultados son prometedores, especialmente para buques pequeños en Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD). En particular, el uso de combustibles alternativos, como biocombustibles, que se puedan utilizar en los motores existentes, puede comenzar a reducir las emisiones de inmediato. Debe aumentar considerablemente la inversión en I+D y las nuevas tecnologías deben madurar antes de que puedan aplicarse también al transporte marítimo.

Para lograr este objetivo, se necesita el apoyo de todos los actores marítimos. Las asociaciones internacionales que representan al sector naviero han presentado recientemente una propuesta conjunta a la OMI para **establecer un fondo de I+D marítimo de 5.000 millones de dólares**, financiado por el sector naviero a través de un recargo en los combustibles de combustible.

**Las nuevas tecnologías y combustibles deberían estar disponibles en todo el mundo lo antes posible** y se debería incentivar al sector marítimo para hacer la transición necesaria a estas nuevas tecnologías y combustibles tan pronto como estén disponibles en todo el mundo.

Es posible cambiar a un transporte marítimo sostenible, seguro y sin emisiones, pero esto **requiere un cambio radical en todo el sector marítimo y su cadena de suministro, desde los productores de combustibles hasta los maquinistas a bordo.** El sector del transporte marítimo acepta estos desafíos medioambientales y también está listo para contribuir económicamente a estos objetivos a largo plazo a través del fondo dedicado de I + D marítimo que el propio sector ha propuesto a la OMI.



# Lo que Europa puede hacer junto con el sector naviero europeo

**1 LIDERAR EL PROCESO REGULATORIO INTERNACIONAL.** La UE necesita tener una perspectiva global y holística y tiene la oportunidad única de liderar los esfuerzos mundiales para mitigar el cambio climático. Necesita hacer un balance de los compromisos ya asumidos en la OMI y convertirse en un líder en áreas relevantes para el sector del transporte marítimo que son complementarias a la Estrategia Inicial de la OMI de tal forma que no se distorsione la competencia internacional.

Europa debería asumir un papel de liderazgo para garantizar que se alcancen los objetivos de reducción establecidos por la OMI. Esto se debería conseguir influyendo en el proceso regulatorio de la OMI de una manera constructiva y equilibrada. Con este fin, al mismo tiempo que promueve un alto nivel de ambición, la UE debería trabajar para que sea posible alcanzar un consenso entre los Estados miembros de la OMI, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las preocupaciones de los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos desarrollados.

**2 INCENTIVAR EL CAMBIO MODAL EN EL TRANSPORTE DESDE LA CARRETERA Y EL AVIÓN A FERRIES Y EL TMCD** con una estrategia ambiciosa. El transporte marítimo es el modo de transporte más eficiente y el que produce menores emisiones de CO<sub>2</sub>. En comparación con el transporte por carretera, el TMCD es de dos a cuatro veces más eficiente energéticamente. En el cruce de estrechos o conexiones con y entre islas, el transporte de pasajeros por mar emite menos de una décima parte que el

aéreo. El transvase modal del transporte de pasajeros y mercancías a vías navegables interiores, ferries y TMCD, reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub> en Europa. ECSA propone el desarrollo de un documento de estrategia sobre el camino a seguir para conseguir este transvase modal de carretera y aire al TMCD, incluyendo sugerencias concretas para incentivar este cambio. ECSA contribuirá a este trabajo.

**3 INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO: HACER DE LA UE UN PIONERO EN TECNOLOGÍAS BAJAS EN CARBONO Y SIN EMISIONES.**

**3.1/** Una estrategia de la UE para un sector naviero sostenible y competitivo tiene que involucrar a todos los segmentos del clúster marítimo, ya que el sector naviero depende de las infraestructuras de suministro, los combustibles, los motores y los proyectos de nuevos buques, que necesitarán nuevas tecnologías para proporcionarles energía y propulsión bajas o libres de carbono. Todo el sector marítimo necesita medidas de apoyo para migrar de las tecnologías basadas en combustibles convencionales mediante una transición rápida hacia la neutralidad en carbono. Por tanto, hay que desarrollar una investigación exhaustiva en la UE, en beneficio del clúster marítimo y de la sociedad en su conjunto.

**3.2/** La colaboración dentro del clúster marítimo de la UE puede generar auténticas oportunidades para todo el sector marítimo de la UE si se brinda apoyo a las empresas que sean pioneras en este cambio. Al facilitar la cooperación y proporcionar el marco adecuado para una mayor investigación e innovación, la UE puede ga-



garantizar el mantenimiento de la competitividad y la resiliencia a largo plazo de su sector marítimo en estos tiempos de cambio tecnológico.

**3.3/** Para llevar a cabo la transición a combustibles y tecnologías libres de carbono, es necesaria una inversión a gran escala en I + D. El sector está listo para participar en este proceso, pero los armadores no pueden hacer la transición solos. La UE tiene una oportunidad única para que sus empresas sirvan como centros de prueba y demostración para el desarrollo y despliegue de nuevos tipos de combustible y sistemas de propulsión, con vistas a su posterior escalado al ámbito global. Esto tendrá el potencial de dar a la UE una ventaja competitiva en nuevas tecnologías verdes y crear oportunidades de empleo y crecimiento.

## 4 OPTIMIZACIÓN DE LAS ESCALAS EN PUERTO.

Pruebas recientes de optimización de las escalas en puerto demuestran que se pueden lograr reducciones sustanciales de las emisiones de CO<sub>2</sub> optimizando el acceso de los buques a los puertos con arreglo a un horario planificado. La Autoridad Portuaria de Rotterdam, por ejemplo, monitorizó durante un mes las aproximaciones de los buques. La mitad de ellos tuvieron que esperar antes de poder acceder al puerto.

El potencial para cosechar estos «frutos bajos» debe ser reconocido y puesto en práctica con carácter prioritario. La Comisión debería incluir un estudio sobre la optimización de las escalas portuarias en una estrategia para el transporte marítimo lo antes posible, incluyendo medidas concretas para garantizar que se optimice la coordinación buque-puerto.

## 5 ENERGÍA E INFRAESTRUCTURAS EN TIERRA PARA COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS.

ECSA insta a la Comisión a evaluar el despliegue de infraestructuras para el suministro de combustibles alternativos bajos o sin carbono en puertos clave de la red europea, incluido el suministro de electricidad desde tierra, según lo previsto para 2025 en la Directiva 2014/94/UE sobre el despliegue de infraestructura de

combustibles alternativos. En su propuesta de Pacto Verde, la Comisión propone «...obligar a los buques atracados a usar electricidad en tierra». ECSA apoya plenamente la transición al uso de energías no contaminantes en los puertos. El suministro desde tierra de electricidad procedente de fuentes renovables es una de las muchas soluciones. Pero es importante concentrarnos en el objetivo y no en un instrumento específico, ya que la nueva regulación debería ser neutra respecto de las diferentes tecnologías.

ECSA insta a la Comisión a investigar medidas no imperativas para incentivar el suministro de energía eléctrica desde tierra, procedente de energías renovables a los buques atracados.

## 6 ESTABLECER UN PROGRAMA DE FINANCIACIÓN VERDE PARA LA ELECTRIFICACIÓN DE LOS FERRIES.

ECSA, junto con Interferry, piden a la Comisión que investigue la posibilidad de crear un programa para apoyar económicamente la electrificación de los buques ferry de pasaje, incluida la construcción de infraestructura, como instalaciones de recarga en los puertos europeos.

## 7 APROVECHAR EL POTENCIAL DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES MARINAS.

ECSA acoge favorablemente el objetivo propuesto por la Comisión de instalar 450 GW de energía eólica marina antes de 2050. Es importante para la competitividad europea futura y la transición verde que Europa sea ambiciosa sobre la energía eólica. La Comisión debe continuar apoyando el desarrollo tecnológico de la energía eólica y fomentar un entorno competitivo para las pruebas y demostraciones, como el desarrollo de la energía eólica flotante.

**8 DIGITALIZACIÓN.** ECSA acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de poner mayor atención en la digitalización, que tiene un enorme potencial para aumentar la eficiencia y reducir las emisiones de los buques y vehículos alrededor de los puertos marítimos.