

Descarbonización: ¿cómo pasar de la reglamentación a la aplicación y mantener la economía europea competitiva?

Hoy 2 de octubre se celebra en Madrid la Cumbre Internacional sobre Clima y Energía, organizada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la Agencia Internacional de la Energía. Contará con la participación de ministros de energía y medio ambiente de decenas de países de todo el mundo, que se reunirán por última vez antes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2023 (COP 28), que se celebrará en Dubai del jueves 30 al martes 12 de diciembre.

El Club Español de la Energía participará en la Cumbre representando la visión de la industria, y para recabar su opinión organizó el pasado viernes una pre-cumbre a la que invitaron a participar a representantes españoles y de otros países, de la industria energética y otros sectores y agentes interesados.

Hubo voces críticas con la Directiva Europea de Energías Renovables (RED), que se calificó de compleja y restrictiva, especialmente en comparación con las políticas que se están introduciendo en los Estados Unidos, con fuertes incentivos fiscales y procedimientos sumamente sencillos.

Durante la jornada, los mensajes de la industria fueron claros, y hubo consenso en que el éxito o fracaso de las políticas globales, y especialmente europeas por su mayor ambición, pivotarán sobre cinco ejes fundamentales:

- Escalar la oferta de combustibles limpios.
- Acceso a financiación.
- Agilización y simplificación de procedimientos.
- Formación.
- Colaboración entre países, gobiernos, sectores industriales, empresas y sociedad.

Un ejemplo de iniciativa relacionada con el transporte marítimo que aúna todos estos ejes es la Clean Energy Marine Hubs (*CEM Hubs*), una plataforma público-privada que agrupa a proveedores de energía, puertos, navieras y sector financiero con el objetivo de reducir el riesgo de las inversiones necesarias para producir y transportar por mar los nuevos combustibles.

Sin esta capacidad logística, no tendremos la oferta necesaria para satisfacer la demanda y los Estados no podrán cumplir sus objetivos climáticos. Según la Agencia

Internacional de Energías Renovables (IRENA), al menos el 50% de todos los combustibles con bajas emisiones de carbono se transportarán por vía marítima. Sin embargo, los centros de producción, los buques y la infraestructura portuaria necesarios para satisfacer la demanda prevista no existen.

En cuanto a los combustibles más innovadores, sólo uno de los cerca de 65.000 buques que componen la flota mercante mundial de transporte marítimo ha sido expresamente construido para transportar hidrógeno licuado, el *Suiso Frontier*, con capacidad para 1.250 m³ de hidrógeno líquido. En el caso de los derivados del hidrógeno, como el amoníaco y otros combustibles bajos en carbono, la oferta también dista mucho de lo que necesitarán la industria pesada, el transporte y otros sectores.

Sin la capacidad para producir y transportar por mar los nuevos combustibles, no se podrá satisfacer la demanda y los Estados no podrán cumplir sus objetivos climáticos

La iniciativa *CEM Hubs* se adoptó formalmente en julio de 2023. Los gobiernos de Canadá, Noruega, Panamá, Emiratos Árabes Unidos y Uruguay, junto con la Asociación Internacional de Puertos y la Cámara Naviera Internacional (ICS), han sido sus impulsores y cuenta con el apoyo de IRENA y el Centro Global para la Descarbonización del Transporte Marítimo.

España, que podría convertirse en un exportador neto de energía en las próximas décadas, debe sin duda trabajar para tener un papel clave en toda la cadena de suministro. Por ello confiamos en que nuestro país se adhiera pronto a la iniciativa *CEM Hubs* como uno de sus principales impulsores.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

