

Un clúster industrial marítimo fuerte para la transición 'verde' y digital

TRADUCCIÓN Y RESUMEN DEL DOCUMENTO DE POSICIÓN DE ECSA SOBRE EL 'ACUERDO INDUSTRIAL LIMPIO' DE LA COMISIÓN EUROPEA

El 'Informe Draghi', presentado el 7 de septiembre, subraya la necesidad de mantener la competitividad internacional del transporte marítimo europeo. Asimismo, el informe pone de manifiesto que el sector necesitará 40.000 millones de euros anuales para descarbonizarse.

La asociación que representa los intereses de los armadores europeos presentó el 16 de septiembre un conjunto de recomendaciones para mejorar la competitividad del transporte marítimo europeo y del clúster industrial marítimo, al tiempo que se avanza en la transición ecológica y digital.

El papel estratégico del transporte marítimo para la seguridad europea

El transporte marítimo es un activo fundamental para la seguridad energética, alimentaria y de la cadena de suministro de la Unión Europea (UE). Los armadores europeos controlan un 39,5% del tonelaje de la flota mundial

de graneleros, buques tanque y portacontenedores. Incluso en tiempos de incertidumbre geopolítica, el sector marítimo mantiene a Europa líder de las cadenas de suministro globales y contribuye a la competitividad de su economía, que depende en gran medida del comercio.

El comercio también desempeña un papel estratégico en la competitividad y el crecimiento de la UE. Según datos del Banco Mundial correspondientes a 2022, el valor de la mercancías transportadas por vía marítima supone un 62,5% del producto interior bruto (PIB) mundial. En el caso de las primeras potencias mundiales como Estados Unidos y China, equivale a un 27,0% y un 38,4% de su PIB respectivamente. Para la UE es significativamente mayor: un 105,9%. Por tanto, invertir en acuerdos comerciales internacionales debe seguir siendo una prioridad para la competitividad de la UE (ver gráfico pág. siguiente).

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN CIFRAS:

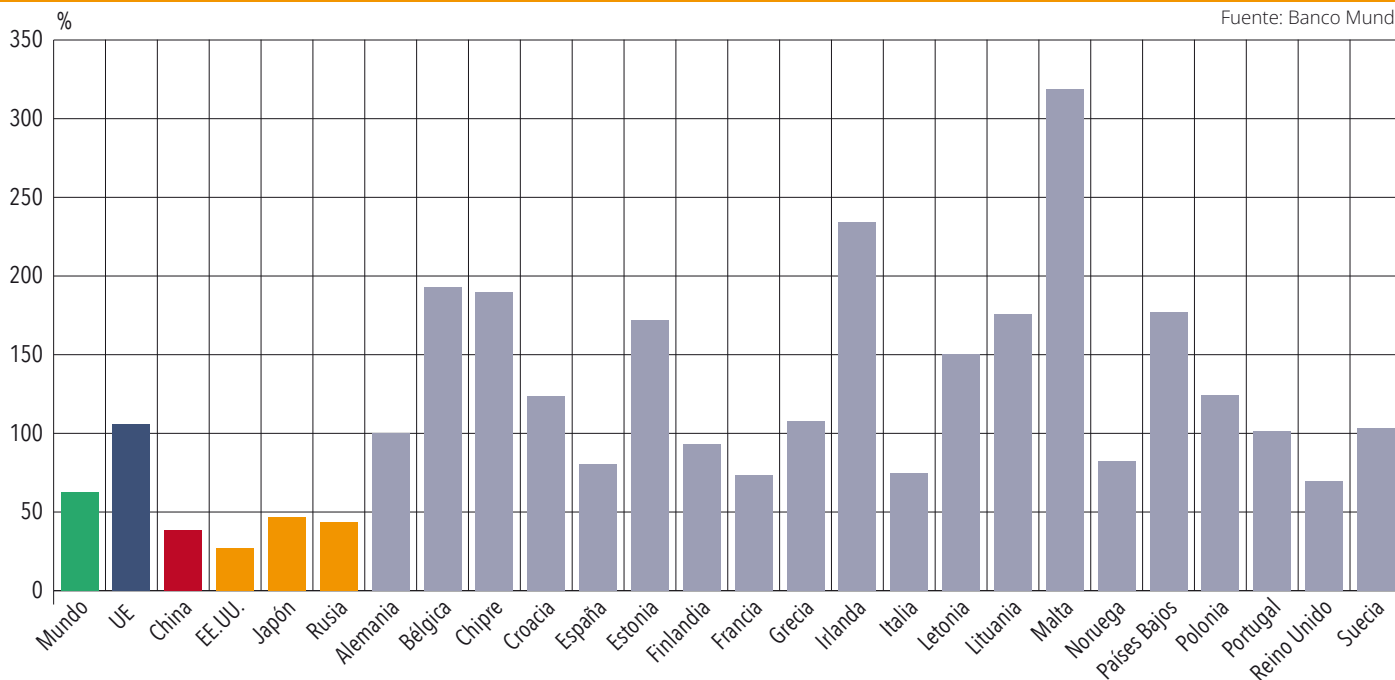
- **Seguridad energética:** La UE importa una proporción significativa de sus necesidades energéticas por vía marítima (un 88% de las importaciones de crudo y un 46% de las de gas). Su flota mercante representa un 26% de la flota mundial de metaneros, un 35% de la de petroleros y un 20% de la de buques tanque para el transporte de gases licuados del petróleo (GLP).
- **Seguridad de la cadena de suministro:** Por vía marítima se mueve alrededor de un 76% del comercio exterior de la UE y un 30% del transporte interno de mercancías. Además, el transporte marítimo ha proporcionado estabilidad a las cadenas de suministro durante las crisis internacionales, como la pandemia y la invasión rusa de Ucrania. Además, el sector marítimo europeo asegura el transporte de materias primas indispensables para la transición energética, salvaguardando la seguridad del suministro de industrias críticas como la energía renovable, la movilidad eléctrica y la defensa.
- **Seguridad alimentaria:** Un alto porcentaje de productos alimenticios se transportan por mar, por ej. el 88% del comercio extra europeo de cereales y un 82% del de café y té. Europa importa principalmente cultivos y materias primas agrícolas no procesadas y exporta productos agrícolas procesados. Desde que se inició la guerra en Ucrania, el transporte marítimo europeo ha desempeñado un papel fundamental en la estabilidad de los precios internacionales de los alimentos, facilitando el transporte de cereal.

Como destacó el Consejo Europeo en su Agenda Estratégica para Europa 2024-2029, es fundamental que la UE persiga una «política comercial ambiciosa, robusta, abierta y sostenible que permita acuerdos justos, abra los mercados de terceros países a las empresas de la UE, defienda los intereses de la UE, permita el desarrollo de cadenas de suministro resilientes y fiables, garantice la igualdad de oportunidades y facilite un acceso recíproco al mercado». Mantener unas rutas marítimas internacionales seguras y fiables es clave para asegurar las cadenas de suministro de Europa.

Por último, no debemos olvidar el compromiso de alcanzar las cero emisiones netas para 2050. A la vez que busca cumplir dicho compromiso, la UE debe mantener y mejorar su competitividad. Así pues, un Acuerdo Industrial Limpio Europeo debe movilizar las inversiones necesarias para la transición energética y digital. Esta es la única manera de mejorar la competitividad de los sectores

VALOR DE LA MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR VÍA MARÍTIMA RESPECTO AL PIB (%)

Fuente: Banco Mundial



estratégicos —incluido el marítimo— de la economía, salvaguardar la seguridad energética y de la cadena de suministro y alcanzar una economía con cero emisiones de carbono.

ECSA celebra el compromiso de la presidenta von der Leyen de proponer dicho Acuerdo en los primeros 100 días de su nuevo mandato.

Una Estrategia industrial marítima europea, pilar del Acuerdo Industrial Limpio

Los Estados miembros han reconocido la importancia del sector marítimo europeo, vital para los intereses estratégicos de la UE en la transición digital y 'verde'; y han pedido a la Comisión que desarrolle una nueva estrategia que lo apoye y que analice todos los aspectos de la competitividad del sector.

ECSA acoge con satisfacción este reconocimiento de la necesidad de una industria marítima competitiva, con visión a largo plazo y preparada para el futuro, como elemento crucial para apoyar la competitividad de Europa. Un sector naviero europeo competitivo en el ámbito internacional es una condición previa así como la fuerza impulsora de un clúster industrial marítimo próspero.

Para ello ECSA hace las siguientes recomendaciones:

1. El transporte marítimo europeo debe mantenerse competitivo a nivel internacional

El transporte marítimo europeo es fundamental para la seguridad energética, alimentaria y de la cadena de suministro de la UE y opera en un mercado mundial

altamente competitivo. Es un activo geopolítico y un caso de éxito. Mientras que la economía de la UE representa alrededor de un 15% de la economía global en términos de PIB, la flota europea representa alrededor de un 40% de la flota mundial. La UE es líder en las cadenas de suministro internacionales.

Además, el sector marítimo europeo contribuye significativamente a cumplir los objetivos climáticos de la UE, liderando la transición energética del transporte marítimo internacional y siendo un facilitador clave para el transporte de combustibles limpios.

Un sector naviero europeo competitivo es un requisito previo para desarrollar un clúster marítimo de innovación, preservar el 'know how' marítimo y fomentar el desarrollo de tecnologías y combustibles limpios en Europa.

Recomendaciones de ECSA:

- Mantener la igualdad de oportunidades entre el transporte marítimo europeo y sus competidores no europeos

es crucial para retener a las empresas armadoras en la UE y fomentar un clúster marítimo próspero.

- Los desafíos globales solo pueden abordarse mediante una regulación coherente y global que garantice dicha igualdad de oportunidades a nivel internacional.
- Reducir la burocracia y la carga administrativa es fundamental para la competitividad de la industria europea y las PYMES. Favorecer la actividad empresarial y profundizar en la consecución del mercado único, especialmente para el transporte marítimo de corta distancia⁽¹⁾, tendrá un impacto positivo en todo el clúster marítimo.

Para mantener la competitividad del transporte marítimo europeo es fundamental un marco normativo estable que permita a las empresas navieras europeas competir en el ámbito internacional. Un marco reglamentario y fiscal no adecuado conduciría a una pérdida significativa de los buques controlados por la UE en favor de centros de transporte

(1) Letta E. (April 2024) Much more than a market, <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>

"The EU maritime industry is unable to fully benefit from the Single Market in short sea shipping because maritime traffic between EU countries remains international traffic. Customs procedures applied to goods circulating between EU countries, and burdensome non-harmonized reporting is required at each port call".



Es fundamental aumentar la producción de combustibles con bajas o nulas emisiones de carbono en la UE hasta el objetivo establecido del 40%.

marítimo fuera de Europa, lo que dificultaría el acceso a los mercados internacionales y afectaría a la resiliencia del sector en tiempos de incertidumbre geopolítica.

2. Invertir en capacidad industrial para combustibles limpios para el transporte marítimo: al menos un 40% producidos en Europa

El paquete 'Fit for 55' introduce medidas para que la UE reduzca sus emisiones en al menos un 55% para 2030 y alcance la neutralidad en carbono en 2050. El transporte marítimo contribuye a dichos objetivos a través del *EU ETS*, un mecanismo de fijación de precios del carbono, y del Reglamento *FuelEU Maritime*, que fija un estándar de combustible limpio para el transporte marítimo. La OMI también alcanzó en julio de 2023 un acuerdo histórico para que las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional alcancen las cero emisiones netas para 2050.

Los combustibles 'limpios' deben estar disponibles en cantidad suficiente y a un precio asequible para que el transporte marítimo pueda cumplir dichos objetivos. Siendo uno de los sectores más difíciles de descarbonizar, se enfrenta a una competencia cada vez mayor para acceder a dichos combustibles.

Aunque la disponibilidad de combustibles renovables es un reto inmenso, ECSA cree que puede ser una oportunidad para apoyar las ambiciones industriales de

Europa, reconociendo a los proveedores de combustible como parte integrante de la industria marítima.

Recomendaciones de ECSA

- Aplicar cuanto antes la Ley sobre la industria de cero emisiones netas (*NET ZERO Industry Act*) a los planes climáticos nacionales de los Estados miembros. Esto es fundamental para aumentar la producción de combustibles con bajas o nulas emisiones de carbono en la UE hasta el objetivo establecido del 40%.
- Esto debería ir acompañado de un mandato que obligue a los proveedores a producir en la UE, al menos, un 40% de los combustibles marítimos necesarios para cumplir los objetivos establecidos en el Reglamento *FuelEU Maritime*, incluyendo biocombustibles avanzados y combustibles sintéticos.
- Para incentivar la producción, los Estados miembros deberían convertir en jurídicamente vinculante el subobjetivo de un 1,2% de suministro de combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO) establecido en la Directiva sobre energías renovables (RED III).
- Además, el transporte marítimo debe tener prioridad de acceso a combustibles con bajas o nulas emisiones de carbono, tal y como establece la Comunicación de la Comisión sobre el objetivo climático para 2040. Por lo

tanto, no deben introducirse más incentivos para su uso por el transporte por carretera.

- La referencia establecida en el *NET ZERO Industry Act*, de un 40% de biocombustibles avanzados y combustibles sintéticos para el transporte marítimo debería traducirse en requisitos concretos para la infraestructura portuaria, así como en inversiones para convertir los principales puertos europeos en polos energéticos.

3. Invertir en capacidad industrial e innovación para tecnologías 'verdes' y digitales

Las tecnologías 'verdes' y digitales se han convertido en el campo de batalla de la competitividad internacional. La UE está a la vanguardia de la innovación en el sector marítimo y sus empresas son líderes en la fabricación de equipos industriales de última generación, como motores marinos de bajas emisiones y alta eficiencia. Los astilleros europeos están especializados en buques tecnológicamente avanzados y de alto valor añadido, como plataformas y buques auxiliares para el sector *offshore*, buques de pasaje y militares.

Recomendaciones de ECSA:

- Dirigir las inversiones con el objetivo de retener y capitalizar el *know-how* europeo en innovación marítima, así como aumentar nuestra capacidad de producción de nuevas tecnologías para la transición 'verde' y digital, proporcionando mejores condiciones para el I+D.
- Introducir cuanto antes en los planes climáticos nacionales de los Estados miembros los objetivos de producción marcados en la Ley sobre la industria de cero emisiones netas para

Las oportunidades de financiación del sector marítimo europeo deben ampliarse mediante herramientas que involucren a mercados de capitales e inversores privados, para repartir riesgos.



incentivar la fabricación de tecnologías innovadoras para la transición 'verde' del transporte marítimo, incluidas las tecnologías de propulsión innovadoras.

- Retener el liderazgo en tecnologías para buques *offshore*, que resulta crucial para la seguridad energética y la descarbonización de Europa.

4. Asegurar el acceso a la financiación para inversiones clave

La transición 'verde' y digital del transporte marítimo requiere de enormes inversiones. El acceso a una financiación pública y privada adecuada dentro de la UE es fundamental para que los armadores europeos puedan competir en los mercados internacionales.

Recomendaciones de ECSA:

- Los ingresos procedentes del Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU ETS) deben destinarse a la transición energética del sector marítimo. Aquellos asignados al transporte marítimo bajo el Fondo de Innovación deben utilizarse lo antes posible para cerrar la brecha de precios entre los combustibles 'verdes' y los convencionales.
- La Comisión debe desarrollar mecanismos dedicados, como subastas o contratos por diferencia de carbono, para apoyar el crecimiento de la producción en Europa de combustibles

'limpios' para el sector marítimo, aprovechando la experiencia adquirida con el proyecto piloto de subasta del Banco Europeo del Hidrógeno.

- ECSA insta a la Comisión a introducir el mecanismo de 'Subastas como servicio', que permite a los Estados miembros utilizar los ingresos nacionales del ETS para complementar los fondos de la UE en las convocatorias abiertas bajo el Fondo de Innovación.
- Para mejorar el acceso a la financiación bancaria de los armadores europeos, deben revisarse los requisitos de ponderación de riesgos y regulación prudencial. Todos los instrumentos financieros deben diseñarse teniendo en cuenta las características específicas del transporte marítimo y sus necesidades. Esto es clave para que el sector bancario pueda mejorar la competitividad de la flota europea y financiar la transición 'verde' del sector.
- Las oportunidades de financiación del sector marítimo europeo deben ampliarse mediante una serie de herramientas que involucren a los mercados de capitales e inversores privados, permitiendo un mejor reparto de riesgos.

5. Transición centrada en las personas

Los marinos desempeñan un papel crucial en la transición energética y digital del transporte marítimo. La transición 'verde' y digital requerirá mejorar y reciclar las habilidades de 800.000 marinos

en los próximos diez años a nivel internacional. Esta transición debe hacer más atractivo el sector marítimo para atraer vocaciones, crear nuevos perfiles y carreras, y mejorar la participación de mujeres y grupos infrarepresentados.

Recomendaciones de ECSA:

- Una Estrategia Industrial Marítima Europea debe reconocer la necesidad de invertir en nuevas habilidades para la transición 'verde' y digital del transporte marítimo. La Comisión y los Estados miembros deben apoyar los esfuerzos conjuntos de ECSA y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), para preparar a nuestros marinos para el futuro. El acceso a fondos específicos nacionales y de la UE para su formación será crucial.
- La estrategia debe basarse en el conocimiento y las redes desarrolladas por el proyecto *SkillSea*, liderado por ECSA y ETF, que analizó las habilidades necesarias para los profesionales marítimos en el futuro.
- La UE debe desempeñar un papel de liderazgo en la revisión del Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) para asegurar que los estándares de formación se actualicen. Junto a los Estados miembros deben apoyar el trabajo en la OMI para el desarrollo de unas directrices provisionales para el uso de combustibles alternativos.

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.