

¿Descarbonización o recaudación?

Termina el primer año de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión al transporte marítimo (ETS). De aquí a 2030, las veinte empresas navieras españolas cuya autoridad responsable es España deberán adquirir derechos de emisión por un valor estimado de 1.000 millones de euros. Pero España recaudará también los derechos de emisión de otras 200 compañías no Europeas, por lo que los ingresos nacionales por la introducción del transporte marítimo en el ETS europeo es previsible que superen, con creces, los 5.000 millones de euros en el mismo periodo.

Una pequeña parte de estos ingresos irán a nutrir los Fondos de Innovación y Modernización, gestionados por la Comisión Europea. El primero de ellos está destinado a apoyar el desarrollo de tecnologías con bajas emisiones de carbono. La Comisión ya ha adelantado que dedicará 20 millones de derechos de emisión (unos 1.600 millones de euros) hasta 2030 a convocatorias específicas para apoyar la descarbonización del transporte marítimo. Por su parte, el Fondo de Modernización se destina íntegramente a proyectos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en los Estados de la UE con menores ingresos.

Sin embargo, el grueso de los ingresos procedentes del ETS europeo es gestionado por los Estados miembros, que deben destinarlos a proyectos relacionados con el clima y la energía y a los aspectos sociales de la transición. Si una buena parte de estos fondos no se destinan a la descarbonización del sector, estaremos hablando de una medida recaudatoria. Un impuesto disfrazado en la necesidad de salvaguardar el futuro de nuestro planeta, pero que en realidad no contribuye a preservarlo.

La Comisión Europea, el informe sobre la competitividad de la economía de la UE coordinado por Mario Draghi, o diversas ONGs consideran que el transporte marítimo, reconocido como un sector de difícil descarbonización, debe figurar entre las prioridades de los Estados miembros a la hora de definir las convocatorias.

El objetivo Europeo de liderar la transición energética del transporte marítimo solo tiene sentido si los fondos recaudados se reinvierten en la renovación de las flotas, en la implantación de medidas de eficiencia energética, en la producción de combustibles marinos menos intensivos en carbono o en la reducción del diferencial de precios entre las fuentes de energía más y menos sostenibles.

Las empresas navieras españolas han invertido ya más de 1.000 millones de euros en tecnologías de eficiencia energética o en buques aptos para el uso de combustibles alternativos

Las empresas navieras españolas han invertido ya más de 1.000 millones de euros en tecnologías de eficiencia energética o en buques aptos para el uso de combustibles alternativos, con una reducción estimada de las emisiones de GEI del 7%, es decir, unas 250.000 t anuales. Estos datos podrían crecer exponencialmente si, de la misma manera que están haciendo otros países europeos, España asumiera la transición energética del transporte marítimo como un reto compartido, en el que la colaboración público-privada resultará fundamental para acelerar el proceso y escalar la implantación de tecnologías innovadoras y el desarrollo de nuevos combustibles sostenibles.

Desde ANAVE no podemos más que esperar que España esté a la altura y que en 2025, el tan anunciado Plan Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo vea por fin la luz.

Deseamos a todos nuestros lectores un feliz y próspero 2025.