

La falta de acuerdo en la OMI y la necesidad de una ambición realista

La decisión de la Organización Marítima Internacional (OMI) de retrasar un año las discusiones sobre la adopción del Marco de Cero Emisiones (Net Zero Framework) ha generado preocupación en el sector marítimo. El transporte marítimo internacional necesita estabilidad y claridad regulatoria para planificar las inversiones que harán posible su descarbonización. Cada año que pasa sin un marco global definido añade incertidumbre a un proceso que ya es, de por sí, complejo y costoso.

El objetivo de alcanzar las cero emisiones netas en el transporte marítimo internacional para 2050 es extraordinariamente ambicioso. Hoy en día, prácticamente la totalidad de la flota mercante mundial continúa utilizando combustibles fósiles. Avanzar hacia la neutralidad climática exigirá una profunda transformación tecnológica, industrial y financiera, que solo podrá producirse dentro de un marco regulatorio estable, previsible y coherente. Ese marco solo puede ser global, y por tanto debe surgir de la OMI.

Sin embargo, la falta de acuerdo en la OMI refleja la persistencia de intereses divergentes. La oposición de Estados Unidos, por una cuestión de principio vinculada a la soberanía fiscal, y la de Arabia Saudí, condicionada por sus intereses energéticos, se ha sumado a la ausencia de un mensaje claro de alineamiento por parte de la Unión Europea, más centrada en impulsar sus propios mecanismos regionales, como el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS). Paradójicamente, incluso algunos Estados miembros de la UE optaron por abstenerse, lo que evidencia la falta de una política europea coherente en este ámbito.

Ante esta falta de consenso global, las iniciativas regionales solo serán útiles si contribuyen a acelerar la transición del sector, y no a fragmentarla. El problema es que, por ahora, los ingresos obtenidos por el ETS siguen sin revertir al transporte marítimo ni destinarse a financiar su transición energética, a través de un Plan Nacional de Descarbonización. En la práctica, el sistema se está convirtiendo en un impuesto sin retorno ambiental.

El enfoque regional europeo, lejos de reforzar la transición, está contribuyendo a dividirla.

La industria marítima necesita señales claras y políticas coherentes que ofrezcan certidumbre a largo plazo. El transporte marítimo ha demostrado a lo largo de su historia una gran capacidad de adaptación. Hoy se enfrenta a uno de sus mayores desafíos, pero también a una oportunidad única para liderar la transición energética global. La clave estará en combinar ambición con pragmatismo, visión de futuro con acción inmediata.

A la oposición de Estados Unidos y de Arabia Saudí, se ha unido la falta de un mensaje claro de alineamiento por parte de la UE, más centrada en impulsar sus propios mecanismos regionales

La transición energética del transporte marítimo no se construirá únicamente sobre compromisos a largo plazo, sino sobre mejoras inmediatas que generen resultados reales. Optimizar la velocidad de los buques, mejorar la eficiencia de las travesías, armonizar los datos operativos y reforzar la colaboración entre puertos y navieras son estrategias que ya han demostrado su eficacia. No son soluciones transitorias, sino pasos inteligentes que aportan valor ambiental y económico al mismo tiempo.

Mientras no exista un acuerdo mundial en la OMI, resulta esencial que los ingresos procedentes del ETS y del reglamento FuelEU Maritime reviertan en el propio sector, apoyando la renovación de la flota y la implantación de tecnologías limpias. Solo así se avanzará de forma coherente hacia un transporte marítimo sostenible, eficiente y competitivo.