

Una revisión necesaria del marco europeo para la descarbonización del transporte marítimo

El transporte marítimo ha demostrado sobradamente su capacidad de adaptación. Es uno de los sectores más regulados a escala internacional y, durante décadas, ha respondido a nuevas exigencias ambientales, técnicas y operativas con inversión, innovación y formación.

La transición energética plantea, sin embargo, retos de naturaleza distinta. No se trata solo de incorporar mejoras tecnológicas, sino de transformar la base energética de una actividad que mueve alrededor del 90% del comercio mundial, opera en mercados globales, utiliza activos con vidas útiles de varias décadas y depende de combustibles, infraestructuras y cadenas de suministro que todavía deben desarrollarse a la escala necesaria. El informe sobre consumo de combustible presentado al Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 84) a finales de abril muestra que más del 99% del combustible consumido por la flota mercante mundial sigue siendo fósil.

Esta realidad debe servir para diseñar mejor las herramientas que permitan alcanzar los objetivos climáticos. La regulación es necesaria, pero su eficacia dependerá de que sea coherente con la realidad operativa del sector y genere condiciones adecuadas para movilizar inversiones en buques, combustibles, infraestructuras y tecnologías.

Esta coherencia regulatoria exige, ante todo, un marco global. Los buques no operan dentro de una sola jurisdicción, sino entre continentes, mercados y cadenas logísticas internacionales. Un sistema acordado en la OMI permitiría aplicar reglas homogéneas, evitar distorsiones competitivas y orientar la transición con una señal regulatoria común. Mientras ese marco global se concreta, la revisión europea puede y debería mejorar la coherencia de las normas ya en vigor.

La experiencia de los primeros años de aplicación del ETS marítimo permite identificar mejoras necesarias para proteger el transporte marítimo de corta distancia y evitar el trasvase de mercancías a la carretera; corregir los incentivos al desvío de rutas hacia puertos extracomunitarios; alinear ETS y FueleU para reducir complejidad administrativa y mejorar la seguridad

jurídica; simplificar las obligaciones de reporte y verificación; o reconocer adecuadamente la situación de Ceuta y Melilla, al mismo tiempo que se preservan las exenciones para islas y regiones ultraperiféricas mientras no existan alternativas viables. También es esencial que los ingresos generados por el ETS reviertan de forma efectiva en el sector: renovación de flota, combustibles alternativos, infraestructuras portuarias, formación y proyectos piloto requieren apoyo financiero estable. Una recaudación que no vuelve al sector se convierte en un impuesto más, con escaso efecto transformador.

Los puertos tienen en este proceso un papel estratégico. Están llamados a convertirse en plataformas energéticas capaces de facilitar el suministro de nuevos combustibles y el desarrollo de corredores verdes. Pero esa función solo será viable si se coordina con las decisiones de inversión de los armadores, con la disponibilidad real de combustibles sostenibles marinos y con un marco regulatorio estable. El puerto no puede liderar la transición sin el buque, del mismo modo que el armador no puede invertir con confianza si no sabe dónde, a qué precio y bajo qué reglas podrá operar durante los próximos veinte o treinta años.

España parte de una posición relevante. Su situación geográfica, su red portuaria y su potencial en energías renovables ofrecen una base sólida para desempeñar un papel destacado en esta transición. Pero esa oportunidad exige una política marítima integral que refuerce también la base empresarial, la flota controlada, la seguridad jurídica y la capacidad de inversión de los armadores españoles.

Corregir las lagunas del ETS no significa cuestionar los objetivos climáticos, sino reforzarlos. Una regulación más coherente, proporcionada y alineada con la realidad del sector no reduce la ambición de la transición: la hace posible. La sección **Tribuna Profesional** de este número la dedicamos a identificar aspectos concretos que entendemos que deberían corregirse.