



El reto de la desfossilización del transporte marítimo

Álvaro Pedreira Cabero

Dpto. de seguridad y medioambiente de ANAVE
Comercio de Derechos de Emisión (ST-1)





- 1** — La descarbonización del transporte marítimo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2023-30)
- 2** — La descarbonización del transporte marítimo en la UE
- 3** — La inclusión del transporte marítimo en el Régimen europeo de comercio de derechos de emisión
- 4** — Valoración de ANAVE:
 - La UE debe seguir trabajando por un acuerdo en la OMI y alinear sus normas con ella para no perjudicar al transporte marítimo europeo
 - Los fondos recaudados deben reinvertirse en el sector del transporte marítimo
 - Vigilar la pérdida de competitividad de las PYMES
 - Transporte marítimo de corta distancia
 - Exenciones a los tráficos estratégicos



01

**La descarbonización del transporte marítimo
en el Plan Nacional Integrado de Energía y
Clima (PNIEC 2023-30)**



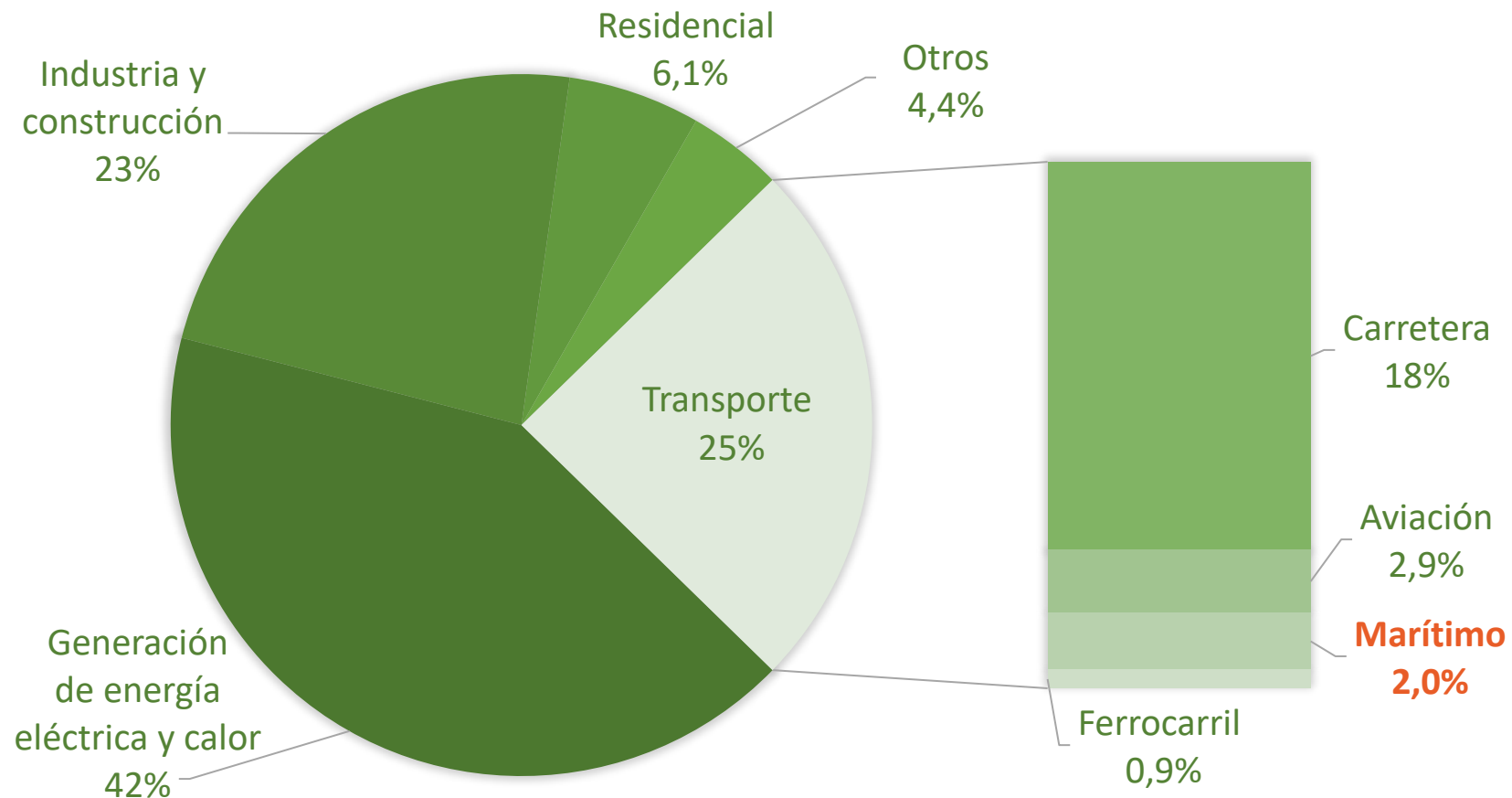


La descarbonización del transporte marítimo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2023-30)

El transporte marítimo es el modo más eficiente en el uso de la energía

Sector clave en la UE
75% del comercio exterior
31% comercio interior.

Emisiones de CO₂
11% de las del transporte
3-4% de las emisiones totales de la UE
2% de las emisiones mundiales de CO₂



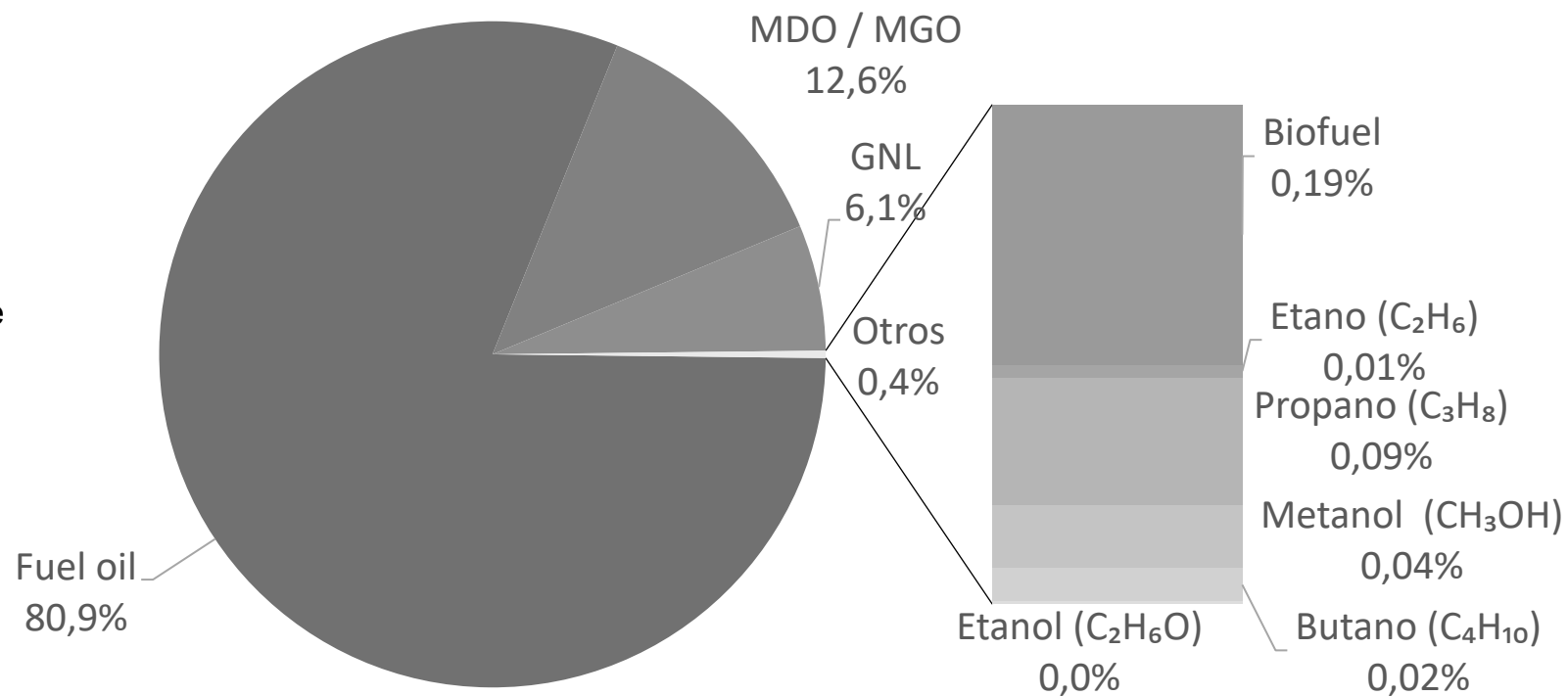
Fuente: Agencia Internacional de la Energía (AIE)



La descarbonización del transporte marítimo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2023-30)

Sector de difícil descarbonización

El 99,6% de los combustibles actualmente utilizados en el transporte marítimo tienen origen fósil



Fuente: Organización Marítima Internacional (OMI)



La descarbonización del transporte marítimo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2023-30)

Los **buques son activos que requieren de inversiones de varios millones de dólares** (desde 30 de un granelero pequeño, hasta 150 de un portacontenedores grande o 200 de un metanero).

Y una **vida útil muy larga → 28 años** (media de la edad de desguace de la flota mercante mundial los últimos 10 años).

La **incertidumbre está retrasando las inversiones →** *La flota mundial se ha ido envejeciendo gradualmente durante la última década, con un aumento medio de 2,5 años en los últimos diez [Clarksons, 2023].*



La descarbonización del transporte marítimo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2023-30)

Desarrollo e implantación de la **Estrategia Marítima de España 2024-2050** y de un
Plan de Acción Nacional para la descarbonización del transporte marítimo (DGMM)

Incentivos económicos «para fomentar el desarrollo de infraestructuras portuarias de suministro de electricidad -especialmente de origen renovable- a los buques atracados y de otras fuentes de energía de emisiones (casi) nulas, así como para su uso por los buques, incluyendo posibles bonificaciones en las tasas portuarias, las tarifas eléctricas, etc».

También el desarrollo de infraestructuras para los combustibles alternativos para buques tanto renovables como no renovables y combustibles fósiles de transición.



02

La descarbonización del transporte marítimo en la UE





Normas de la UE para reducir las emisiones del transporte marítimo

Directiva ETS

Reglamento FUEL EU
Marítimo

Reglamento de
infraestructuras para
los combustibles
alternativos (AFIR)

Directiva de Energías
Renovables (RED III)



03

**La inclusión del transporte marítimo en el
Régimen europeo de comercio de derechos
de emisión**





Obligación de comprar y entregar derechos de emisión por cada tonelada de CO₂ emitida

Fecha de aplicación:

- 20 % de las emisiones de 2023.
- 45 % de las emisiones de 2024.
- 70 % de las emisiones de 2025.
- 100 % de las emisiones verificadas a partir de 2026.

Cuantificación: emisiones del tanque a la estela. Sistema MRV.

El techo de emisiones se reduce cada año, lo que aumenta el precio.



Ámbito geográfico

100%
emisiones

Viajes entre países de la UE

Puerto de
escala UE



Puerto de
escala UE

En puertos de la UE

50%
emisiones

Viajes internacionales

Puerto de
escala UE



Puerto de escala
fuera de la UE





Exenciones de entrega de EUA (hasta final de 2030)

Buques de pasaje y ro-pax

Islas pequeñas

Con < 200.000 habitantes y sin enlace ferroviario o por carretera con el continente

Exenciones:

- ❖ Por los viajes entre la isla y puertos del mismo EM.
- ❖ Portuarias de tales viajes.

Excluidas:

- Todas las islas menos Mallorca, Tenerife y Las Palmas.
- **Ceuta y Melilla NO excluidas.**

Contrato u Obligación de Servicio Público transnacional

Entre un EM sin frontera terrestre y el EM más próximo geográficamente

Exenciones:

- ❖ Por los viajes entre ambos EEMM.
- ❖ Portuarias de tales viajes.

Malta ↔ Italia, Chipre ↔ Grecia, Irlanda ↔ Francia

Buques de clase hielo

Clase hielo IA o IA Super

O una clase de hielo equivalente, sobre la base de la Recomendación 25/7 de HELCOM

Exención por el 5% de las emisiones verificadas

Todo tipo de buques

Regiones ultraperiféricas (RU)

Exención:

- ❖ Por los viajes entre una RU y otro puerto del mismo EM.
- ❖ Por los viajes dentro de la RU y entre distintas RU del mismo EM.
- ❖ Portuarias de tales viajes.



04

Valoración de ANAVE





Alineación de las normas en la Organización Marítima Internacional

*«Existe un **riesgo de que se produzca un desvío de actividad** de los centros logísticos de la UE a los de los países vecinos, a menos que se encuentren soluciones eficaces para garantizar la igualdad de condiciones a escala internacional (en el contexto de la Organización Marítima Internacional).»*

*«La UE debe liderar los esfuerzos de cooperación internacional para alinear las normas internacionales con las de la UE. Además de realizar una evaluación permanente de los riesgos de fuga de empresas, **la UE debería abogar por un mecanismo mundial de fijación de precios de las emisiones y normas de eficiencia energética y de combustibles en la OMI.**»*

Fuente: Informe Draghi sobre competitividad de la Unión Europea (2024)



Se estima que España será junto con Países Bajos el Estado de la UE con más buques bajo su responsabilidad y más dinero recaudará por ETS y, previsiblemente, por las sanciones del Fuel EU.

Los fondos recaudados deben reinvertirse en la descarbonización del transporte marítimo

ETS

Fondo de innovación (UE):

- Convocatorias generales
- 20 mill. de derechos reservados al marítimo hasta 2030

Estados miembros:

- Gestionan la mayor parte de los fondos
- Libre disposición: no hay obligación de destinarlos a unos sectores u otros.

FUEL EU

Fondos provenientes de las **sanciones Fuel EU**

Gestionado por los Estados

Obligación de destinarse a la descarbonización del sector marítimo: combustibles de bajas emisiones e infraestructura



Vigilar la pérdida de competitividad de las PYMES

6.000 M€

(Coste total ETS marítimo)

El sector de transporte marítimo está formado fundamentalmente por PYMES

La carga administrativa asociada al ETS y al Fuel EU supondrá una desventaja añadida frente a empresas de mayor dimensión.

Las PYMES disponen de menos recursos para liderar el reto de la descarbonización

Las convocatorias actuales de muchos fondos de la UE no satisfacen sus necesidades, ya que los proyectos financiados suelen ser de cuantías elevadas



Pérdida de competitividad del transporte marítimo de corta distancia

“Short sea shipping operations (maritime transport between EU ports) fulfil a strategic role in safeguarding the connectivity of islands, peripheral, and remote maritime regions.”

“It is critical for the EU to prevent such measures (ETS and CBAM) from inadvertently causing a modal shift back to road transport or towards non-EU ports with lower environmental standards, as this would counteract the EU's environmental efforts.”

Informe Letta Much more than a market (2024), sobre el futuro del mercado único.

Transporte marítimo de corta distancia

Sujeto, como todo el transporte marítimo, al ETS general (sectores energéticos, industriales y transporte aéreo) desde el 1 de enero de 2024.

Precio del derecho de emisión: 83,57 € (media 2023)

Transporte por carretera

ETS2 diferenciado, cuya aplicación se retrasa hasta 2027, fecha que podría incluso posponerse hasta 2028 en caso de precios excepcionalmente altos de la energía.

Precio del derecho de emisión: por debajo de 45 € (se establecen medidas en caso de que lo supere)



Exenciones a los tráficos estratégicos

- ✓ **Valoramos muy positivamente las exenciones a los tráficos estratégicos, de las que se beneficiarán las regiones insulares y ultraperiféricas**
- X **Falta de alineación con las exenciones del Reglamento Fuel EU Marítimo**
- X **La Comisión no ha incluido a Ceuta y Melilla entre los territorios exentos de la Directiva ETS**

¡Gracias! 