



ALERTA de MERCADO

“España lidera la recaudación y el control de buques por el ETS en la Unión Europea”¹

El país de la Unión Europea (UE) que más dinero recaudará y más buques inspeccionará en aplicación del sistema de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) en el transporte marítimo, más conocido como EU ETS, que entró en vigor el pasado 1 de enero, será España. En concreto, inspeccionará 3.000 barcos procedentes de terceros países, lo que supone cerca del 50% de los que escalan en la UE, según cifras de la dirección general de la Marina Mercante. Y es que, España “es el país de la UE que asume más carga de trabajo en la gestión de las emisiones de gases de efecto invernadero” porque es, después de Países Bajos, el segundo Estado miembro con más tráfico marítimo.

Por su parte, los ingresos del ETS, destinados a los presupuestos nacionales, apoyarán inversiones en energías renovables, mejoras en eficiencia energética y tecnologías bajas en carbono, facilitando la transición hacia la descarbonización, según la Comisión Europea.

Análisis de la Fundación Valenciaport

Actualmente, existe un consenso casi generalizado sobre el hecho de que nuestro modelo de producción y consumo energético está causando una **alteración climática global**. En este sentido, el **cambio climático** se presenta como uno de los mayores desafíos del siglo XXI, de modo que, los esfuerzos para adaptarse a las nuevas condiciones climáticas y mitigar las emisiones de GEI serán determinantes para el desarrollo futuro.

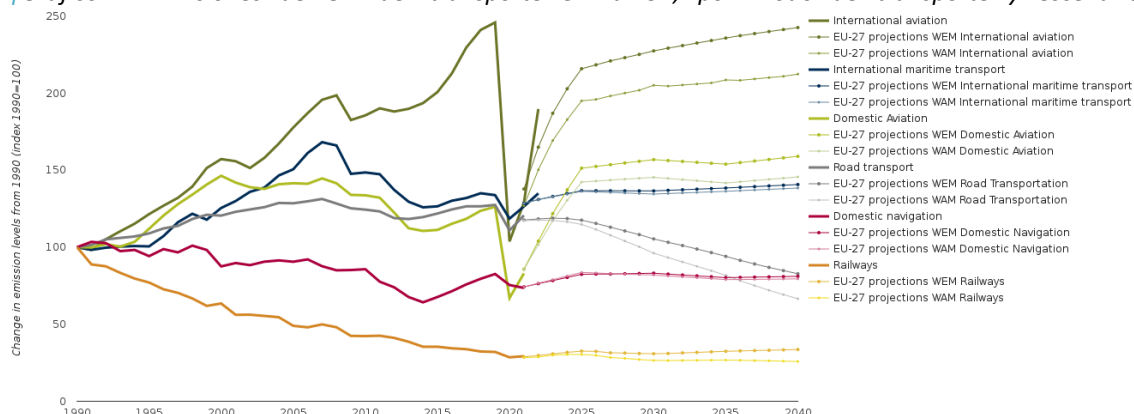
En cuanto al **sector del transporte**, este desempeña una función indispensable en la economía europea, siendo un motor clave para el dinamismo comercial. Sin embargo, también es uno de los sectores que contribuye de manera notable a la **emisión de GEI**. Esto ha generado una atención prioritaria por parte de las políticas medioambientales de la UE. En este contexto, el **Fit for 55** se erige como una piedra angular en la estrategia de la UE, focalizando sus esfuerzos en la descarbonización del transporte.

Según el primer informe europeo sobre el **impacto ambiental del sector logístico**, el **transporte marítimo**, fundamental para el comercio internacional con cerca del 90% del transporte global en volumen, es el tercer emisor de gases contaminantes, con un 14%, solo superado por el transporte por carretera y el aéreo (Gráfico 1). Además, aunque el transporte marítimo contribuye de manera notable a las emisiones de GEI, representando entre el 3% y el 4% de la huella de carbono total de la UE, esta cifra es considerablemente

¹ Noticia original publicada por “El Mercantil” y disponible en: <https://elmercantil.com/2024/05/08/espana-lidera-la-recaudacion-y-el-control-de-buques-por-el-ets-en-la-union-europea/>

menor en comparación con otros modos de transporte, como el transporte por carretera, que alcanza el 20,5%.

Gráfico 1. Emisiones de GEI del transporte en la UE, por modo de transporte y escenario



Fuente: Agencia Europea del Medio Ambiente (2023)

Estrategias, políticas y normativas frente al cambio climático

Sin embargo, para abordar el desafío del cambio climático y mitigar sus efectos, las instituciones en todos los niveles —global, europeo y nacional— han desarrollado una **serie de estrategias, políticas y normativas**. Estas medidas no solo reflejan su compromiso con esta problemática global, sino que también delinean los pasos necesarios para alcanzar los objetivos establecidos.

Entre los **principales acuerdos globales** sobre el cambio climático se encuentra el **Protocolo de Kioto**, aprobado en 1997, que comprometió a los países industrializados a reducir las emisiones de GEI según metas individuales, vinculando a 36 naciones y la UE. Un hito muy destacable fue el **Acuerdo de París**, adoptado en 2015, el cual busca limitar el aumento de la temperatura global a 2 °C, con esfuerzos para no superar los 1,5 °C, mediante la reducción de emisiones. Del mismo modo, la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**, también adoptada en 2015, consta de **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** destinados a abordar los desafíos globales más urgentes, incluido el cambio climático. El ODS 13 se centra específicamente en tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus impactos.

En este mismo contexto global, la **UE** ha liderado la respuesta a la crisis climática desde **1990**, promoviendo una evolución constante de su marco jurídico. En **2008**, se aprobó el **Paquete de Energía y Cambio Climático 2013-2020**, con objetivos para energías renovables, eficiencia energética y reducción de emisiones hasta 2030. Posteriormente, este paquete se extendió hasta 2030, acompañado de la presentación de una **Hoja de Ruta hacia una economía baja en carbono para 2050**. En **2019**, la UE lanzó el **Pacto Verde Europeo**, seguido en **2020** por la **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente**, basada en promover la sostenibilidad en todos los modos de transporte, implementar alternativas sostenibles y establecer incentivos para una transición hacia la sostenibilidad.

Para convertir el **compromiso político de la neutralidad en carbono** en una **obligación jurídica** que proporcione certidumbre a todos los sectores, el 30 de junio de 2021 se aprobó la **Ley Europea del Clima**. Esta ley adopta el objetivo del Pacto Verde Europeo de que la economía y la sociedad europea sean neutras en carbono para 2050 y especifica que para lograrlo será necesario reducir las emisiones del sector del transporte en un 90%. Además, fija un objetivo intermedio de reducir las emisiones netas de GEI en al menos un **55% para 2030** respecto a los niveles de 1990, un objetivo más ambicioso que el establecido en 2014.

Para alcanzar estos objetivos, la **Comisión Europea** lanzó en **2021** el **paquete de medidas Fit for 55**, orientado a revisar y actualizar la legislación para que se ajuste a los objetivos climáticos acordados. Este paquete abarca una amplia gama de sectores y temáticas, estableciendo objetivos ambiciosos de reducción de emisiones para la industria, el transporte, la construcción y la agricultura (Infografía 1). Se incluyen medidas como la eliminación gradual de combustibles fósiles, promoción de energías renovables, mejora de eficiencia energética, así como alcanzar el 40% del consumo de energía a partir de fuentes renovables para 2030, impulsando inversiones y facilitando la cooperación entre países para desarrollar redes eléctricas inteligentes.

| Infografía 1. Paquete de medidas Fit for 55



Fuente: Elaboración propia en base a información del Consejo de la UE y del Consejo Europeo

Medidas implementadas para la descarbonización del sector marítimo

En cuanto al sector del transporte marítimo, el **paquete Fit for 55** incluye varias **medidas específicas** que tienen un impacto directo en la descarbonización sector:

- Sistema de Comercio de Derechos de Emisiones (EU ETS)

- Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR)
- FuelEU Maritime
- Energy Taxation Directive (ETD)
- Renewable Energy Directive (RED)

Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) Sistema de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (EU ETS)

El EU ETS se inició en **2005** con una **fase piloto** de tres años para reducir las emisiones de GEI en sectores como la generación de electricidad y las **industrias de alto consumo energético**. Posteriormente, se implementó una **segunda fase** en **2008**, coincidiendo con los compromisos del Protocolo de Kioto, que introdujo cambios significativos, incluyendo una reducción de los derechos de emisión y la inclusión de tres nuevos países en el mecanismo. La **tercera fase**, que comenzó en **2012**, amplió la cobertura del EU ETS para incluir las emisiones de CO₂ del transporte aéreo y estableció un límite único de emisiones para toda la UE. Como resultado, las emisiones cubiertas por este sistema disminuyeron en un 41% para el año 2020 en comparación con 2005, superando el objetivo inicial del 21%.

La fase actual del EU ETS, en vigor desde 2021 hasta 2030, ha ampliado la cobertura de gases y sectores, estableciendo un objetivo de reducción del 40% de emisiones de GEI para 2030 en comparación con 1990. Sin embargo, la propuesta legislativa del paquete *Fit for 55* busca alinear esta meta con una reducción del 55% para 2030. En este sentido, el **16 de mayo de 2023**, se publicó una revisión de la directiva del EU ETS que **incluye las emisiones del transporte marítimo**. Desde la revisión del EU ETS se estableció que, a partir de **enero de 2024**, este sistema se **extendería** gradualmente al transporte marítimo. Se aplicará como un mecanismo denominado **"cap and trade"**, lo que significa que cada emisor registrado deberá comprar los derechos correspondientes a sus emisiones mediante un sistema de subastas. Además, se espera que los precios por tonelada de emisiones generen ingresos para financiar parcialmente la descarbonización del transporte marítimo.

Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR)

La AFIR busca **establecer** una **red integral** de **infraestructuras de combustibles alternativos** en toda la **UE**. Entre sus disposiciones destacadas, se incluye la obligación para los puertos de instalar sistemas de **suministro eléctrico en tierra** (OPS) para portacontenedores y barcos de pasajeros para el año 2030. Además, la AFIR regula el suministro de **Gas Natural Licuado** (GNL) y **otros combustibles alternativos**, requiriendo que los puertos de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) dispongan de puntos de recarga de GNL a partir de enero de 2025, y estableciendo requisitos específicos para los puertos que funcionan como *hubs* multimodales.

El Reglamento alcanzó una **orientación general** por parte del Consejo de Transportes el 2 de junio de **2022** y se llegó a un **acuerdo provisional** con el Parlamento Europeo el 28 de **marzo** de **2023**. Entró en **vigor** el 12 de **octubre** de **2023**. Además, es importante tener en cuenta que el 31 de **diciembre** de **2024** es el plazo para que los **Estados miembros** presenten **borradores** de marcos políticos nacionales, mientras que entre el 31 de **diciembre** de **2024** y el 31 de **diciembre** de **2029** se establecen los plazos para el **suministro obligatorio de OPS en puertos** TEN-T para puertos interiores y marítimos.

Fuel EU Maritime

El FuelEU Maritime es una iniciativa fundamental para **reducir** las **emisiones** de **carbono** en el sector marítimo ya que está centrada en **promover** el uso de **combustibles renovables e hipocarbónicos**. Esta estrategia se enfoca en regular la **intensidad máxima** de **emisiones** de **GEI** en el transporte marítimo, con una planificación gradual que va desde una **reducción** del **2%** para **2025** hasta un **80%** para **2050**.

Se centra en dos áreas fundamentales: la **navegación de los buques** y su **estadía en puerto**. En relación con esta última, a partir de 2030, los **barcos portacontenedores** y de **pasajeros** que atraquen en puertos afectados por AFIR deben satisfacer sus necesidades eléctricas mediante la **conexión al OPS**. Esta medida asegura la provisión de las infraestructuras requeridas según lo especificado por AFIR. Los estados miembros tienen la opción de extender este requisito a otros puertos más allá del ámbito de AFIR.

El Reglamento FuelEU Maritime 2023/1805 fue **publicado** en el **Diario Oficial de la UE** el 22 de **septiembre** de **2023** y entró en **vigor** el 12 de **octubre** de **2023**. Sin embargo, su **aplicación** comenzará el 1 de **enero** de **2025**. Como reglamento, FuelEU se aplica directamente, sin necesidad de transposición nacional.

Energy Taxation Directive (ETD)

La ETD establece el **marco normativo** para **gravar productos energéticos en la UE**, con el objetivo de **desincentivar** el **uso** de **combustibles fósiles** y promover energías más limpias. **Adoptada en 2003**, está **actualmente** en **proceso de revisión** para cumplir con los nuevos objetivos climáticos y energéticos de la UE. La revisión propone gravar con tasas más altas los combustibles más contaminantes y se aplicará a todos los abastecimientos de combustibles realizados en la UE, excluyendo el transporte marítimo internacional.

Además, se introducirá un **sistema de tasas mínimas basado** en el **contenido energético de los combustibles**, clasificándolos en tres categorías con diferentes tasas de impuestos: combustibles fósiles, de bajo carbono y renovables. La propuesta está en discusión tanto en el Parlamento como en el Consejo de la UE y requiere la confirmación unánime de los Estados miembros antes de su adopción formal.

En el sector marítimo, la ETD impactará todo el combustible de *búnker* utilizado en la navegación intracomunitaria, buscando fomentar prácticas más sostenibles alineadas con los objetivos de descarbonización y transición hacia una economía más verde.

Renewable Energy Directive (RED)

Se trata de una **legislación** diseñada para **promover** el **uso** de **fuentes de energía renovable** y **reducir** la **dependencia** de los **combustibles fósiles**. Los Estados miembros tendrán la posibilidad de elegir entre:

- Un **objetivo vinculante** de una **reducción** del **14.5%** en la **intensidad** de **GEI** en el transporte a partir del uso de energías renovables para **2030**, o
- Una **cuota vinculante** de **al menos** el **29%** de **energías renovables** en el consumo final de energía en el sector del transporte para 2030

Además de estos objetivos generales, se ha establecido un **subobjetivo específico** para el **uso de biocombustibles avanzados** y **combustibles renovables de origen no biológico** en el **sector del transporte**. Esto comprende un **objetivo combinado del 5.5% para 2030**, con un **requisito mínimo** del **1%** para los **combustibles renovables de origen no biológico**.

La **revisión** de la RED III, **aprobada** por el **Consejo** el 9 de **octubre** de **2023**, es un paso crucial en la implementación de estas políticas. Y es que, esta directiva, que **entró en vigor** el 20 de **noviembre** de **2023**, marca un hito importante en el camino hacia una mayor sostenibilidad energética en la UE. Los **Estados miembros** tienen un **plazo de 18 meses** a partir de la entrada en vigor de la RED III para **transponerla** a su **legislación nacional**.

Otras iniciativas alineadas con la descarbonización del sector del transporte marítimo

Una vez analizadas las principales medidas del *Fit for 55* relacionadas con el sector marítimo, es importante señalar que, en el ámbito del transporte marítimo, también existen otros **organismos intergubernamentales** que están implementando **iniciativas** y **estableciendo objetivos** y **regulaciones** para combatir el cambio climático.

En 2018, la **Organización Marítima Internacional (OMI)** adoptó una **estrategia** para **reducir** los **GEI**. En **2023**, la OMI **revisó** esta **estrategia**, estableciendo metas de emisiones netas nulas para 2050 y promoviendo combustibles alternativos con bajas emisiones para 2030. Se busca reducir las emisiones de GEI en al menos un 20% para 2030 y un 70% para 2040 respecto a 2008. Aunque la intensidad de carbono se redujo un 29% entre 2008 y 2018, será necesario usar combustibles bajos en carbono para alcanzar los objetivos. Además, la OMI ha implementado herramientas como el **Plan de Gestión de la Eficiencia Energética de los Buques (SEEMP)** y el **Índice de Diseño de Eficiencia Energética (EEDI)** para mejorar la eficiencia y reducir las emisiones de carbono.

Es importante destacar el apoyo que se está brindando a la descarbonización del sector del transporte a **nivel europeo** mediante diversos **instrumentos económicos**. Entre estos se encuentran los **Fondos Europeos 2021-2027**, que priorizan una Europa más

ecológica y libre de carbono. También está el **Next Generation EU**, un fondo de recuperación temporal acordado en julio de 2020 para hacer frente a las consecuencias de la pandemia. En mayo de 2022, se lanzó el **Plan REPowerEU** con el objetivo de reducir la dependencia de combustibles fósiles rusos y acelerar la transición hacia una energía limpia. Otro instrumento relevante es el **Mecanismo Conectar Europa** (MCE), que apoya la inversión en infraestructuras digitales, de transporte y energía, contribuyendo así a la **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente**. Además, el programa **Horizonte Europa** financia la investigación e innovación, con un enfoque en tecnologías que aborden retos sociales y fortalezcan las capacidades industriales, especialmente en los ámbitos del clima, la energía y la movilidad. Estas acciones están diseñadas para alcanzar los objetivos estipulados en los acuerdos climáticos internacionales y las políticas ambientales de la UE.

A **nivel nacional**, España ha estado activamente involucrada en diversas **iniciativas** para **alinearse** con los **objetivos** climáticos europeos e internacionales. Esto incluye la **reducción de emisiones de GEI** y la **mejora de la eficiencia energética** en sus **infraestructuras portuarias**. A tal efecto, se ha desarrollado el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima** (PNIEC), estableciendo objetivos en línea con compromisos internacionales como el Acuerdo de París. Además, España ha promovido la **economía circular** para reducir residuos y fomentar el reciclaje y la reutilización. Asimismo, ha elaborado **planes específicos de adaptación al cambio climático** para aumentar la resiliencia de sus infraestructuras portuarias frente a eventos climáticos extremos y la elevación del nivel del mar. Además, se han realizado **inversiones en proyectos de modernización de infraestructuras portuarias** con un enfoque en la sostenibilidad y la reducción de emisiones, incluyendo la implementación de tecnologías más limpias y el uso de energías renovables.

En este contexto, no cabe duda de que los **Puertos del Sistema Portuario Español** se encuentran **alineados** con las **estrategias globales de descarbonización**. El **Plan Estratégico de Puertos del Estado**, específicamente la **línea estratégica 11 (Puertos Eco-Proactivos)**, emerge como una **iniciativa fundamental** para transformar los puertos nacionales en actores eco-proactivos. Esta línea estratégica tiene **varios objetivos** principales: fomentar la implementación de energías renovables en las instalaciones portuarias, mejorar la eficiencia energética mediante tecnologías avanzadas, promover el uso de combustibles alternativos y tecnologías limpias, y optimizar la gestión de residuos y recursos hídricos. Además, se impulsa la digitalización y automatización para reducir el consumo de energía y mejorar la sostenibilidad general.

Con todo esto, no cabe duda de que los **puertos** son **cruciales** para la **descarbonización**, ya que actúan como **nodos estratégicos** en la **cadena de suministro global** y su transformación puede reducir significativamente las emisiones de GEI del sector marítimo.