

¿Puede la UE impulsar la descarbonización del transporte marítimo?

Como uno de los mayores exportadores del mundo, la Unión Europea depende del transporte marítimo para mantener su fortaleza económica e influencia global.

Hoy en día, el transporte marítimo contribuye aproximadamente entre el 3 % y el 4 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) de la UE. Si bien sigue siendo uno de los modos de transporte más eficientes en carbono, lograr reducciones significativas de emisiones es esencial para cumplir los objetivos climáticos de la UE.

La UE ha establecido un objetivo jurídicamente vinculante de cero emisiones netas para 2050 en todos los sectores, con el objetivo, en el marco de FuelEU Maritime, de reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo regional de la UE en un 80 %. La UE también está negociando un Marco de Cero Neto de la OMI para que el transporte marítimo internacional se descarbonice a nivel mundial para 2050. Alcanzar los hitos regionales y globales requiere una transición a gran escala de los combustibles fósiles convencionales a alternativas renovables, respaldada por regulaciones específicas, la preparación de la flota y la nueva producción de combustibles marinos renovables.

La flota mundial se está transformando para la descarbonización.

La transición a los combustibles renovables requiere buques diseñados o reacondicionados para operar con fuentes de energía alternativas. Actualmente, se han encargado 689 nuevos buques de línea (portacontenedores y buques de transporte de vehículos) para su entrega en 2030, además de los 160-200 que ya están en funcionamiento. Estos buques representan el 69 % de la cartera de pedidos del sector de línea regular por número de buques y el 79 % por toneladas de peso muerto (TPM).

Siguiendo el progreso del transporte marítimo de línea regular, la flota mundial en su conjunto se encuentra en las primeras etapas de inversión y presenta un ritmo de adopción más lento de buques con capacidad para energías renovables. El 8 % de la cartera de pedidos de buques no de línea regular actualmente especifica diseños para combustibles marinos renovables.

La demanda de combustibles alternativos en la UE ya es visible.

El auge de los buques de combustible alternativo en la UE se evidencia en las tendencias de consumo de combustible. El uso de GNL por parte de buques distintos de los metaneros ha crecido un 265 % desde 2018, y el uso de GNL por parte de estos buques representa ahora el 1,78 % del consumo marítimo total de combustible de la UE. Estos buques pueden realizar la transición al biometano o al e-metano a medida que aumenta la escala del suministro. La adopción de metanol se mantiene baja, con un 0,02 %, pero con el aumento de los pedidos de buques con capacidad para transportar metanol, se prevé un aumento de la demanda.

Se prevé que la demanda de combustible aumente a medida que entren en funcionamiento nuevos buques.

Para 2030, se espera que los buques encargados a nivel mundial requieran:

- 14,4 millones de toneladas equivalentes de petróleo (Mtep) de metano
- 7 Mtep de metanol
- 0,7 Mtep de amoníaco

Garantizar un suministro suficiente de combustibles renovables es fundamental para impulsar la transición; sin embargo, la capacidad de producción actual para 2030 sigue siendo incierta.

Oportunidades para que la UE satisfaga la demanda futura de combustibles renovables

Existen indicios claros de que la producción de combustibles renovables está aumentando en la UE. Europa suministra actualmente el 20 % de los combustibles marinos mundiales y debe expandir significativamente la producción de combustibles renovables para mantener esta cuota en un sector marítimo descarbonizado. Sin embargo, la actual brecha de precios entre los combustibles renovables y los convencionales, junto con la competencia de otros sectores, afectará la utilización de dicho suministro por parte de la industria naviera.

El suministro mundial de combustibles renovables podría satisfacer la demanda de 2030.

Algunas proyecciones sugieren que, para 2030, el suministro mundial de combustibles marinos renovables podría igualar la capacidad de consumo prevista del sector marítimo. Sin embargo, la brecha de costes entre los combustibles fósiles y los renovables sigue siendo un obstáculo importante para la producción y la comercialización de combustibles marinos renovables. Sin una normativa eficaz, el elevado precio de los combustibles marinos renovables limita o retrasa la producción.

La barrera del coste ralentizará la adopción e impedirá alcanzar los objetivos de 2030 en FuelEU y la OMI.

La significativa disparidad de costes entre los combustibles renovables y los fósiles supone un obstáculo importante:

- El biometano es un 169 % más caro que el GNL fósil.
- El biometanol es un 469 % más caro que el fueloil muy bajo en azufre (VLSFO).
- Se prevé que el e-metano y el e-metanol sean un 560 % y un 626 % más caros que sus equivalentes fósiles.

Sin mecanismos regulatorios y financieros específicos para superar esta brecha, la adopción de combustibles renovables en el mercado seguirá siendo lenta, lo que retrasará los objetivos de descarbonización.

La regulación de la UE apoya la transición regional.

Para que los combustibles renovables sean comercialmente viables, es necesario contar con marcos regulatorios sólidos que incentiven la inversión y su adopción. En previsión de una regulación global, la UE implementó políticas regionales:

- FuelEU Maritime: establece objetivos para reducir la intensidad de GEI en los combustibles marinos.
- El Sistema de Comercio de Emisiones (RCDE UE): introduce la tarificación del carbono para el transporte marítimo.
- El Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR): promueve la inversión en infraestructura de reabastecimiento para combustibles bajos en carbono.

Estas políticas están diseñadas para impulsar la inversión en combustibles marítimos más limpios y fomentar su adopción generalizada.

Se necesitan regulaciones eficaces para alcanzar los objetivos de 2030 y posteriores.

Dado que la Organización Marítima Internacional (OMI) diseña regulaciones globales, la UE debería alinear las políticas regionales para evitar distorsiones del mercado.

Los Estados miembros de la UE, junto con las delegaciones de la OMI, reconocen la necesidad de un mecanismo de fijación de precios de GEI para descarbonizar el transporte marítimo. Una regulación eficaz debería reducir la brecha de precios entre los combustibles fósiles convencionales y las alternativas renovables para garantizar que los mercados de energías renovables se amplíen y sean comercialmente viables.

Este informe recomienda que la UE adopte medidas regulatorias para:

1. Alinear las políticas regionales con las regulaciones globales;
2. Aplicar el principio "Bien para Despertar" para garantizar que se recompensen los combustibles renovables;
3. Desarrollar mecanismos de coste por diferencia para impulsar la adopción de combustibles marinos renovables;
4. Implementar sistemas de certificación de combustibles que garanticen el suministro global de combustibles marinos verdaderamente renovables.

El Consejo Mundial de Transporte Marítimo se compromete con la descarbonización.

Los miembros del Consejo Mundial de Transporte Marítimo se comprometen con la descarbonización y apoyan una regulación global de los gases de efecto invernadero. En concreto, una medida económica para reducir la brecha de costos entre los combustibles fósiles y los combustibles verdes es esencial para alcanzar nuestro objetivo de cero emisiones netas para 2050.