

IMPACTO DE LAS MEDIDAS IMPLANTACIÓN ETS (EMISSIONS TRADING SYSTEM) DE LA UE CONFORME AL PAQUETE "FIT FOR 55"

*Aurelio Martinez Estévez
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia
Valencia, 4 de febrero de 2022*

Lo primero que le debemos pedir al legislador cuando aprueba una medida es que defina cuál es el objetivo (cuantificado, a ser posible) de lo que pretende conseguir con la medida. En segundo lugar, que la propuesta final que se apruebe sirva para el objetivo que se ha diseñado. Si además es eficiente y genera los menores costes posibles al sistema, mejor.

Segunda idea. La Comisión Europea únicamente puede proponer medidas que se apliquen en el marco de la UE. Por lo tanto, si se regula algo que puede ser transferido a terceros países se evita el impacto en el marco geográfico comunitario, pero sigue ejerciendo su repercusión negativa a escala planetaria, por lo que no soluciona el problema que se pretende resolver, simplemente se traslada. Si se es consciente de este tema y se sigue con la iniciativa estamos ante un puro fariseísmo o posturo populista. Los países industrializados son expertos en este tema. Prohibimos industrias o vertidos contaminantes en nuestro territorio, pero no limitamos las importaciones de los productos generados por ese tipo de industrias mientras que se produzcan en empresas ubicadas en terceros países. No evitamos la contaminación simplemente la desplazamos.

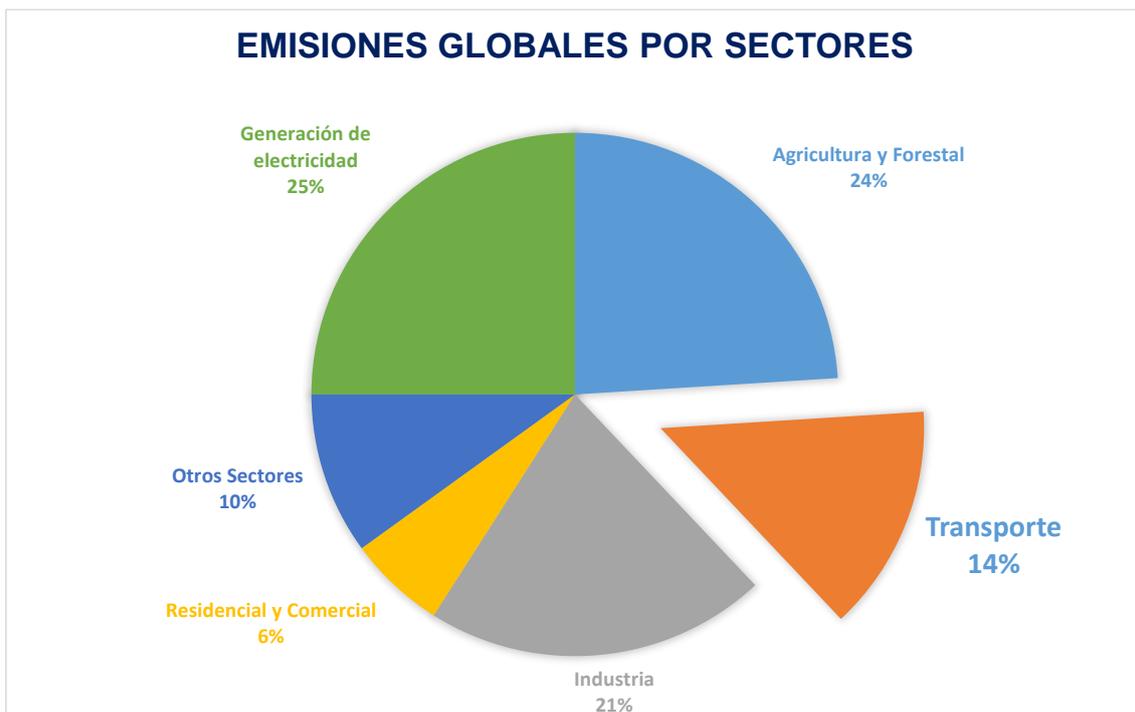
Con estas ideas muy básicas en la cabeza pasemos a analizar la propuesta de la Comisión, por la que las navieras a partir de 2023 deberán comprar derechos de emisión de CO2 por el 20% del consumo del combustible utilizado en el trayecto. El período transitorio para su aplicación paulatina es hasta el 2026. Esto afecta al 100% de las emisiones producidas en todos los viajes entre puertos del Espacio Económico Europeo (EEE) y al 50% de las emisiones de los viajes internacionales que entren o salgan de puertos de dicho EEE. Por lo tanto, de una manera un tanto simplificada, si en un trayecto entre Shanghai y Valencia el barco ha gastado 500.000 euros en un combustible fósil (por ejemplo), la naviera deberá adquirir en el mercado de emisiones de CO2 derechos, cuyo valor (a los precios actuales) puede equivaler en este momento al 20% de los costes del consumo precisado (100.000 Euros).

Hasta aquí ningún problema. Europa ha asumido el liderazgo mundial en la lucha contra el cambio climático y cuenta con el respaldo

mayoritario de los ciudadanos, lo que legitima sus medidas. El coste por contenedor transportado no es muy excesivo y es asumible sin que se puedan prever impactos económicos de entidad (inflación, pérdidas de competitividad, desplazamientos de la producción, etc.). Incluso podría pensarse que la pequeña penalización propuesta podría favorecer que los bienes de poco valor añadido se acaben produciendo en la proximidad de los mercados de consumo (re-shoring o near-shoring).

La medida supone la generalización de normativas aprobadas para otros sectores al sector del transporte marítimo. Por lo tanto, de nuevo nada que objetar. Hay que pensar que el transporte marítimo en su conjunto es uno de los mayores emisores de CO2, por lo que medidas que impliquen un impulso a la reducción del mismo deben ser bien recibidas por todos.

Adicionalmente, conviene recordar que la concienciación en la lucha por el cambio climático en el sector del transporte marítimo alcanza a todos los agentes que intervienen en su cadena logística. Todos los puertos tenemos programas muy ambiciosos de reducción de las emisiones hasta el pleno equilibrio en el 2030 (por ejemplo, Valencia). Pero tanto las navieras (Balearia, Maersk, CMA, MSC, Grimaldi, etc.) como los propios transportistas que operan en los puertos son plenamente conscientes del problema y adoptan medidas para paliar su impacto.



Elaboración propia. Datos de Prevencionintegral&ORP

Finalmente, mientras el transporte en su conjunto genera el 14% de las emisiones de CO2 a escala mundial, el transporte marítimo representa el 2,5% del total de las emisiones netas a nivel mundial.

Pero esa importancia global, como importante sector contaminante, hay que ponerla en relación al tráfico total movido por el sector marítimo. El 90% de todo el tráfico de mercancías mundial utiliza el barco como elemento de transporte. Si, por lo tanto, medimos las emisiones de cada medio de transporte por el volumen total manipulado y lo referenciamos, por ejemplo, a las emisiones por tonelada y milla, nos encontramos con que **el sector marítimo es con mucha diferencia el más eficiente**. No tendría sentido, por lo tanto, que al penalizar el sector marítimo se estuvieran potenciando medios mucho más contaminantes (avión, camión o tren).

EMISIONES DE GEI DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. Año 2007

<i>Unidades: gCO2 / ton - km</i>	<i>Emisiones</i>
<i>Carretera</i>	<i>136,3</i>
<i>Ferrocarril</i>	<i>28,8</i>
<i>Avión nacional</i>	<i>2.181,8</i>
<i>Barco nacional</i>	<i>18,6</i>
<i>Tubería</i>	<i>20,4</i>

Fuente: "La eficiencia energética y ambiental de los modos de transporte en España"

Con todo este largo preámbulo en la cabeza pasemos a analizar las medidas propuestas en su actual redacción. El impacto de las mismas es múltiple por lo que los agruparemos por apartados

1. Impacto en las emisiones de CO2

Tal y como está diseñada la medida, **el impacto en la reducción de emisiones es nulo. No se consigue el objetivo de la descarbonización**. Si en el trayecto Shanghai – Valencia el barco hace escala en cualquiera de los puertos no comunitarios que tiene en su camino en el Mediterráneo, el armador no debe pagar ni un euro por lo gastado y emitido durante todo ese trayecto, que es con mucho el más largo. ¿Qué es previsible que hagan las navieras para ahorrarse ese coste? Fácil: hacer escala, por ejemplo, en Tánger y luego venir a Valencia. Se produce una "**fuga del carbono**", el barco acudirá si o si a los **paraísos medioambientales** que tenga durante el camino.

Puede incluso que aumenten las emisiones de CO2 por dos razones. Primera, porque a lo mejor al hacer una parada adicional se

incrementan las millas náuticas navegadas. Segunda, porque para beneficiarse de esos ahorros puede que el armador concentre carga en esos puertos y utilice feeders (barcos más pequeños) para llevar la carga desde el sur de España o incluso Valencia a Tánger, por ejemplo. Dado que el tamaño es clave a la hora de valorar la eficiencia medioambiental, ese desplazamiento de destinos y cargas puede fácilmente acabar incrementando las emisiones de CO2 globales.

Si a esto le añadimos las medidas que los puertos europeos estamos adoptando destinadas a reducir las emisiones en puerto, invirtiendo en instalaciones de suministro eléctrico a los buques (la propia normativa comunitaria lo hará obligatorio en 2030), en el caso de producirse dicha "fuga de carbono" la reducción de emisiones prevista en nuestros puertos no se produciría, dado que estas medidas no se van a adoptar en esos otros puertos.

	Promedio de emisiones de CO ₂ por distancia [kg CO ₂ / n milla]	Promedio de emisiones de CO ₂ por tonelada distancia transportada [g CO ₂ / m toneladas · n millas]
Small Feeder	242,25	69,64
Regional Feeder	303,77	48,08
Feedermax	386,78	25,69
Subpanamax	467,62	20,75
Panamax	556,00	19,37
Postpanamax	769,62	13,91
VLCS	883,48	8,88
ULCS	988,71	6,80
Total general	584,50	26,82

2. Impacto económico directo

El **incremento de costes** generados por la medida (un 20% del coste final del combustible consumido en el trayecto) se trasladará inmediatamente a los productos transportados y, en consecuencia, al consumidor; si bien, como ya he dicho, será un impacto muy limitado. Un cálculo aproximado en función del precio actual de los derechos de CO2 (80€ Tm) para un desplazamiento desde Asia puede representar unos 90€ por contenedor

La medida va a generar, sin lugar a dudas, un **desplazamiento**, como mínimo, **del transbordo hacia esos paraísos medioambientales** con el consiguiente impacto en los puertos españoles y todos los de los países de la UE en el Mediterráneo (Grecia, Malta, Chipre, Italia).

Ese desplazamiento del transbordo supondrá una **reducción considerable de la actividad**, especialmente en los puertos con una mayor concentración de transbordos, y el consiguiente **impacto en los ingresos, o en el empleo** directo e indirecto generado por dicha actividad.

Otro impacto importante de la medida y como consecuencia del desplazamiento del transbordo a otros puertos va a consistir en la **pérdida de conectividad de los puertos europeos**.

Si la conectividad es vital como señalan todos los estudios de la UNCTAD, el impacto de dicho escenario puede ser una **caída considerable de la competitividad de nuestras exportaciones**. Algunas conclusiones importantes de dicho organismo:

- Una variación del -0.01 del índice de conectividad de un país, si el resto de variables sigue inalterado, podría traducirse en una caída del 3% del valor de las mercancías containerizadas
- Un destino directo con otro país que se pudiera perder, supondría una reducción de los flujos comerciales con ese país del 5%
- La supresión de una conexión marítima directa con un país puede suponer un incremento de los costes asociados al comercio con el mismo de un 9.09%

El resultado de todos esos impactos será la pérdida de producción y de puestos de trabajo en los sectores afectados, en especial, los de valor añadido más bajo en los que el incremento de costes y pérdida de competitividad tienen un impacto mayor.

Debemos pensar el papel que los puertos juegan en la canalización del comercio exterior español (el 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones).

Para concluir, y sin ser exhaustivo, indicar que estas medidas pueden suponer una ruptura de las cadenas logísticas actuales ya consolidadas (tren, camión, puerto...)

3. ¿Hay alternativas?

Muchas. Algunas son "**correctivas**", tratan de mejorar el texto evitando o suavizando los puntos más impactantes (por ejemplo, ampliar el plazo para asemejarlo a otras iniciativas de la Comisión). Otras de "**más alcance**" (modificaciones en el protocolo de las emisiones de CO₂, o inclusión de los puertos de transbordo vecinos no comunitarios). Finalmente, otras mucho más "**modificativas**".

Por ejemplo. Supongamos que las emisiones del sector del transporte marítimo en el momento presente son en promedio 30 gramos por tonelada transportada y milla:

- Primero fijamos un objetivo: queremos que se reduzcan esas emisiones a la mitad (15 gr/Tm/milla).
- Segundo, establecemos un plazo (2030).
- Tercero, establecemos una senda de reducción lineal (2022 30 gr.; 2023 29 gr.; 2024 27 gr.; 2025 25 gr.; y así hasta el 2030 15 gr.).
- Cuarto, todos los barcos que, como consecuencia de utilizar tecnologías modernas, o renovar la flota se encuentren por debajo de esos objetivos no tendrán ninguna penalización.
- Quinto, solo deberán comprar los derechos de CO2 los que estén por encima de dicha línea de tendencia en la proporción que se estime oportuno según el tipo de buque.
- Sexto, la obligación de adquirir derechos se aplicará con independencia de que se realicen paradas en terceros puertos no comunitarios.
- Séptimo, dado que la antigüedad de la flota (por ejemplo, la de portacontenedores) es inferior a 20 años (el 92% de la flota tiene menos años) y que todos los botados en los últimos años son extremadamente eficientes con medias de emisiones muy inferiores a las exigidas, en el plazo de 8 años, estamos potenciando que las nuevas incorporaciones cumplan nuestros requisitos y para el 2030 se pueda cumplir el objetivo señalado.

4. Conclusiones

Primera: **no hay un objetivo cuantificado** de reducción de emisiones en el plazo establecido, solo hay medidas penalizadoras para todos.

Segunda: estamos ante una medida que ni siquiera cumple el objetivo genérico que se espera de ella, la **descarbonización**. Por lo tanto, es **ineficaz**.

Tercera: tiene un **coste elevado**.

Cuarta: tiene **efectos secundarios** muy importantes.

Quinta: **existen alternativas** mucho más eficientes que no generan efectos colaterales importantes.