

IMPACTE DE LES MESURES IMPLANTACIÓ ETS (EMISSIONS TRADING SYSTEM) DE LA UE CONFORME AL PAQUET "FIT FOR 55"

*Aurelio Martínez Estévez
President de l'Autoritat Portuària de València
València, 4 de febrer de 2022*

El primer que hem de demanar al legislador quan aprova una mesura és que definisca quin és l'objectiu (quantificat, si pot ser) del que pretén aconseguir amb la mesura. En segon lloc, que la proposta final que s'aprove servisca per a l'objectiu que s'ha dissenyat. Si, a més, és eficient i genera els menors costos possibles al sistema, millor.

Segona idea. La Comissió Europea únicament pot proposar mesures que s'apliquen en el marc de la UE. Per tant, si es regula alguna cosa que pot ser transferida a tercers països s'evita l'impacte en el marc geogràfic comunitari, però continua exercint la seua repercussió negativa a escala planetària i, per la qual cosa, no soluciona el problema que es pretén resoldre; simplement es trasllada. Si s'és conscient d'aquest tema i se segueix amb la iniciativa estem davant un pur fariseisme o *postureig* populista. Els països industrialitzats són experts en aquest tema. Prohibim indústries o abocaments contaminants en el nostre territori, però no limitem les importacions dels productes generats per aquest tipus d'indústries mentre que es produïsquen en empreses situades en tercers països. No evitem la contaminació; simplement la desplaçem.

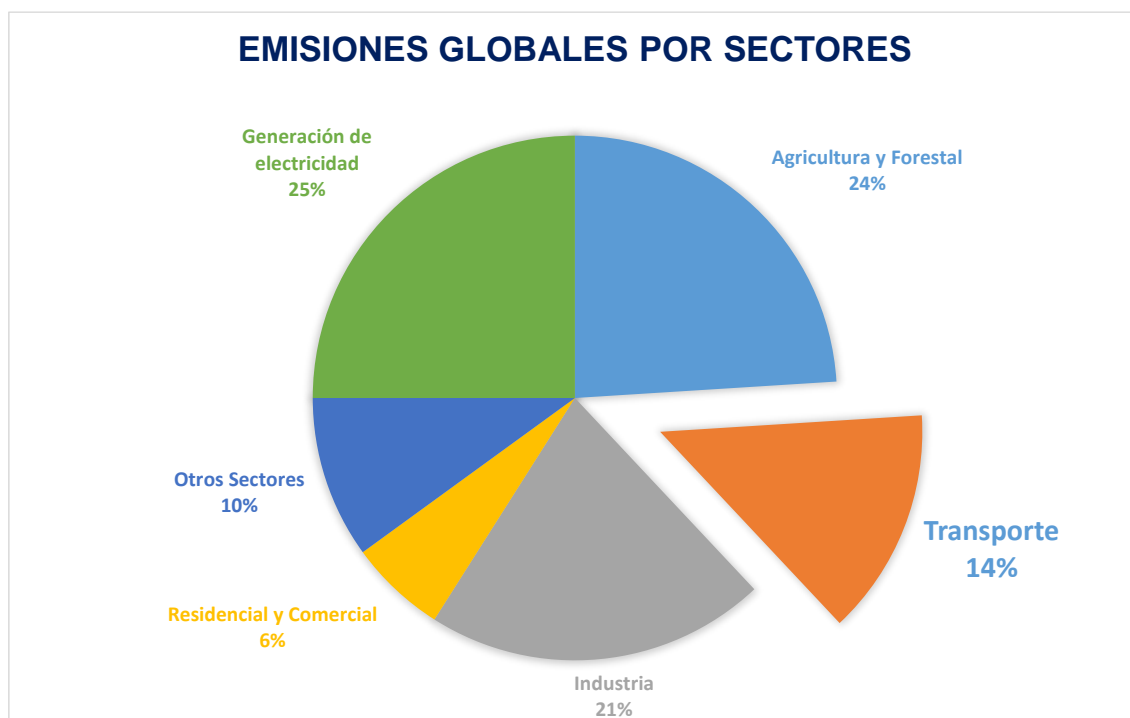
Amb aquestes idees molt bàsiques al cap passem a analitzar la proposta de la Comissió, per la qual les navilieres, a partir de 2023, hauran de comprar drets d'emissió de CO₂ pel 20% del consum del combustible utilitzat en el trajecte. El període transitori per a l'aplicació gradual és fins al 2026. Això afecta al 100% de les emissions produïdes en tots els viatges entre ports de l'Espai Econòmic Europeu (EEE) i al 50% de les emissions dels viatges internacionals que entren o isquen de ports de l'EEE. Per tant, d'una manera una miqueta simplificada, si, en un trajecte entre Xangai i València, el vaixell ha gastat 500.000 euros en un combustible fòssil (per exemple), la naviliera haurà d'adquirir en el mercat d'emissions de CO₂ drets, el valor dels quals (als preus actuals) pot equivaldre en aquest moment al 20% dels costos del consum precisat (100.000 Euros).

Fins ací, cap problema. Europa ha assumit el lideratge mundial en la lluita contra el canvi climàtic i compta amb el suport majoritari dels ciutadans, fet que legitima les seues mesures. El cost per contenidor transportat no és molt excessiu i és assumible sense que es puguin

preveure impactes econòmics d'entitat (inflació, pèrdues de competitivitat, desplaçaments de la producció, etc.). Fins i tot podria pensar-se que la xicoteta penalització proposada podria afavorir que els béns de poc valor afegit s'acaben produint en la proximitat dels mercats de consum (*re-shoring* o *near-shoring*).

La mesura suposa la generalització de normatives aprovades per a altres sectors al sector del transport marítim. Per tant, de nou, res a objectar. Cal pensar que el transport marítim, en conjunt, és un dels majors emissors de CO₂ i, per la qual cosa, les mesures que impliquen un impuls a la reducció d'aquest han de ser ben rebudes per tots.

Adicionalment, convé recordar que la conscienciació en la lluita pel canvi climàtic en el sector del transport marítim arriba a tots els agents que intervenen en la seua cadena logística. Tots els ports tenim programes molt ambiciosos de reducció de les emissions fins al ple equilibri en el 2030 (per exemple, València). Però tant les navilieres (Balearia, Maersk, CMA, MSC, Grimaldi, etc.) com els mateixos transportistes que operen en els ports són plenament conscients del problema i adopten mesures per a pal·liar-ne l'impacte.



Elaboració pròpia. Dades de Prevencionintegral&ORP
Finalment, mentre el transport, en conjunt, genera el 14% de les emissions de CO₂ a escala mundial, el transport marítim representa el 2,5% del total de les emissions netes a nivell mundial.

Però aquesta importància global, com a sector contaminant important, cal posar-la en relació al trànsit total mogut pel sector marítim. El 90%

de tot el trànsit de mercaderies mundial utilitza el vaixell com a element de transport. Si, per tant, mesurem les emissions de cada mitjà de transport pel volum total manipulat i el referenciem, per exemple, a les emissions per tona i milla, ens trobem que el **sector marítim és, amb molta diferència, el més eficient**. No tindria sentit, per tant, que en penalitzar el sector marítim s'estiguessen potenciant mitjans molt més contaminants (avió, camió 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"

Amb tot aquest llarg preàmbul al cap passem a analitzar les mesures proposades en l'actual redacció. L'impacte d'aquestes és múltiple, pel que ho agruparem per apartats

1. Impacte en les emissions de CO₂

Tal com està dissenyada la mesura, **l'impacte en la reducció d'emissions és nul**. No s'aconsegueix l'objectiu de la descarbonització. Si, en el trajecte Xangai – València, el vaixell fa escala en qualsevol dels ports no comunitaris que té de camí a la Mediterrània, l'armador no ha de pagar ni un euro pel gastat i emés durant tot aquest trajecte, que és, amb molta diferència, el més llarg. Què és previsible que facen les navilieres per a estalviar-se aquest cost? Fàcil: fer escala, per exemple, a Tànger i, després, vindre a València. Si hi ha una "**fugida del carboni**", el vaixell acudirà si o si als **paradisos mediambientals** que tinga durant el camí.

Pot ser, fins i tot, que augmenten les emissions de CO₂ per dues raons. Primera, perquè, potser, quan es faça una parada addicional, s'incrementen les milles nàutiques navegades. Segona, perquè, per a beneficiar-se d'aquests estalvis, pot ser que l'armador concentre càrrega en aqueixos ports i utilitze *feeders* (vaixells més xicotets) per a portar la càrrega des del sud d'Espanya o, fins i tot, des de València, a Tànger, per exemple. Atés que la grandària és clau a l'hora de valorar l'eficiència mediambiental, aquest desplaçament de destinacions i

càrregues pot fàcilment acabar incrementant les emissions de CO₂ globals.

Si a això afegim les mesures que els ports europeus estem adoptant destinades a reduir les emissions en port, invertint en instal·lacions de subministrament elèctric als vaixells (la mateixa normativa comunitària ho farà obligatori el 2030), en el cas de produir-se aquesta "fugida de carboni", la reducció d'emissions prevista en els nostres ports no es produiria, atés que aquestes mesures no s'adoptaran en aquestos altres ports.

	Mitjana d'emissions de CO ₂ per distància [kg CO ₂ / n milla]	Mitjana d'emissions de CO ₂ per tona distància transportada [g CO ₂ / m tones · n milles]
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. Impacte econòmic directe

L'**increment de costos** generats per la mesura (un 20% del cost final del combustible consumit en el trajecte) es traslladarà immediatament als productes transportats i, en conseqüència, al consumidor; si bé, com ja he dit, serà un impacte molt limitat. Un càlcul aproximat en funció del preu actual dels drets de CO₂ (80 € Tm) per a un desplaçament des d'Àsia pot representar uns 90 € per contenidor

La mesura generarà, sense cap dubte, un **desplaçament**, com a mínim, **del transbord cap a aquestos paradisos mediambientals** amb el consegüent impacte en els ports espanyols i tots els dels països de la UE a la Mediterrània (Grècia, Malta, Xipre, Itàlia).

Aquest desplaçament del transbord suposarà una **reducció considerable de l'activitat**, especialment en els ports amb una major concentració de transbords, i el consegüent **impacte en els ingressos, o en l'ocupació** directa i indirecta generada per aquesta activitat.

Un altre impacte important de la mesura i a conseqüència del desplaçament del transbord a altres ports consistirà en la **pèrdua de connectivitat dels ports europeus**.

Si la connectivitat és vital com assenyalen tots els estudis de la UNCTAD, l'impacte d'aquest escenari pot ser una **caiguda considerable de la competitivitat de les nostres exportacions**. Algunes conclusions importants d'aquest organisme:

- Una variació del -0.01 de l'índex de connectivitat d'un país, si la resta de variables continua inalterat, podria traduir-se en una caiguda del 3% del valor de les mercaderies containeritzades
- Una destinació directa amb un altre país que es poguera perdre, suposaria una reducció dels fluxos comercials amb aquest país del 5%
- La supressió d'una connexió marítima directa amb un país pot suposar un increment dels costos associats al comerç amb el mateix d'un 9.09%

El resultat de tots aquestos impactes serà la pèrdua de producció i de llocs de treball en els sectors afectats, especialment, els de valor afegit més baix en els quals l'increment de costos i pèrdua de competitivitat tenen un impacte major.

Hem de pensar el paper que els ports tenen en la canalització del comerç exterior espanyol (el 60% de les exportacions i el 85% de les importacions).

Per a concloure, i sense ser exhaustiu, indicar que aquestes mesures poden suposar una ruptura de les cadenes logístiques actuals ja consolidades (tren, camió, port...)

3. Hi ha cap alternativa?

Moltes. Algunes són "**correctives**", tracten de millorar el text evitant o suavitzant els punts més impactants (per exemple, ampliar el termini per a assemblar-lo a altres iniciatives de la Comissió). Unes altres de "**més abast**" (modificacions en el protocol de les emissions de CO₂, o inclusió dels ports de transbord veïns no comunitaris). Finalment, unes altres molt més "**modificatives**".

Per exemple. Suposem que les emissions del sector del transport marítim, en el moment present, són en mitjana 30 grams per tona transportada i milla:

- Primer fixem un objectiu: volem que es reduïsquen aquestes emissions a la meitat (15 gr/Tm/milla).

- Segon, establim un termini (2030).
- Tercer, establim una senda de reducció lineal (2022 30 gr; 2023 29 gr; 2024 27 gr; 2025 25 gr; i així fins al 2030 15 gr).
- Quart, tots els vaixells que, a conseqüència d'utilitzar tecnologies modernes, o renovar la flota es troben per davall d'aquestos objectius no tindran cap penalització.
- Cinqué, només hauran de comprar els drets de CO₂ els que estiguen per damunt d'aquesta línia de tendència en la proporció que s'estime oportú, segons el tipus de vaixell.
- Sisé, l'obligació d'adquirir drets s'aplicarà amb independència que es facen parades en tercers ports no comunitaris.
- Seté, atés que l'antiguitat de la flota (per exemple, la de portacontenidors) és inferior a 20 anys (el 92% de la flota té menys anys) i que tots els botats en els últims anys són extremadament eficients amb mitjanes d'emissions molt inferiors a les exigides, en el termini de 8 anys, estem potenciant que les noves incorporacions complisquen els nostres requisits i per al 2030 es pugui complir l'objectiu assenyalat.

4. Conclusions

Primera: **no hi ha un objectiu quantificat** de reducció d'emissions en el termini establert, només hi ha mesures penalitzadores per a tots.

Segona: estem davant una mesura que ni tan sols compleix l'objectiu genèric que se n'espera, la **descarbonització**. Per tant, és ineficaç.

Tercera: té un **cost elevat**.

Quarta: té **efectes secundaris** molt importants.

Quinta: **hi ha alternatives** molt més eficients que no generen efectes col·laterals importants.