

INCERTIDUMBRE Impacto económico

La intensa hoja de ruta de la descarbonización agita el sector de transporte marítimo

Se teme que las ambiciosas normas de la UE para el control de emisiones acaben provocando la relocalización de rutas hacia puertos no comunitarios

LAURA SÁNCHEZ

Los objetivos europeos de descarbonización han llegado también al mar y mantienen al sector con un alto grado de inquietud. Las buenas intenciones de la norma sobre el control de emisiones de CO₂ presenta una cruz: la amenaza de una probable relocalización de rutas marítimas hacia puertos no europeos y, por tanto, no sujetos a la estricta normativa de control de gases de efecto invernadero que, en 2026, no sólo afectará al dióxido de carbono, sino también al óxido nítrico y al metano.

El Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS, por sus siglas en inglés) entró en vigor en 2024 y obliga a todos los buques que escalen en puertos europeos a pagar derechos de emisión equivalentes al volumen de CO₂ emitido. Esta directiva forma parte del plan 'Fit for 55' de la Unión Europea, y tiene el objetivo principal de acelerar la transición energética de las compañías marítimas hacia la descarbonización y su aplicación está realizándose de forma gradual: en 2024 las navieras tuvieron que abonar el 40% del total de CO₂; este año abonarán el 70%, y, a partir de 2026, será el 100%.

Además, a esta normativa se une la que entró en vigor el pasado 1 de enero: Fuel EU Maritime, que exige a las navieras y puertos la sustitución de los actuales combustibles fósiles por otros menos contaminantes. El objetivo es el de llegar al 80% de reducción en la emisión de gases de efecto invernadero en el año 2050.

La puesta en marcha de estas dos normativas ha provocado, por un lado, un aumento de costes para las compañías

navieras y, por otro, un considerable aumento de la incertidumbre. La firma internacional Ocean Capital Partners (OCP), con sede en Madrid y especializada en el sector portuario, ha puesto cifra a este sobrecoste: a partir de 2026, cuando el ETS alcance el 100% de cobertura, los buques que operen puertos españoles enfrentarán un sobrecoste de aproximadamente 142 millones de euros. Además, esta firma ha identificado importantes riesgos para el sector que, según Sara Blanco, socia y responsable de Consultoría de OCP, ya se han concretado en problemas significativos: «La regulación sobre el Régimen de comercio de emisiones (ETS) está generando desventajas significativas para los puertos europeos frente a competidores extracomunitarios. En los últimos meses, se han registrado casos de compañías navieras que optan por evitar puertos europeos con el objetivo de eludir los sobrecostes impuestos por esta normativa -explica Sara Blanco-. Las navieras están reconfigurando sus rutas para evitar puertos

europeos y así minimizar sus costes. Esta tendencia afecta la conectividad de los puertos españoles, y debilita su posición estratégica en las rutas marítimas globales. Además, las nuevas rutas hacia puertos extracomunitarios no solo trasladan el tráfico, sino que introducen mayores distancias y operaciones en infraestructuras menos eficientes. Esto contraviene el objetivo de reducción de emisiones globales al incrementar la huella de carbono asociada a las operaciones logísticas».

Advertencia

De hecho, diez países europeos, entre ellos España, ya han advertido de estas consecuencias: Chipre, Grecia, Croacia, Italia, Malta, Lituania, Polonia, Portugal, Rumanía y España han manifestado sus inquietudes en diversas reuniones del Consejo de la UE señalando riesgos como el desvío del tráfico marítimo a la carretera y hacia puertos no europeos y el debilitamiento de las cadenas logísticas del continente. Concretamente, estos Estados advertían, en una nota enviada al Consejo, de un 'alto riesgo' de fuga de carbono por el peligro del desvío del tráfico de mercancías hacia puertos fuera del Espacio Económico Europeo (EEE).

Puertos del Estado, entidad pública responsable de los puer-



tos españoles, decidió investigar el impacto que esta medida tendría en puertos como Barcelona, Algeciras y Valencia, así como su efecto multiplicador en la economía española. Cada uno de estos puertos elaboró un primer estudio y se llevó a cabo un segundo en profundidad para consolidar los resultados y, a continuación, realizar un análisis de los posibles mecanismos de evasión. Los resultados muestran que la re-

configuración de rutas ahorraría costes a las compañías navieras, pero se produciría un aumento de las emisiones y una cantidad significativa de evasión de impuestos. El informe apunta a que esta reconfiguración podría acelerar el proceso de expansión de los centros africanos, lo que provocaría la pérdida del tráfico de transbordo.

Datos preocupantes

De hecho, ya se observan tendencias preocupantes. Según un informe de la Autoridad Portuaria de Algeciras, en 2024 los puertos no europeos cercanos incrementaron su capacidad operativa un 3%, mientras que los puertos europeos perdieron un 2%. Por otra parte, recientemente se han anunciado nuevas inversiones en terminales portuarias de transbordo en puertos africanos, como por ejemplo la entrada de MSC en el nuevo puerto marroquí de Nador West Med. Esta infraestructura, que tiene prevista su puesta en marcha en 2027, abarca 70 hectáreas y dispone de un muelle de 1.520 metros de longitud y 18 metros de calado, lo

PASOS PARA MINIMIZAR EL GOLPE

Ocean Capital Partners ofrece una serie de recomendaciones para minimizar el impacto de la normativa ETS:

- Flexibilizar los tiempos de aplicación.
- Se plantea la necesidad de flexibilizar los porcentajes futuros para mitigar su impacto y facilitar la adaptación del sector a los nuevos requisitos.
- Fomentar los combustibles renovables
- Algunos expertos plantean que la Comisión Europea podría considerar alternativas más eficientes y económicas para reducir las emisiones como la de impulsar la producción y el uso de combustibles renovables en los

- motores convencionales de los buques.
- Electrificación de muelles y flotas.
- La electrificación de muelles permitirá a los barcos apagar motores auxiliares al atracar, reduciendo emisiones de CO₂ y contaminación acústica.
- Ayudas para la descarbonización.
- El Gobierno debe avanzar en un programa de ayudas destinado a impulsar la reducción de emisiones desarrollando corredores verdes que contemplen infraestructuras para el suministro de combustibles alternativos y la conexión eléctrica en los puertos.



que permite la operación simultánea de dos megabuques de hasta 24.000 TEU. El desembarco de otros gigantes como CMA CGM o Maersk también se acentúa en el principal puerto norteafricano: Tanger-Med. Este emplazamiento entra de lleno en el tráfico de transbordos de mercancías por el que también compite Algeciras, de hecho, la naviera danesa Maersk ha decidido prescindir del puerto de Algeciras (Cádiz) en su ruta comercial entre India y Estados Unidos, trasladando la escala al puerto de Tanger Med, en Marruecos.

Por su parte, la UE mantiene su compromiso con la descarbonización, pero reconoce la necesidad de equilibrar este objetivo con la competitividad industrial a través de medidas como el análisis de vulnerabilidad: la UE propone un análisis sectorial continuo para determinar el grado de exposición de los puertos y sectores al riesgo de fuga de carbono, ajustando las asignaciones y regulaciones según sea necesario; y, mediante las iniciativas de compensación, que, me-

diantes programas como el Fondo de Innovación buscan fomentar tecnologías verdes en sectores clave, apoyando así la transición energética y mitigando el impacto económico del ETS. «Aunque la normativa del Régimen de Comercio de Emisiones (ETS) ya está en vigor, la UE reconoce la necesidad de ajustar el esquema ETS para equilibrar los objetivos de descarbonización con la competitividad industrial y está considerando medidas de ajustes en la asignación gratuita para sectores y regiones más afectadas por la normativa, como los puertos del sur de Europa y el fomento de combustibles alternativos: Invertir en tecnologías y combustibles más sostenibles, como el hidrógeno verde, puede ayudar a reducir costes operativos y emisiones, reforzando la competitividad de los puertos europeos», explica Sara Blanco.

«Tradicionalmente, el sector marítimo ha sido uno de los grandes olvidados en España y ahora, además, se siente especialmente presionado por una regulación que va en aumento

—explica Ángel Vallejo, socio de Maio Legal y experto en Derecho Marítimo—. Hablamos de un sector tan enormemente globalizado y en el que entran en juego tal cantidad de factores que los armadores europeos no entienden que una norma pretenda que Europa funcione a modo de isla. Puede ocurrir que la capacidad comercial de los puertos y armadores europeos se vea recortada y que beneficie a la competencia china, norteamericana o de otros países africanos que no están sometidos a estas regulaciones».

Ángel Vallejo explica que el sector ha realizado una enorme actividad divulgativa para explicar a la UE que estas restricciones y medidas están afectando a su actividad económica. «Por supuesto que el sector

FACTURA

Un estudio de OCP cifra en 142 millones el sobrecoste que el régimen ETS supondrá a partir de 2026

no contempla ni una moratoria ni que se produzcan incumplimientos —explica—, ellos son los primeros interesados en que su actividad sea una actividad poco contaminante, pero sí pide que haya un mayor equilibrio. La esperanza reside en que el sector marítimo se ha comportado excepcionalmente a la hora de modernizar su flota con motores y combustibles menos contaminantes. De hecho, a nivel europeo, en los últimos dos años se han reducido entre un 18% y un 20% las toneladas de CO₂ emitidas por el sector. Es de esperar que la UE tenga en consideración este esfuerzo».

A nivel español, explica este experto «el sector está pendiente del proyecto anunciado por el Gobierno para reformar la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como de la Ley de Navegación Marítima, que son las dos normas principales del Derecho Marítimo español, que también podrían terminar de dar ese empujón que el sector necesita. Este año va a ser, sin duda, un año trepidante para el ámbito marítimo».

Los riesgos

VENTAJA PARA LA COMPETENCIA

El sector argumenta que el gran peligro del régimen de ETS es el traslado del tráfico desde España hacia puertos del norte de África o de fuera de la UE, como Reino Unido y Noruega. Esto afecta a los puertos mediterráneos españoles, que se miden a instalaciones cercanas con infraestructuras avanzadas pero sin regulaciones estrictas sobre emisiones.

PÉRDIDA DE CONTROL

La reconfiguración de rutas en la cadena de suministro puede introducir elementos de pérdida de control y conectividad en Europa. Si se modifican los trayectos habituales, las empresas enfrentarán limitaciones en la infraestructura logística, algo que reducirá su capacidad para responder de manera eficiente a las demandas del mercado.

PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD

La firma OCP estima que, a partir de 2026, el sobrecoste total para todos los buques que ingresen a puertos españoles será de alrededor de 142 millones de euros. Mientras tanto, en la fase de implementación gradual, el sobrecoste se estima en casi 51 millones de euros en el año 2024 y en más de 99 en 2025.

UN CASTIGO QUE YA SE APLICA A LOS CLIENTES

Los principales operadores de portacontenedores ya han introducido un 'Recargo de Emisiones', con tarifas que oscilan desde unos siete euros por contenedor en rutas desde el sudeste asiático al sur de Europa y hasta 228 euros por contenedor en rutas entre Europa y África Occidental.