

Descarbonización en el sector del transporte marítimo

El Club Español de la Energía (Enerclub) y la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) han organizado hoy, en la sede de Enerclub, la jornada: “La descarbonización en el sector del transporte marítimo”, en colaboración con Mazars

*En la inauguración, han intervenido: **Ignacio Ángel Sánchez**, subdirector general de Mercados de Carbono, de la Oficina Española de Cambio Climático, perteneciente al ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; **Arcadio Gutiérrez**, director general de Enerclub; **Elena Seco**, directora general de ANAVE y **Luis Deza**, director de Consultoría en el sector Energía de Mazars*

*Durante el encuentro, han aportado su visión los ponentes representantes de los agentes: **Ibaizabal, Autoridad Portuaria de Algeciras, Cotenaval y Man Energy Solutions**, así como de las compañías de energía: **Cepsa, Edp, Endesa, Iberdrola, Naturgy, Repsol, TotalEnergies y Alianza Net Zero Mar***

*En la clausura, ha participado **Gustavo Santana**, director general de la Marina Mercante, del ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*

Madrid, 18 de enero de 2024. Abrió la sesión el director general de Enerclub, **Arcadio Gutiérrez**, destacando la cooperación cada vez mayor entre la Asociación y otros sectores y agentes, que no siendo del mundo energético propiamente dicho, tienen una relación muy estrecha con este sector, como ocurre con el transporte marítimo, tema central del encuentro de hoy. Un sector clave para nuestro país por su extensión de costa (cerca de 8.000 km). Y que representa el 80-90% del comercio mundial.

En su opinión, para seguir avanzando en los objetivos de descarbonización del transporte marítimo, “se necesita un esfuerzo coordinado por parte de todos para acelerar la implementación de soluciones ya existentes y la creación de otras nuevas, implicando a toda la cadena de valor de este sector (armadores, operadores de puertos, propietarios de barcos, compañías energéticas...etc.)”.

Por su parte, **Elena Seco**, directora general de ANAVE, señaló el reto que suponen los objetivos de descarbonización de la UE y de la OMI (Organización Marítima Internacional) para los armadores, así como la colaboración de las compañías energéticas que “resulta fundamental” en este camino. “Hay muchas opciones, pero ninguna clara. El amoníaco es, a día de hoy, la única opción cero emisiones netas a bordo, pero plantea problemas de toxicidad y una infraestructura que actualmente no tenemos”. Añadió que las empresas navieras tienen que decidir entre las distintas opciones aquellas que resulten más razonables, asequibles y competitivas, en línea con las alternativas ofrecidas por las empresas energéticas, las expectativas de suministro, etc. Antes de 2040 no cree que se clarifiquen estas opciones. También abogó por una normativa homogénea para facilitar esta transición del sector.

El subdirector general de Mercados de Carbono, **Ignacio Ángel Sánchez**, comenzó exponiendo las principales cifras del sector del transporte marítimo en la Unión Europea, que representa el 75% del

Comercio Exterior de la UE; el 31% del Comercio Interior; el 3-4% de las emisiones; cuenta con 400 millones de pasajeros y un crecimiento previsto del 34% en 2050 respecto a 2015.

Señaló que, a pesar de los esfuerzos en eficiencia del sector, la tendencia indica que seguiría aumentando sus emisiones. Por eso, se han establecido nuevos objetivos dentro del paquete “Fit for 55”, en concreto se refirió a la iniciativa “FuelEU Maritime”, y a la normativa relativa al desarrollo de infraestructuras para combustibles alternativos y a la ampliación de ETS para este sector. Se busca disminuir la intensidad de las emisiones de GEI de la energía utilizada a bordo de los buques de más de 5.000 toneladas que hagan escala en puertos europeos, a excepción de los pesqueros. Se hará de forma gradual, desde un 2% en 2025 hasta el 80% en 2050 (vs 2020), mediante la utilización de combustibles sostenibles (renovables e hipocarbónicos).

Otros temas destacados por el subdirector general fueron el uso de combustibles renovables e hipocarbónicos y la infraestructura de combustibles alternativos. Los buques deberán conectarse a un suministro eléctrico en puerto para cubrir sus necesidades eléctricas mientras estén atracados (salvo que utilicen otra tecnología de emisión cero).

A continuación, **Luis Deza**, director de Consultoría en el sector Energía de Mazars, explicó que la descarbonización en el transporte marítimo “requiere superar los retos sobre el desarrollo de la cadena de valor de los combustibles de bajas emisiones y la decisión de inversión de las navieras. Por esta razón, deben apoyarse en otras medidas alternativas (electrificación y baterías a bordo, combustibles renovables, OPS (Onshore Power Supply) y biocombustibles)”.

En cuanto al cambio de combustible, necesario para cumplir el Reglamento de ETS, indicó que una opción son los combustibles renovables, hidrógeno, amoníaco y metanol renovable, incluyendo captura y reciclaje de carbono. De esos tres, “el amoníaco y, en especial, el metanol, son los mejor posicionados. En los próximos años veremos hacia donde se decanta el mercado”.

Visión de los agentes

Los ponentes y el moderador, **Iñigo Díaz de Espada**, dialogaron sobre la importancia de compatibilizar en el sector marítimo, la seguridad de suministro energético, la competitividad y la sostenibilidad.

Fernando Marcos, Man Energy Solutions. “Nos encontramos en una situación de incertidumbre y necesitamos ayuda para alcanzar los compromisos de descarbonización”. Comentó el trabajo que están realizando en el ámbito de la optimización de eficiencia energética y con motores duales que pueden utilizar diferentes combustibles como metano, etano y LPG. Y en este año 2024, introducir motores que puedan quemar amoniaco.

Gerardo Landaluce, Autoridad Portuaria de Algeciras. El puerto de Algeciras ha invertido 31 millones de euros electrificando los muelles, apoyado por los fondos europeos, y trabaja con intensidad hacia la transición energética desarrollando infraestructura, y colaborando con la iniciativa privada. En el ámbito del ETS, pidió no precipitarse de manera que los tiempos fueran más realistas y se evite pérdida de competitividad en Europa. Apostó por cadenas logísticas resilientes. “Los puertos del Sur de Europa (En España, Algeciras, Valencia, Barcelona), son puntos principales de transbordo”, si pierden volumen de actividad, perdemos conectividad y competitividad, lo que impactaría en nuestras importaciones y exportaciones.

José Poblet, Cotenaval. Las emisiones globales del transporte marítimo están por debajo del 3%. “Cualquier decisión tomada para reducir este porcentaje, debe ser coherente con el daño ocasionado en la cadena logística”. En su opinión, “El desarrollo tecnológico debe ir en paralelo a los compromisos de descarbonización y dentro de un plan estratégico global que incentive la cadena de valor, con visión de futuro”. Comentó que en España somos el segundo país con más tráfico marítimo, pero controlamos muy poca flota, por lo que nuestro poder de actuación es pequeño.

José María Torre, Ibaizabal consideró que existe mucha normativa y es compleja. Para el cambio que se debe acometer es preciso ayuda para financiar el cambio, más que multarlo. Entre otros aspectos, se refirió también a avanzar en diferentes tecnologías y combustibles no emisores, en eficiencia energética, en captura de emisiones y el papel que los bios y la electrificación pueden jugar.

Visión de las empresas energéticas

Los ponentes, junto al moderador, **Javier Cervera**, de Alianza Net Zero Mar, compartieron las iniciativas puestas en marcha por las compañías para la descarbonización del sector marítimo y portuario.

Carlos Giner, Cepsa. “Hay que tomar conciencia de que estamos en medio de una revolución industrial”. Esto supone una oportunidad única para España que puede ser un exportador de energía. Señaló las grandes inversiones realizadas, en el caso de Cepsa, en el valle de hidrógeno de Andalucía. Apostó también por los “bios”, de aplicación inmediata y que no necesitan transformación en los motores. Resaltó la importancia de las alianzas para llevar a cabo esta transformación.

José Manuel Pérez, Edp. Trabajan por la electrificación de los puertos y los combustibles renovables (hidrógeno renovable y derivados y posteriormente amoniaco y metanol). Están desarrollando proyectos de electrólisis utilizando las 6 centrales térmicas de carbón que la compañía tiene en España y Portugal y reutilizando las infraestructuras, contando con los profesionales, etc. Estima que a partir de 2027 estos proyectos crecerán notablemente.

José María Reyes, Endesa. Ponen el foco en la electrificación y la digitalización. Movilidad eléctrica dentro de los puertos, desarrollo de las infraestructuras dentro del puerto para que puedan auto abastecerse (fotovoltaica, eólica). Puerto de Cádiz, primer *OPS (Onshore Power Supply)* para cruceros.

Juan Carlos Giménez, Iberdrola. Centrados en descarbonización y electrificación de terminales portuarias y puertos (paneles fotovoltaicos en cubierta, puntos de recarga, etc.). Hay que tratar de reducir costes para las navieras. La cooperación y el diálogo entre todos los agentes es fundamental para dar un suministro de calidad a un precio competitivo.

Pablo Cervera, Naturgy. El 55% de las nuevas construcciones de astilleros utilizan combustibles fósiles, un 35% utilizan GNL y el 10% restante, son otros combustibles alternativos. La inversión en estos nuevos proyectos es muy alta, mientras que la inversión en GNL ya está hecha. Compromiso de las navieras con la transición hacia nuevas energías y en este camino, el GNL tiene un importante papel.

Raúl García, Repsol. Su objetivo es alcanzar las cero emisiones netas en 2050, con hitos a 2030, entre los que destacó que el 20% de la materia prima utilizada para producir plásticos, sea renovable. Destacó los proyectos de la compañía en Tarragona y Bilbao. Destacó que son proveedores de soluciones para los clientes, aconsejándoles la mejor alternativa y adaptándose a sus necesidades.

Clausuró la jornada **Gustavo Santana**, director general de la Marina Mercante, del ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Destacó el progreso en las normativas de descarbonización para el sector marítimo y dijo que España está desarrollando una estrategia, y de que somos conscientes de su dificultad.

La preocupación medioambiental y la protección de los mares hacen que estos compromisos sean más que necesarios. La descarbonización es una oportunidad para España, con posibilidad de convertirnos en un *hub* marítimo, por nuestra posición geoestratégica y condición marinera y el desarrollo de nuevos combustibles.

Sobre Enerclub

Enerclub es una asociación sin ánimo de lucro, constituida en 1985, que agrupa a más de 150 empresas e instituciones y más de 170 socios individuales. Entre sus objetivos, se encuentra acercar la energía a la sociedad, ser un punto de encuentro y foro de referencia y poner en valor la importancia de la energía para la sociedad, la economía y el desarrollo sostenible. Sus principales actividades son: académicas (máster y cursos), institucionales (jornadas, seminarios) y de análisis (publicaciones).

ASOCIADOS EJECUTIVOS

