



Mitma presenta al sector las propuestas sobre descarbonización del transporte marítimo promovidas por la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea

- La Jornada Técnica sobre Descarbonización en el Transporte Marítimo, organizada por la Dirección General de la Marina Mercante, ha reunido a casi un centenar de representantes y expertos del sector marítimo
- La Dirección General de la Marina Mercante ofrece colaboración para acompañar al sector en este reto, complejo, ambicioso y no exento de dificultades y obstáculos

Madrid, 23 de febrero de 2022 (Mitma).

La Secretaria General de Transportes y Movilidad, María José Rallo, ha presidido la Jornada Técnica sobre Descarbonización en el Transporte Marítimo organizada por la Dirección General de la Marina Mercante para presentar al sector marítimo español las propuestas que promueve la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Unión Europea (UE) encaminadas a reducir la intensidad de carbono en el transporte marítimo internacional, contribuyendo a reducir de este modo las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en los buques.

En esta sesión han participado casi un centenar de representantes y expertos del sector marítimo. El director general, Benito Núñez, les ha ofrecido colaboración para afrontar los cambios que permitan que el transporte marítimo en España cumpla con los objetivos que se marquen finalmente en la Unión Europea y en la OMI, teniendo en cuenta que será un gran reto de todo el sistema y en su definición se mantendrá una postura firme de defensa de los intereses de nuestro sector y país.



Nota de prensa

El presidente del Consejo de la OMI y Representante Permanente Alternativo de España ante esta Organización, Víctor Jiménez, ha informado sobre las medidas a corto plazo adoptadas recientemente en la OMI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedente de buques, destacando que “se va a requerir que los buques combinen un enfoque técnico y otro operacional para reducir su intensidad de carbono, abarcando tanto la forma en que el buque se adapta y equipa como el modo en el que funciona”.

Jiménez ha detallado otros elementos que forman parte de las negociaciones a nivel de la OMI, como la evaluación de las repercusiones que tendrán estas medidas en el sector, y ha adelantado también los próximos pasos que la OMI maneja en su agenda para seguir haciendo frente al reto de la descarbonización del transporte marítimo a nivel internacional.

El jefe de área de Normativa y Cooperación Internacional de la DGMM, Miguel Núñez, se ha centrado en las medidas propuestas por la UE, dentro de lo que se denomina “Fitfor55”, un paquete muy amplio de normas publicadas por la Comisión Europea en julio pasado, que afecta a casi todos los sectores y, en particular, al marítimo e implica la reducción de GEI en, al menos, un 55% para el año 2030, con respecto a las emisiones del año 1990. Para el año 2050 las emisiones serían prácticamente nulas.

Las medidas europeas imponen niveles de emisiones de carbono equivalente por unidad de energía para los buques desde 5000 GT en plazos de cinco años. Además, el transporte marítimo se incorporaría por primera vez al Régimen Europeo de comercio de Derechos de Emisión (RCCDE), lo que implicaría que los buques a partir de 5000 GT tendrían que adquirir derechos de emisión a partir de 2023 con una transición muy rápida.

Finalmente, ha descrito las modificaciones al reglamento para el despliegue de combustibles alternativos y la directiva de fiscalidad de combustible. Todas las medidas, en su conjunto, obligarían al sector a una transformación muy rápida.



Obstáculos a la descarbonización

Durante la Jornada, que ha contado con un turno de ruegos y preguntas, se ha puesto en evidencia los obstáculos que generará el reto de la descarbonización en el transporte marítimo que, aunque imparable, plantea la dificultad de aplicar nuevas fuentes de energía más limpias en el mar. Las previsiones apuntan, en este sentido, a que los combustibles de origen realmente renovable no estarán disponibles antes de 2030.

Por otra parte, se han mostrado convencidos de que solo la investigación y desarrollo de los nuevos combustibles renovables (hidrógeno, biogás, biometanol, bioetanol, biodiesel...) y la innovación técnica harán posible que España continúe siendo una referencia en el mundo en el ámbito del comercio marítimo internacional, con un registro de 544,5 millones de toneladas y 17,7 millones de TEUS en tráfico de contenedores en el año 2021.

Enlace al vídeo:

<https://twitter.com/i/status/1496090563187290113>