

La Comisión de Puertos de la Cámara de España pide a la UE que reformule la directiva de mercados de derechos de emisión en su aplicación al transporte marítimo

- Tal y como está diseñada, puede generar ‘fugas de carbono’ por el uso de otros puertos limítrofes a la UE, aumentando millas náuticas e incrementando el transporte por carretera
- También puede limitar la conectividad de nuestros puertos e impulsar al alza los precios, penalizando a nuestro sector exterior en una coyuntura económica desfavorable
- Está previsto que la directiva se aplique al sector marítimo desde el próximo 1 de enero de 2023

Barcelona, 23.06.22.- La Comisión de Puertos de la Cámara de Comercio de España pide a los órganos de Gobierno de la Unión Europea que reformulen la directiva de mercados de derechos de emisión en su aplicación al transporte marítimo, lo que supone la extensión del el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de CO2 de la UE (ETS por sus siglas en inglés) para su aplicación progresiva en términos de pagos por derechos desde el próximo 1 de enero de 2023 (20%) hasta sus plenos efectos en 2026 (100%).

Tal y como está diseñada, esta directiva puede generar efectos medioambientales contrarios a su propósito por la vía de ‘fugas de carbono’ a través de desvíos de tráfico a puertos no UE produciendo al tiempo efectos económicos negativos sobre nuestras empresas, particularmente las exportadoras, limitando la frecuencia y las rutas disponibles de los barcos de mercancías e impulsando precios al alza en un contexto económico desfavorable e inflacionario.

La Comisión de Puertos comparte los objetivos de descarbonización de la UE y los considera prioritarios, si bien cree que resulta imprescindible establecer un itinerario regulatorio que garantice al mismo tiempo la competitividad de nuestro tejido productivo con respecto al de otros países de nuestro entorno y otros bloques económicos y comerciales en un mundo-mercado globalizado.

En su redacción actual, la directiva podría generar impactos negativos significativos en las cadenas logísticas, en los tráficos y en la conectividad del sistema portuario de nuestro país, especialmente el de la vertiente mediterránea por la proximidad de puertos no UE, así como posibles distorsiones y desvíos de comercio perjudiciales para nuestro sector exterior. Estos efectos se darían en un contexto económico desfavorable caracterizado por una presión inflacionaria muy significativa. En este sentido, cabe resaltar que el 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones españolas transitan por los puertos del Estado, con lo que cualquier medida que repercuta negativamente en la competitividad de los puertos españoles, se trasladaría de un modo u otro a nuestras empresas.

La aplicación de la directiva al sector marítimo podría generar un efecto sustitución de los puertos de la UE sujetos a lo previsto en la misma, por otros puertos limítrofes exentos de su aplicación, trasladando parte de la cadena de suministro europea a terceros países, limitando rutas y frecuencias marítimas e impulsando aún más los precios al alza para nuestro tejido productivo.

Adicionalmente a estos efectos económicos y comerciales, los efectos medioambientales perseguidos por la directiva tampoco se alcanzarían en el ámbito marítimo. De acuerdo con los análisis efectuados en el seno de la Comisión de Puertos, el desvío de rutas hacia puertos no UE para tratar de eludir el pago de los derechos de emisión incentivaría el surgimiento de 'paraísos de CO2 generándose una fuga de emisiones de carbono desde la UE a países próximos. Además, este proceso alargaría las rutas e incrementaría el uso del transporte de mercancías por carretera y/o cabotaje, lo que generaría un mayor volumen neto de emisiones.

Desde un punto de vista estratégico, el desvío de tráfico marítimo a puertos fuera de la Unión sería una mala noticia, contraria a la finalidad de autonomía estratégica abierta que persigue la UE. Hay que tener en cuenta además que España es actualmente el primer país de Europa en cuanto a movimiento de contenedores, sumados todos sus puertos, motivado por su posición geográfica en el cruce de las líneas marítimas mundiales norte-sur y este-oeste, configurándose como una gran plataforma logística en el sur de Europa. Esta amplia conectividad y la facilidad de acceso a líneas prácticamente con todo el mundo constituyen una palanca de competitividad de primera magnitud para los intercambios comerciales de nuestras empresas.

Es por eso que la Comisión de Puertos de la Cámara de Comercio de España considera imprescindible que la Comisión Europea amplíe el análisis de las consecuencias de la aplicación de este sistema en el transporte marítimo, especialmente en la actual coyuntura económica nacional e internacional, ajustando la previsión actual de aplicación.

Esta coyuntura política y económica debe figurar en la agenda de la Unión a los efectos de la adopción de acuerdos y medidas que afronten circunstancias tales como la alteración de precios y la disponibilidad de las materias primas o la inflación, y debe servir igualmente para redefinir el proceso de aplicación progresiva de la medida que nos ocupa en relación con el transporte marítimo y sus emisiones.

Propuestas de modificación

En este contexto, y para prevenir los efectos no deseados tanto en el medio ambiente como desde el punto de vista económico y comercial, en la Comisión de Puertos se ha trabajado en diferentes propuestas de modificación de la directiva, entre ellas:

1. Modificación de la definición de 'Port of Call': se propone evitar que una parada en un puerto de transbordo en un país no UE 'ponga a cero' el contador de CO₂ de la travesía con la finalidad de minorar desvíos de rutas a puertos limítrofes a la UE.

2. Transición más progresiva para determinadas rutas: se propone la extensión del esquema general de aplicación progresiva del pago por derechos de emisión para rutas transoceánicas con recorridos superiores a los 3.000 km a fin de evitar su desvío hacia otros puertos no UE.

3. Esquema de incentivos y fondos para adaptación: se propone la puesta en marcha de un esquema de incentivos para operadores de rutas transoceánicas que realicen un número significativo de operaciones en puertos UE a fin de que no alteren las rutas para evitar el sobre coste de los derechos de emisión.

Asimismo, se propone una aplicación efectiva y ágil del denominado Fondo Océano, que está incluido tentativamente en la directiva y que tiene el propósito de impulsar ayudas para la adaptación y descarbonización del sector. Dichos fondos de adaptación deben contar con la estructura de gestión necesaria para su efectivo funcionamiento, incluyendo aquellos medios que sean necesarios en cada Estado miembro para tener un alcance real y acelerar las modificaciones necesarias en la cadena logística en su conjunto.

Presidida por el presidente de la Cámara de Comercio de Valencia y del Consejo Valenciano de Cámaras, José Vicente Morata, la Comisión de Puertos está compuesta por las principales autoridades, agentes y operadores logísticos portuarios, empresas y cámaras de comercio territoriales.

