

Una década clave para el sector del transporte marítimo

INFORME «IT'S TIME: HOW TO MAKE SHIPPING'S 'DECADE OF ACTION' A REALITY»
 ELABORADO POR LLOYD'S REGISTER Y LONGITUDE
 RESUMEN Y TRADUCCIÓN DE ANAVE

La Sociedad de Clasificación Lloyd's Register, en colaboración con la agencia Longitude del grupo editorial Financial Times, ha elaborado un informe a partir de las opiniones de varios directivos de empresas del sector marítimo y de la cadena de suministro, instituciones y de inversión.

En dicho informe se exponen los puntos de vista y las directrices que se deberían seguir en lo que han llamado la 'Década de acción' para el transporte marítimo si este sector quiere conseguir los objetivos de descarbonización marcados por la OMI e incluso llegar más allá.

En 2030 deben existir buques oceánicos con cero emisiones viables comercialmente, que marquen el rumbo para la completa descarbonización del sector marítimo. En palabras de Nick Brown, director general del Grupo Lloyd's Register, «ha llegado el momento de la descarbonización para el transporte marítimo. El sector no debe preguntarse ya el cuándo. Debe empezar ahora mismo y la cuestión es el cómo».

Para conseguir dichos objetivos Naciones Unidas ha determinado que los combustibles con cero emisiones deben suponer el 5% del total de la mezcla de combustibles del sector marítimo en 2030. Es el punto de inflexión que permitirá alcanzar la descarbonización en 2050.

La adopción de estos combustibles debería seguir una curva en «S» en tres fases: una primera de lenta adopción, hasta lograr el mencionado 5%; una segunda fase de difusión, hasta conseguir un 27% en 2036; y finalmente una etapa de reconfiguración, que se alcanzaría en 2046, con un 93% de combustibles de cero emisiones en el sector (ver gráfico).

El estudio de Lloyd's Register identifica



cinco acciones a lo largo de su 'Década de acción' que permitirán al transporte marítimo conseguir estos objetivos.

1. Normativa global y uniforme que apoye una acción de todo el sector

Existe el consenso generalizado de que una normativa global y uniforme es fun-

damental para la consecución de los objetivos y el cumplimiento de los calendarios en la lucha contra el cambio climático del transporte marítimo. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha establecido en su Estrategia inicial una reducción del 50% de las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo para 2050 en comparación con 2008. Sin embargo, otros organismos como la 'Getting To Zero Coalition', algunos gobiernos y grandes empresas han anunciado, ya objetivos de cero emisiones para dicha fecha.

Las normas de la OMI deberían asegurar la igualdad de condiciones y la libre competencia para todos los participantes, indistintamente de dónde operen. El transporte marítimo es una actividad global y las normas que lo regulan también deben ser globales. Para Roel Hoenders, responsable de Contaminación del Aire y Eficiencia Energética de la OMI, «las normas de la OMI no provocan una distorsión del mercado y lo que es más importante, no llevan a una situación en la que se pueden producir 'fugas de carbono' [una situación en la que determinados negocios o países reducen sus propias emisiones de carbono y, al hacerlo, transfieren esas emisiones a otros Estados o agentes del mercado]».

La OMI ha adoptado medidas de obligado cumplimiento para el transporte marítimo para cumplir los objetivos de reducción de la intensidad de carbono es-

DNV

tablecidos para 2030. Pero, según Hoeners, «debe introducir medidas basadas en el mercado (Market Based Measures, MBM), poner un precio a las emisiones de carbono y establecer unas directrices sobre emisiones durante el ciclo de vida para cubrir la brecha actual de precios entre los combustibles convencionales y los alternativos».

Las MBM ponen un precio a las emisiones de dióxido de carbono o su equivalente de otros gases de efecto invernadero, generando un incentivo económico para reducir dichas emisiones. El debate se sitúa ahora en quién debería regular dichos precios y quién debería beneficiarse de ellos, explica Lasse Kristoffersen, vicepresidente de la Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping, ICS) y director general de la naviera Torvald Klaveness.

Para algunos, la normativa relativa a las emisiones no se está desarrollando con la rapidez suficiente y algunos grupos de presión ecologistas ven insuficientes las medidas adoptadas en la Estrategia inicial de la OMI para poder cumplir los objetivos de reducción de la temperatura global establecidos en los Acuerdos de París.

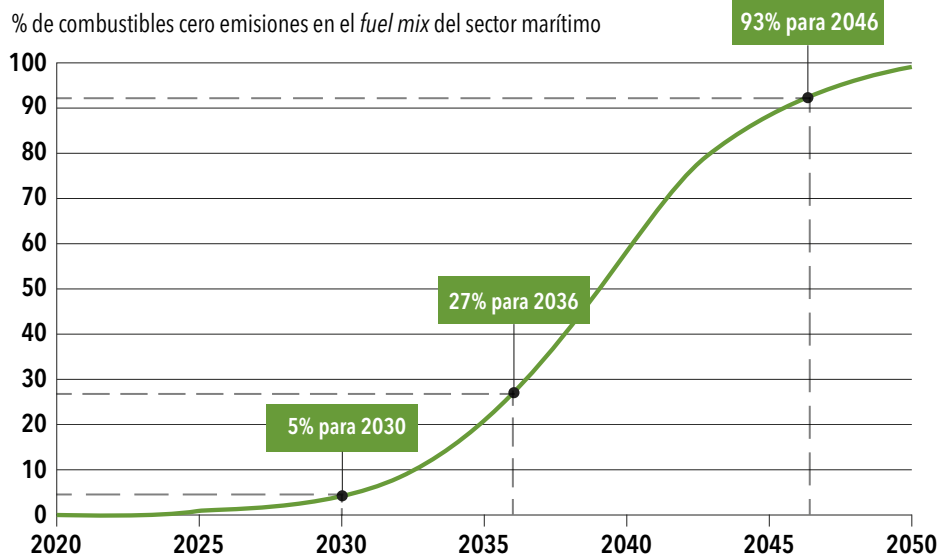
Pero el proceso de toma de decisiones en la OMI es largo y complejo, y los consensos no siempre gustan a todos los Estados miembros. Acelerar dicho proceso requerirá un análisis del beneficio neto que la normativa pueda producir, a la vez que establecer mecanismos para mitigar un posible impacto desproporcionado en algunos Estados.

Según Mark Lutes, consultor de Clima y Energía para World Wildlife Fund, si para 2023, fecha en la que se van a revisar los objetivos de emisiones de la Estrategia inicial de la OMI, no se alcanza un consenso respecto a los objetivos de emisiones para 2050, entonces comenzarán a proliferar normativas nacionales o regionales para regular el transporte marítimo nacional o internacional, como ya está haciendo la Unión Europea.

En cualquier caso, el riesgo de una regulación unilateral ya es un hecho para los buques que escalen en puertos europeos a partir de 2023, tal y como recoge el paquete 'Fit for 55' hecho público por la Comisión Europea este pasado mes de julio.

El transporte marítimo debe asumir su papel catalizador y aprovechar la oportunidad de liderar el cambio marcando objetivos ambiciosos y pilotando el desarrollo tecnológico con el que alcanzar la viabilidad y la oferta de posibles soluciones. Para Katherine Palmer, responsable de transporte marítimo en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, reconocer ese papel catalizador puede ayudar a descarbonizar

Grado de adopción de combustibles con cero emisiones para la descarbonización en 2050



Naciones Unidas ha determinado que para lograr la descarbonización del sector marítimo en 2050, los combustibles con cero emisiones deberán suponer el 5% del total de la mezcla de combustibles en 2030

no solo el transporte marítimo, sino también las cadenas de suministro y otros sectores industriales.

2. Superar las barreras para el desarrollo de la infraestructura

Desarrollar y poner en marcha la producción de combustibles alternativos sostenibles y la necesaria infraestructura para su manejo, transporte y distribución es una de las mayores barreras para la descarbonización del transporte marítimo. Según Simon Bennett, director general de desarrollo sostenible en The China Navigation Company, sustituir los combustibles convencionales por otros de bajas o cero emisiones «no se conseguirá simplemente con un cambio de motor y formación de tripulaciones». Hacen falta infraestruc-

turas de producción, de transporte y de suministro para los nuevos combustibles que supondrá alrededor del 80% o el 90% del coste de la descarbonización. Es necesaria una inversión mucho mayor en tierra que a bordo del buque.

«Si los proveedores de amoníaco, metanol o biocombustible no desarrollan la infraestructura, el naviero puede tener un precioso buque nuevo, con un precioso motor nuevo, que no puede navegar en ningún sitio», explica Bennett. Por ello es fundamental que ambos procesos avancen a la vez. Los proveedores solo construirán las infraestructuras cuando exista la demanda y solo se construirán los buques si esta infraestructura existe.

Se trata de un desafío para todo el mundo, incluidas las empresas líderes del sector. Éstas son las primeras en marcar el camino, tal y como está ocurriendo, pero no van a asumir una desventaja competitiva porque sí. «El desarrollo debe ser gradual y uniforme, de manera que todo el mundo pueda adaptarse. Además, el sector debe encontrar la forma de canalizar fondos para apoyar a aquellos que se encuentran en una excesiva desventaja o que asumen riesgos en la búsqueda de las mejores soluciones», declara el presidente del grupo naviero BW, Andreas Sohmen-Pao.

«A pesar de que el progreso sea lento, no se debe abandonar. El transporte marítimo quiere invertir en buques libres de car-



bono, pero no puede hacerlo si la tecnología no existe o no es comercialmente viable. Así que la opción es invertir paralelamente en eólica marina, baterías para buques o biocombustibles», concluye Sohmen-Pao.

La oferta y la demanda han sido las palancas que históricamente han movido el transporte marítimo. Sería un error pensar que los catalizadores para la innovación en tecnologías sostenibles pueden venir únicamente del sector marítimo.

Para Lindsay Zingg, directora de sostenibilidad de la multinacional logística DSV Panalpina, «la presión llega desde todas partes: desde nuestro director general, desde nuestros inversores, desde nuestros clientes... Nosotros trasladamos esa presión a nuestros proveedores y así marcamos la diferencia».

3. Inversión y financiación

Encontrar la financiación necesaria para desarrollar las necesarias nuevas tecnologías y combustibles sigue siendo un desafío importante, pero cada vez están surgiendo más oportunidades de financiación dirigidas específicamente a 'ini-

Es fundamental saber cuál es el objetivo y cuánto va a costar. No se puede llevar a cabo una inversión sin saber cuál va a ser el precio real del carbono.

ciativas verdes'. Como se ha mencionado anteriormente, la presión social y empresarial son algunos de los catalizadores de este cambio, que muestra una creciente demanda por conocer las acciones ligadas al medio ambiente, la sostenibilidad y las inversiones socialmente responsables (ISR) de las empresas.

Para aprovechar esta tendencia y, con ello, las oportunidades de financiación asociadas, el transporte marítimo debe considerar la descarbonización como una inversión esencial y no como un gasto prolongado en el tiempo.

Para Jim Barry, responsable de inversión en Black Rock Alternative Investors,

«no solo es la magnitud del cambio sino la velocidad con la que se debe llevar a cabo. No hacerlo ahora solo va a convertirlo en un proceso más traumático después». Además, ninguna inversión va a dejar de tener en cuenta el retorno, ya sea económico o de otro tipo. Los inversores van a buscar las oportunidades más creíbles.

La claridad y la uniformidad son cruciales. «Es fundamental saber cuál es el objetivo y cuánto va a costar. Es una de las razones por las que una tasa sobre el carbono es un sistema preferible a unos derechos de emisión cuyo precio fluctúa enormemente en el mercado. No se puede llevar a cabo una inversión sin saber cuál va a ser el precio real del carbono», explica Andreas Sohmen-Pao.

También es fundamental que sea asequible, porque se van a necesitar fondos para apoyar las inversiones y cerrar las brechas de precio entre combustibles convencionales y alternativos. Por ahora, el mercado de capital está apoyando las inversiones ISR, los bancos están ayudando con programas de financiación 'verde' y los gobiernos están dando subvenciones. Pero, si se pudiera establecer una tasa al carbono y canalizar esos fondos de vuelta al sector marítimo, daría como resultado un sistema de autofinanciación para la descarbonización.

Por todo ello, las navieras tienen un incentivo para mejorar su perfil medioambiental, dice Peter Michael Christensen, analista de Cleaves Securities. Aun así, en algunos sectores están dudando a la hora de cerrar encargos para nuevas construcciones, porque no saben cuál va a ser la próxima tecnología. «Si compras un buque ahora puedes tener que cambiar el motor dentro de 10 o 15 años, o tener que operar el buque en navegación lenta. La cuestión se reduce a que la tecnología que se necesita para obtener los resultados que queremos no existe todavía», concluye Christensen.

4. Análisis de datos para la eficiencia e innovación

Sabemos que los datos, su análisis y la inteligencia artificial van a ser cruciales en la descarbonización del sector marítimo, a corto y a largo plazo. Según Hans Rook, presidente de la Asociación Internacional de Sistemas de la Comunidad Portuaria (IPCSA): «Si los distintos actores implicados en el complejo mundo del sector marítimo no hablan el mismo idioma se pueden producir malentendidos, retrasos e interrupciones».

Lo que no es tan conocido es la necesidad de normalizar los métodos de recopilación y medición de los datos, y el intercambio de información y las oportunidades que su desarrollo puede presentar. La cuestión no es la cantidad de datos re-

copilados, que en el sector marítimo pueden ser muchos y de múltiples orígenes, sino la calidad de éstos, su disponibilidad y normalización a lo largo de toda la cadena de suministro. «Un ejemplo de esto es el proyecto de optimización de escalas portuarias, que reconoce que la mejora de los procesos y la eficiencia de las operaciones empiezan con una buena comunicación», declara Rook.

El consumidor final reclama información sobre las credenciales medioambientales de los productos que compra. Por ello, si el transporte marítimo quiere competir con su huella medioambiental, son necesarios unos datos transparentes y rastreables de cada uno de los pasos en la cadena de suministro.

Para Jens Schmidt, fundador de la empresa tecnológica ReCarbonX Systems, los sistemas de seguimiento basados en Blockchain permiten compartir datos a lo largo de la cadena de valor sin necesidad de conocer a cada uno de los participantes que la integran y que suman datos a dicho sistema. Sin embargo, sí que puedes obligar a todos a ceñirse a unas determinadas reglas del juego.

«Históricamente, comparar datos a lo largo de la cadena de suministro ha sido como comparar peras con manzanas», explica Lindsay Zingg. «A través del grupo de trabajo Clean Cargo sabemos que esos datos están estandarizados porque todos los cargadores los calculan de la misma forma. Se pueden comparar peras con peras y manzanas con manzanas», concluye Zingg.

5. Asociaciones transversales para aprovechar las inercias

En el sector marítimo ya existen empresas que están iniciando su proceso de descarbonización. Pero no se producirá ningún cambio sustancial si siguen trabajando de forma aislada en lugar de actuar de forma transversal en la cadena de suministro.

Para Simon Bennett, debería existir un organismo global que dirigiera y modulara todas las iniciativas. «Por ahora estamos viendo una creciente cantidad de proyectos bienintencionados pero que duplican su trabajo debido al aislamiento antes mencionado», explica.

Otros ya se han dado cuenta de la fragmentación en la cadena de suministro del transporte marítimo. Según Lindsay Zingg, resulta muy complicado para las



Los datos, su análisis y la inteligencia artificial van a ser cruciales en la descarbonización del sector marítimo, a corto y a largo plazo.

grandes compañías de logística reducir sus emisiones si no pueden controlar las de sus proveedores. «Algunos de ellos han desarrollado sus propias tecnologías de combustibles sostenibles, pero no las comparten. No las venden», explica Zingg.

Katherine Palmer afirma que para conseguir una transformación de los sistemas es necesario la colaboración radical de toda la cadena de valor y alianzas entre los distintos sectores de la economía global.

«Todos los participantes tienen un papel en la llamada Década de Acción del transporte marítimo», declara Andreas Sohmen-Pao, «desde los bancos hasta los clientes,

pasando por los proveedores y los reguladores». Hace falta responder a las preguntas: ¿Cómo convertimos la descarbonización en una realidad? ¿Cómo lo hacemos de una manera que resulte sostenible y comercialmente viable?

Para un sector que hace apuestas a 25 años vista cada vez que encarga un buque, el éxito se basa en una alineación total del ecosistema marítimo en torno a las cinco sendas que se han propuesto en este artículo:

1. Normativa global y uniforme para una acción conjunta del sector.
2. Superar las barreras para el desarrollo de la infraestructura.
3. Inversión y financiación.
4. Análisis de datos.
5. Asociaciones transversales para aprovechar las inercias

Según concluye Catherine Palmer, «el sector es consciente y está comprometido con el desafío de la descarbonización y se ha generado una inercia que debe ahora convertirse en una acción inmediata para lograr ese punto de inflexión que supone llegar al 5% de los combustibles sin carbono en 2030».

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.