

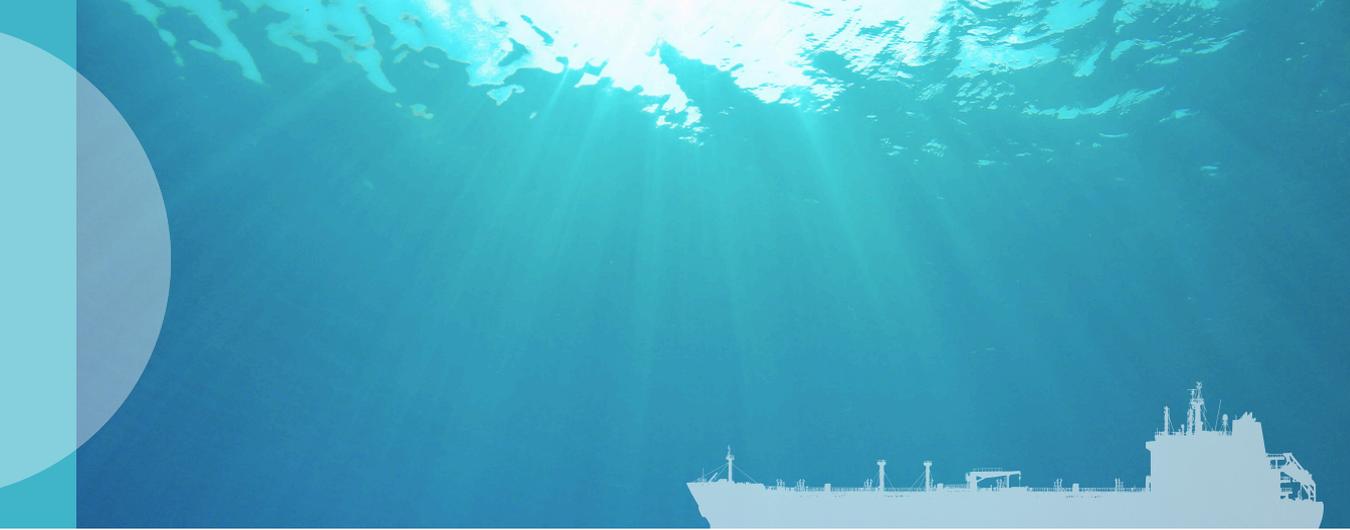


# Previsiones del transporte marítimo

Evaluación de las propuestas de medidas de mercado para la descarbonización del transporte marítimo en el marco de la estrategia de la Organización Marítima Internacional

RESUMEN EJECUTIVO Septiembre 2024





## Una nueva estrategia sobre gases de efecto invernadero para el transporte marítimo internacional

El transporte marítimo internacional es responsable de [aproximadamente el 3% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero \(GEI\), las cuales podrían aumentar un 50% de aquí a 2050 si no se toman medidas](#). La Organización Marítima Internacional (OMI) actualizó su [estrategia](#) sobre GEI en 2023, con el objetivo de alcanzar cero emisiones netas de GEI en 2050 o en torno a esa fecha. Esta estrategia incluye objetivos como la reducción de las emisiones del 20-30% para 2030 y del 70-80% para 2040 con respecto a los niveles de 2008. También aboga por una adopción del 5-10% de combustibles neutros en carbono para 2030. Aunque representan un avance, las medidas son [insuficientes](#) para alinear el sector marítimo con el objetivo del Acuerdo de París de limitar el aumento de la temperatura global a 1,5 °C.

Para mejorar el progreso, varios países y organizaciones internacionales han propuesto medidas económicas o basadas en el mercado para ayudar al sector marítimo a alcanzar sus objetivos de descarbonización.

Estas propuestas serán cruciales para configurar el futuro de las estrategias de reducción de emisiones del transporte marítimo durante las reuniones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM/MEPC) de la OMI en 2024 y 2025.

Carbon Market Watch (CMW) evaluó estas propuestas en función de los [principios](#) clave del clima y la equidad, basándose en una [metodología](#) desarrollada por la consultora medioambiental CE Delft. Estas se evaluaron en función de criterios como la alineación con el objetivo de 1,5 °C del Acuerdo de París (30 puntos), la reducción inmediata de las emisiones (30 puntos), el apoyo a las naciones y los trabajadores vulnerables (20 puntos), el uso de los ingresos para I+D e infraestructuras (10 puntos), la supervisión y aplicación efectivas (4 puntos), el alcance de las emisiones de GEI (3 puntos) y la complementariedad con los esfuerzos regionales y nacionales (3 puntos).

# Resumen de las propuestas: principales conclusiones



	Señal del precio del carbono	Puntos fuertes	Puntos débiles	A mejorar
<b>Austria et al. (UE/Japón)</b> 	Positiva, con margen de mejora (gravamen de 100 \$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sólido sistema de seguimiento</li> <li>Buen apoyo a los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de detalle en los objetivos a largo plazo</li> <li>Asignación insuficiente de fondos para investigación e innovación (I+D+i)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumentar la tasa hasta al menos 150 \$/tCO<sub>2</sub>e</li> <li>Reforzar el apoyo a la I+D+i</li> <li>Garantizar que la propuesta sea compatible con las políticas climáticas regionales</li> </ul>
<b>Bahamas et al.</b> 	Baja (se sugiere una tasa de 18,75 \$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financiación para apoyar a los trabajadores y a los países en desarrollo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Precio bajo</li> <li>Plazos imprecisos</li> <li>Falta de detalle en la asignación de ingresos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer un gravamen más ambicioso</li> <li>Adoptar un enfoque 'Well-to-Take' que cubra todas las emisiones de GEI</li> <li>Proporcionar asignaciones de fondos más claras para las naciones en desarrollo</li> </ul>
<b>Belice et al. (Pacífico)</b> 	Alta (tasa de 150 \$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fuerte énfasis en la reducción inmediata de emisiones</li> <li>Apoyo a los países vulnerables</li> <li>Sólidos mecanismos de recaudación de ingresos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de disposiciones claras para la transición de los trabajadores</li> <li>Más mecanismos de aplicación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reforzar los planes de transición de los trabajadores</li> </ul>
<b>Canada</b> 	Relativamente alto (tasa de 130 \$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compromiso de introducir un gravamen sustancial antes de 2030</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de enmiendas concretas al Anexo VI de MARPOL</li> <li>No se especifica el uso de los ingresos para I+D</li> <li>No se presta suficiente atención a los problemas de equidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumentar los objetivos de contribución a largo plazo</li> <li>Proporcionar planes de financiación detallados para I+D+i</li> <li>Potenciar el papel de los Estados rectores de puertos y de abanderamiento en el seguimiento</li> </ul>

## El caso de la propuesta de Angola et al

Esta propuesta combina una norma sobre combustibles de GEI ('GHG fuel standard' o GFS) con un mecanismo de cumplimiento flexible ('flexibility compliance mechanism' o FCM), que permite a los buques comprar «unidades correctoras» ('remedial units') si superan los límites de intensidad de combustible de GEI. Sin embargo, no funciona como una medida basada en el mercado sólida, ya que desincentiva la descarbonización al cubrir únicamente las emisiones de GEI de los buques que superen la intensidad exigida. Los ingresos potenciales recaudados con este sistema serían insuficientes para apoyar una transición y descarbonización equitativas, por lo que no se considera una medida basada en el mercado viable.

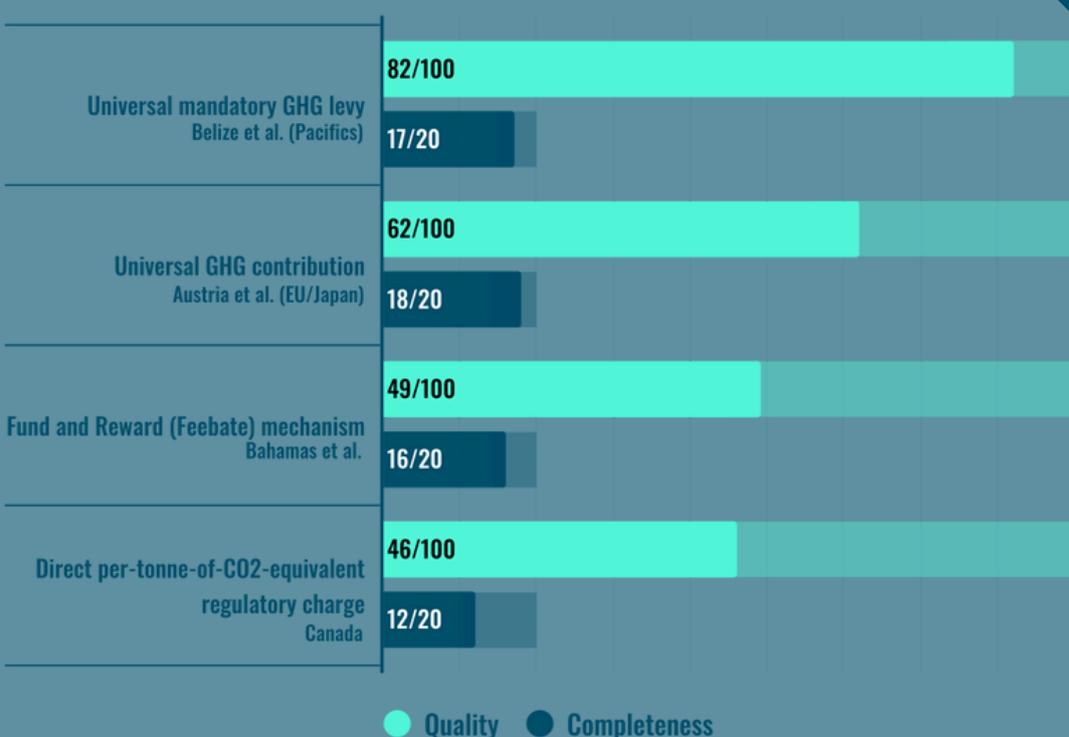
Este [análisis](#) publicado por Transport & Environment demuestra que sólo una pequeña parte de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo tendrían un precio si se aplicaran las GFS con un mecanismo de cumplimiento flexible, lo que va en contra del principio de quien contamina paga y no permite recaudar los fondos necesarios. Esto refuerza los argumentos a favor de una medida económica real, como una tasa, además de un GFS+FCM, en lugar de sólo este último.

# Conclusión y recomendaciones

Para cumplir los objetivos de descarbonización de la OMI, las medidas basadas en el mercado deben ser ambiciosas, con un gravamen sustancial para incentivar el cambio hacia tecnologías de emisiones cero y generar fondos suficientes. Las propuestas deben garantizar una reducción inmediata de las emisiones, apoyar a las naciones vulnerables y generar ingresos significativos para la investigación y las infraestructuras de descarbonización.

Alinearse con el objetivo de 1,5 °C del Acuerdo de París requiere valores de gravamen más elevados y mecanismos de aplicación más fuertes. Las propuestas que incorporen una transición equitativa para los países y trabajadores vulnerables, y garanticen que no se socavan las políticas regionales y nacionales tendrán más posibilidades de impulsar un cambio significativo en el sector del transporte marítimo.

Puede consultar la evaluación completa de CMW [aquí](#).





*Esta versión en español del informe original es el resultado de una traducción automática verificada por un humano. Esta versión se pone a disposición para facilitar la consulta del informe por un público no anglófono. No obstante, animamos a los lectores a consultar la versión original en inglés en lugar de esta traducción, ya que el documento traducido puede contener algunas imprecisiones debidas a la traducción automática.*

## CONTACT

### **Bastien Bonnet-Cantalloube**

Experto en descarbonización de la aviación y el transporte marítimo

[bastien.bonnet@carbonmarketwatch.org](mailto:bastien.bonnet@carbonmarketwatch.org)



*Esta publicación está financiada por la Comisión Europea a través del programa LIFE. La información y las opiniones presentadas en este informe pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente la opinión oficial de la Comisión Europea.*