Acaso la OMI cambia el rumbo de la transición



Por: [Emmy Hawker](https://www.esginvestor.net/author/emmyhawker/)

23rd agosto 2023

Dado que el comercio mundial depende en gran medida del transporte marítimo, lograr cero emisiones netas puede poner viento en las velas de las ambiciones climáticas de otras industrias.

Según la [**declaración de misión**](https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx) de la Organización Marítima Internacional (OMI), el trabajo de la agencia de la ONU se centra en promover "un transporte marítimo seguro, ambientalmente racional, eficiente y sostenible a través de la cooperación".

Como regulador internacional armado con el apoyo de 175 estados miembros, la OMI tiene el potencial de promulgar un cambio sostenible que altere la marea en toda la [**industria naviera**](https://www.esginvestor.net/shipping-sets-sail-for-greener-horizons/), lo cual es muy necesario si el sector quiere alcanzar cero netos para 2050.

"Si bien la industria naviera es uno de los medios de transporte más eficientes en carbono, sigue siendo un gran emisor de carbono", dice [**Sam Thomas**](https://www.schroders.com/en/sk/profesionalny-investor/prehlady/trhy/green-shipping-a-%241.9tn-investment-opportunity/), analista de inversión sostenible de Schroders, a *ESG Investor*.

El transporte marítimo internacional representó el 2% de las emisiones mundiales de CO2 relacionadas con la energía el año pasado, [**según**](https://www.iea.org/energy-system/transport/international-shipping) la Agencia Internacional de Energía (AIE). Esto se debe en gran parte a que el transporte marítimo es responsable de entre el 80 y el 90% del comercio mundial de mercancías por volumen, dijo la AIE, señalando que los buques de carga queman alrededor de 300 millones de toneladas métricas de combustible sucio cada año, produciendo mil millones de toneladas de CO2.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) ha [**estimado**](https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,comes%20with%20opportunities%20and%20challenges) que los volúmenes de comercio marítimo se triplicarán para 2050.

Se espera que la descarbonización de la industria naviera cueste más de US $ 1 billón para 2050, según un [**informe**](https://www.globalmaritimeforum.org/content/2022/09/Climate-action-in-shipping-progress-towards-shippings-2030-breakthrough.pdf) publicado por la consultora marítima UMAS y los Campeones de Alto Nivel de Cambio Climático de la ONU.

"La economía global depende enormemente del transporte marítimo, por lo que es un sector especialmente importante para hacerlo bien", dice Mark Lutes, Asesor Senior de Política Climática Global de WWF International.

"Si podemos romper la tuerca en la descarbonización del transporte marítimo, allanará el camino para el progreso y el éxito en otros sectores".

La OMI tiene uno de los papeles más importantes que desempeñar para romper esa tuerca y facilitar la alineación de las políticas nacionales y los flujos de capital con una trayectoria de temperatura de 1,5°C.

"En este sector, sabemos lo que hay que hacer, tenemos actores importantes que están listos para moverse tanto en el sector privado como en el público, y tenemos un único regulador global, la OMI, que puede establecer reglas que impulsarán el cambio", dice Susan Ruffo, Asesora Principal para el Océano y el Clima de la Fundación de las Naciones Unidas.

Pero, como se ha destacado a menudo en la cobertura de *ESG Investor*, nada sobre la transición climática es simple.

Esta explicación considera el progreso realizado por la OMI hasta la fecha, cómo se compara con los esfuerzos nacionales y dónde encajan los inversores en el rompecabezas del transporte marítimo sostenible.

**¿Qué progresos ha realizado la OMI?**

El 7 de julio, en la 80ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 80), los Estados miembros de la OMI aprobaron la "Estrategia de la [**OMI 2023 sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques**](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/Clean%20version%20of%20Annex%201.pdf)" del regulador.

La nueva estrategia introduce nuevos "puntos de control indicativos" cruciales: una reducción del 20-30% en las emisiones del transporte marítimo internacional para 2030, y una reducción mínima del 70% en las emisiones para 2040, en relación con los niveles de 2008.

El objetivo de 2040 requerirá una [**reducción del 90-95%**](https://www.u-mas.co.uk/wp-content/uploads/2023/07/MEPC-80-overview-FAQs-UMAS-.pdf) en la intensidad promedio de GEI de un buque. Las reducciones de emisiones deben tener en cuenta el ciclo de vida completo (bien hasta despertar), lo que significa que la OMI considerará la producción, entrega y uso de combustible a bordo de los buques, así como las emisiones producidas posteriormente.

Las tecnologías, combustibles y / o fuentes de energía de emisiones de GEI cero o casi cero deben representar al menos el 5% (luchando por el 10%) de la energía utilizada por el transporte marítimo internacional para 2030, se ha comprometido la OMI.

Por primera vez, la OMI también ha acordado un objetivo general para lograr cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) para 2050 o alrededor de esa fecha.

Ruffo también acoge con satisfacción el reconocimiento de la estrategia de la importancia de tener en cuenta los impactos en las naciones más vulnerables, la gente de mar y otros trabajadores marítimos, señalando que esta es una parte crucial para garantizar una transición "justa y equitativa".

Los mecanismos de implementación a corto y mediano plazo para alcanzar estos nuevos objetivos aún no se han finalizado, pero la OMI ha confirmado que desarrollará un estándar global de combustible de GEI para garantizar la eliminación gradual de los combustibles insostenibles, así como la introducción gradual de un mecanismo de fijación de precios para las emisiones de GEI.

Ambas medidas deben finalizarse en 2025 y entrar en vigor a partir de 2027.

"La adopción de la [estrategia] es un desarrollo monumental para la OMI y abre un nuevo capítulo hacia la descarbonización marítima", [**dijo**](https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx#:~:text=The%202023%20GHG%20Strategy%20states,marine%20fuel's%20GHG%20intensity%3B%20and) el Secretario General de la OMI, Kitack Lim.

"Al mismo tiempo, no es el objetivo final. En muchos sentidos, es un punto de partida para el trabajo que debe intensificarse aún más en los años y décadas que tenemos por delante".

El objetivo anterior de la OMI para 2018 era reducir a la mitad las emisiones anuales de CO2 del sector naviero para [**2050**](https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx). También [**introdujo**](https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/CII-and-EEXI-entry-into-force.aspx) el Indicador de Intensidad de Carbono (CII) y el Índice de Eficiencia Energética de Buques (EEXI), que entraron en vigor el 1 de enero.

El EEXI requiere que los buques con más de 400 toneladas de arqueo bruto (gt) de capacidad determinen su eficiencia energética en comparación con una línea de base (que varía según el tamaño del buque). La OMI [**dijo que**](https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/CII-and-EEXI-entry-into-force.aspx) el EEXI de un barco debe ser inferior al EEXI requerido para su tamaño para garantizar que el barco cumpla con el estándar mínimo de eficiencia energética. El CII determina la tasa anual de descarbonización necesaria para garantizar la mejora continua de la intensidad operativa de carbono de un buque.

La estrategia revisada de 2023 ahora ofrece a la industria "una dirección clara, una visión común y objetivos ambiciosos para guiarnos a entregar lo que el mundo espera de nosotros", según Lim.

**¿La nueva estrategia va lo suficientemente lejos?**

Como regulador internacional, la OMI tiene una "enorme influencia" que no existe en casi ningún otro lugar en el trabajo climático internacional, dice Ruffo.

Sin embargo, hay un signo de interrogación sobre la ambición relacionada con el clima de la OMI.

Para los principales actores de la industria naviera que ya tienen objetivos de cero emisiones netas, es poco probable que la nueva estrategia provoque un cambio importante en sus planes de transición, admite Thomas de Schroders.

"Pero el resto de la industria ahora se verá obligada a seguir un camino de descarbonización mucho más estricto", señala.

Lutes de WWF dice que es "algo crítico" con la estrategia porque no está realmente alineada con 1.5°C.

Señala la indulgencia de la estrategia actualizada, ya que estipula que el cero neto debe lograrse "para o alrededor" de 2050, lo que sugiere que hay cierto margen de maniobra para que las compañías navieras se queden cortas.

Lutes reconoce que la estrategia actualizada es, sin embargo, "un gran paso adelante" y "envía una fuerte señal al sector naviero y sus proveedores de combustible".

Sobre el papel, los nuevos objetivos están alineados con mantener el calentamiento global muy por debajo de 2 ° C para 2050, pero la industria naviera internacional aún [**superará**](https://www.esginvestor.net/is-missing-1-5c-the-end-of-the-world/) la vía de temperatura más ambiciosa de 1.5 ° C, según una [**investigación**](https://theicct.org/marine-imo-updated-ghg-strategy-jul23/) del Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT).

El informe señaló que la plena implementación de la estrategia 2023 dará como resultado que el transporte marítimo internacional supere su participación actual en el presupuesto mundial de carbono de 1.5 ° C para 2032. Sin embargo, el sector se mantendrá en torno a 1,7°C "si sigue la senda de reducción de emisiones implícita en esta estrategia revisada".

Sin embargo, el verdadero impacto de la estrategia 2023 no se sentirá hasta que la OMI finalice el estándar de combustible y el mecanismo de fijación de precios de emisiones antes mencionados.

"El hecho de que la OMI esté considerando activamente poner un precio a las emisiones es potencialmente un cambio de juego mucho más allá del sector marítimo", dice Ruffo a *ESG Investor*, sugiriendo que tener un precio obligatorio sobre el carbono en un sector tan importante "podría ayudar a sentar un precedente en otras áreas".

Las evaluaciones de impacto para el estándar de combustible y la fijación de precios de emisiones se llevarán a cabo a lo largo de 2024. Después de la fecha de aplicación programada para 2027 para estos mecanismos, la OMI [**planea**](https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx) revisar la estrategia 2023 en el MEPC 86 en el verano de 2027, completando la revisión y adoptando la estrategia de la OMI 2028 para el otoño de 2028.

"La OMI ha puesto al sector del transporte marítimo en el estadio correcto, pero su cronograma actual no le da mucho tiempo al sector para tener un impacto en su objetivo de 2030", dice Lutes.

Ruffo agrega que el sector marítimo ahora tiene la oportunidad de "ser un modelo de cómo debería ocurrir la transición energética", siempre que la nueva estrategia de la OMI se implemente por completo.

**¿Cómo se compara la estrategia de la OMI con los enfoques nacionales?**

Como nota positiva, ha habido una creciente actividad de los gobiernos sobre el tema de la descarbonización del transporte marítimo a nivel nacional y regional.

"La estrategia de la OMI establece el estándar de lo que los planes nacionales deben aspirar a lograr", dice Ruffo de la Fundación de las Naciones Unidas.

Al igual que con muchas otras facetas de la regulación relacionada con el clima, la UE ha sido uno de los pioneros en el desarrollo y la aplicación de su estrategia marítima sostenible.

Este año, la UE alcanzó dos acuerdos importantes.

El primero se refiere a la [**inclusión**](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7796) del transporte marítimo en el [**Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE)**](https://www.esginvestor.net/assembling-the-pieces-of-the-carbon-pricing-puzzle/) de la UE, que implementará una eliminación gradual de los "derechos de emisión de carbono gratuitos" para el sector entre 2024-26, asegurando que la industria elimine gradualmente las emisiones para evitar un mayor gasto.

La [**iniciativa FuelEU Maritime**](https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/) de la UE también se aplicará a partir del 1 de enero de 2025. Impondrá restricciones a la intensidad media anual de GEI de la energía a bordo utilizada por los buques. Comenzando con una reducción del 2% en 2025 en comparación con los niveles de intensidad de 2020, aumentará al 6% para 2030 y, finalmente, alcanzará el 80% en 2050.

Mientras tanto, la Ley de Reducción de la Inflación de los Estados Unidos [**(IRA),**](https://www.esginvestor.net/turning-one-celebrating-the-inflation-reduction-acts-first-birthday/) que se convirtió en ley el año pasado, incluye [**apoyo directo**](https://www.epa.gov/inflation-reduction-act/clean-ports-program#:~:text=The%20Inflation%20Reduction%20Act%20of,air%20pollutants%20at%20U.S.%20ports.) para la reducción de emisiones portuarias a través de la electrificación y contribuirá aún más a construir la cadena de suministro de amoníaco verde nacional del país a través de sus [**incentivos fiscales al hidrógeno limpio**](https://climateinstitute.ca/publications/hydrogen-tax-credits-in-the-u-s-inflation-reduction-act/#:~:text=The%20Inflation%20Reduction%20Act%20package,and%20alternative%2Dfuel%20refuelling%20infrastructure.).

Más recientemente, en junio, se [**presentaron**](https://www.whitehouse.senate.gov/news/release/on-world-oceans-day-whitehouse-and-padilla-introduce-pair-of-bills-to-reduce-ocean-shipping-emissions) al Senado de los Estados Unidos la Ley Internacional de Responsabilidad contra la [**Contaminación Marítima**](https://www.congress.gov/bill/118th-congress/senate-bill/1920?s=1&r=70) y la [**Ley de Navegación Limpia de 2023**](https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/8336/text?r=7&s=1).

La Ley Internacional de Responsabilidad por la Contaminación Marítima impondría una tarifa de contaminación de US $ 150 por tonelada de emisiones de carbono producidas por grandes buques de transporte en puertos de los Estados Unidos, así como tarifas para óxidos de nitrógeno (US $ 6.30 / lb) y dióxido de azufre (US $ 18 / lb). La tarifa sobre las emisiones de carbono se eliminaría gradualmente si la OMI implementa su mecanismo de fijación de precios de emisiones planificado y establece una tarifa que sea igual o mayor que los US $ 150 propuestos por tonelada de CO2.

La Ley de Envío Limpio ordenaría a la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) establecer estándares de intensidad de carbono cada vez más estrictos para el envío de combustible para 2040, en línea con los objetivos del Acuerdo de París.

Es alentador que los gobiernos también estén demostrando su voluntad de trabajar juntos.

En la COP27, el primer ministro de Noruega, Jonas Gahr Store, y el enviado presidencial especial de Estados Unidos, John Kerry, [**lanzaron**](https://www.esginvestor.net/live/cop27-green-shipping-net-zero-challenge-launched/) el Green Shipping Challenge para alentar a los actores de las cadenas de valor del transporte marítimo a asumir compromisos de cero emisiones netas alineados con París y a los responsables políticos a apoyar el avance de los corredores de transporte ecológico.

Desde entonces, varios gobiernos han anunciado planes para colaborar en corredores de envío ecológicos, incluidos [**Singapur y Australia**](https://www.offshore-energy.biz/singapore-and-australia-to-establish-green-shipping-corridor-by-2025/), [**Estados Unidos y el Reino Unido**](https://gcaptain.com/u-s-and-uk-collaborating-on-green-shipping-corridors-to-achieve-zero-emissions-by-2050/), y [**Portugal y Brasil**](https://splash247.com/portugal-and-brazil-ink-green-shipping-corridor-agreement/).

En mayo, Asela Peneueta, del Ministerio de Comunicaciones y Transporte del Gobierno de Tuvalu, [**instó**](https://climatechampions.unfccc.int/green-shipping-corridors-must-not-strand-island-states/) a los actores estatales a considerar la equidad de estos corredores de transporte marítimo verdes, señalando que "ninguno de los corredores verdes anunciados hasta la fecha ha incluido a los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID), con la excepción de Singapur".

Si bien hay muchas promesas a nivel nacional, Lutes de WWF International dice que cualquier otra cosa que no sea una estrategia global será "menos que ideal", ya que conducirá a un enfoque global fragmentado.

"El mejor resultado es que la OMI instale regulaciones sólidas a nivel mundial que establezcan una dirección muy clara para la política y las expectativas de las empresas", dice.

"Sin eso, la transición para el transporte marítimo será muy incierta y dependerá demasiado de las políticas regionales y nacionales para impulsar las cosas. Algunas compañías comenzarán a actuar y otras no; Hay más riesgo de activos varados".

**¿Qué papel deben jugar los inversores?**

Donde hay un desafío (cumplir con la estrategia de descarbonización 2023 de la OMI), hay una oportunidad (invertir en soluciones que permitan al sector alcanzar el cero neto).

"Esencialmente, los buques que no hacen nada para reducir las emisiones podrían enfrentar un triple golpe de sanciones financieras, impuestos más altos al carbono y una menor demanda de los consumidores", dice Thomas de Schroders.

"Creemos que esto presenta algunas oportunidades de inversión muy interesantes en toda la cadena de valor del transporte marítimo ecológico".

A corto plazo, algunos ejemplos de soluciones incluyen el desarrollo de sistemas de gestión de energía y rendimiento del viaje, así como el rediseño de las estructuras de envío para que sean más eficientes energéticamente.

A largo plazo, una de las mayores áreas de oportunidad para los [**inversores**](https://a.storyblok.com/f/109506/x/91faaae026/investor-expectations-for-shipping-transition-to-net-zero.pdf) radica en el desarrollo de combustibles sostenibles.

El informe de la AIE señaló que, históricamente, los combustibles a base de petróleo han satisfecho más del 99% de la demanda total de energía para el transporte marítimo internacional. En un mundo con cero emisiones netas, esto está lejos de ser sostenible, lo que significa que existe la oportunidad de invertir en la ampliación de combustibles alternativos, incluidos los biocombustibles, el hidrógeno verde y el amoníaco.

El año pasado, los biocombustibles cubrieron menos del 0,5% de la demanda mundial de envíos internacionales, dijo la AIE. Para alinearse con el escenario de cero emisiones netas de 2050 de la agencia, los combustibles de bajas emisiones deberán representar alrededor del 15% de la demanda total de energía para 2030.

Un informe adicional de 2021 publicado por la Agencia Internacional de Energía Renovable (IRENA) señaló que los combustibles verdes a base de hidrógeno deberán ser "la base de un sector naviero internacional descarbonizado", y la industria requerirá 46 millones de toneladas (Mt) de hidrógeno verde para [**2050**](https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2021/Oct/IRENA_Decarbonising_Shipping_2021.pdf). El setenta y tres por ciento de esto se necesitará para producir e-amoníaco, el 17% para e-metanol y el 10% para ser utilizado directamente como hidrógeno líquido, dijo IRENA.

El informe agregó que hasta 143 Mt de amoníaco renovable podrían utilizarse para el envío internacional para 2050, pero, debido al suministro insuficiente en el corto plazo, "la utilización inmediata de amoníaco renovable puede ser un desafío".

A partir de mayo de 2023, había más de 200 proyectos piloto y de demostración centrados en tecnologías de embarcaciones de cero emisiones, [**según**](https://cms.globalmaritimeforum.org/wp-content/uploads/2023/05/Getting-to-Zero-Coalition_Mapping-of-Zero-Emission-Pilots-and-Demonstration-Projects_Fourth-edition.pdf) el Foro Marítimo Mundial. Más de 50 de estos se basaron en amoníaco, 30 en recipientes alimentados con metanol y 15 en combustión de hidrógeno.

[**El año pasado**](https://insights.clarksons.net/green-technology-tracker-january-2023/), 90 pedidos de nueva construcción (11% por tonelaje) para buques fueron para buques listos para amoníaco, mientras que 43 fueron para buques listos para metanol y tres para buques listos para hidrógeno.

Las grandes empresas de petróleo y gas también se están aventurando en el espacio. El mes pasado, BP [**invirtió**](https://www.bp.com/en/global/corporate/news-and-insights/press-releases/bp-expands-investment-in-bioenergy-collaborating-with-us-biofuels-developer-wastefuel.html) 10 millones de dólares en el desarrollador estadounidense de biocombustibles WasteFuel y firmó un memorando de entendimiento.

Lutes de WWF International dice que hay muchas vías de oportunidad, y mucho para sentirse positivo, pero es hora de que la industria naviera "se mueva ahora".

"No hay tiempo para una transición llena de altibajos.

"Lo que la OMI ha esbozado en su nueva estrategia debería ser el mínimo al que aspiran las empresas, los inversores y los responsables políticos.

"La verdadera ambición será alinearse con un camino de 1.5°C".

ARTÍCULOS RELACIONADOS: [RIESGO CLIMÁTICO](https://www.esginvestor.net/tag/climate-risk/), [SOLUCIONES CLIMÁTICAS](https://www.esginvestor.net/tag/climate-solutions/), [REDUCCIÓN DE EMISIONES](https://www.esginvestor.net/tag/emission-reduction/), TRANSICIÓN [ENERGÉTICA](https://www.esginvestor.net/tag/energy-transition/), [DESTACADO2](https://www.esginvestor.net/tag/featured2/), [COMBUSTIBLES FÓSILES](https://www.esginvestor.net/tag/fossil-fuels/), [HIDRÓGENO](https://www.esginvestor.net/tag/hydrogen/), [CERO NETO](https://www.esginvestor.net/tag/net-zero/), CERO [NETO 2050](https://www.esginvestor.net/tag/net-zero-2050/), [INVERSIÓN CERO NETA](https://www.esginvestor.net/tag/net-zero-investing/), [POLÍTICA](https://www.esginvestor.net/tag/policy/), [REGULACIÓN](https://www.esginvestor.net/tag/regulation/), [SOSTENIBILIDAD,](https://www.esginvestor.net/tag/sustainability/) [FINANCIACIÓN DE TRANSICIÓN](https://www.esginvestor.net/tag/transition-finance/)

El transporte marítimo zarpa hacia horizontes más verdes

Por: [Emmy Hawker](https://www.esginvestor.net/author/emmyhawker/)

14th diciembre 2022

Inversión para aumentar en combustibles verdes a base de hidrógeno a medida que las regulaciones se endurecen.

Alrededor del 90% de los bienes del mundo se transportan por mar en algún momento de su ciclo de vida, desde nuestros regalos de Navidad hasta suministros cruciales de alimentos y combustible.

"Es una industria que no se puede poner en Internet; necesitaremos el transporte marítimo en los próximos años, lo que significa que tenemos que asegurarnos de que sea sostenible a largo plazo", dice Stephen Fewster, director Global de Finanzas de Envío en ING Bank, con sede en Ámsterdam.

El transporte marítimo es actualmente muy intensivo en carbono, representando alrededor del 3% de las emisiones globales, según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), y los volúmenes de comercio marítimo se triplicarán para 2050, impulsados por la demanda de carga global.

"La descarbonización del transporte marítimo está impulsada por cuatro factores: el ritmo al que bajan los costos de la tecnología y el combustible alternativo, la demanda y la voluntad de los clientes de pagar por servicios de envío 'verdes', cambios en el panorama regulatorio y la disponibilidad de financiamiento para activos verdes versus marrones", dijo Matt Stone, socio de la consultora McKinsey, a *ESG Investor*.

"Los cuatro se están moviendo rápidamente, pero los grandes desbloqueos vendrán de la aceleración de la tecnología y la reducción de los costos de combustible y los principales cambios a nivel mundial en el entorno regulatorio".

Se espera que la descarbonización de la industria naviera cueste alrededor de US $ 1 billón para 2050, según un informe publicado por la consultora marítima UMAS y los Campeones de Alto Nivel del Cambio Climático de la ONU.

Están surgiendo nuevas regulaciones en regiones como Europa, los gobiernos están haciendo planes para corredores de envío ecológicos y el regulador de transporte marítimo convocado por la ONU está introduciendo nuevas reglas de descarbonización a partir del próximo año. La presión está en marcha para que las compañías navieras se muevan más rápidamente en la transición climática.

A medida que las expectativas regulatorias obligan a las compañías navieras a trazar caminos más ecológicos a través del océano, existen oportunidades emergentes para que los inversores inviertan en la ampliación de soluciones positivas para el clima.

**Animado por las soluciones**

Con la industria naviera utilizando más de 300 millones de toneladas de combustibles fósiles al año (alrededor del 5% de la producción mundial de petróleo), la ampliación del hidrógeno verde se considera crucial.

El hidrógeno verde se produce dividiendo el agua a través de la electrólisis alimentada por electricidad generada de forma renovable. Luego se puede utilizar para impulsar naves, mientras que el oxígeno se puede ventilar de nuevo a la atmósfera sin impacto negativo.

En octubre, Hydrotug 1, llegó a un puerto en Bélgica, donde estará equipado con un sistema de combustible dual que puede funcionar tanto con 415 kg de hidrógeno comprimido como con combustible tradicional. Se espera que esté en pleno funcionamiento para el primer trimestre de 1 y eliminará las emisiones de CO2023 equivalentes de 2 automóviles.

Sin embargo, el hidrógeno verde puro no es necesariamente la solución adecuada para todos los envíos, según Chiara Mingozzi, analista junior de políticas de envío en Transport and Environment, un grupo europeo de campaña de transporte limpio.

"El hidrógeno tiene una densidad muy baja, lo que dificulta su almacenamiento en barcos grandes. Por lo tanto, los barcos más grandes tendrán que usar otros combustibles más densos hechos de hidrógeno", dice.

Por lo tanto, los combustibles verdes a base de hidrógeno, como el amoníaco y el metanol, se están volviendo cada vez más populares.

El amoníaco se produce combinando hidrógeno con nitrógeno y es más "denso en energía" en volumen a alrededor de 3,5 kWH por litro, un 30% más alto que el hidrógeno líquido. Ya se ha utilizado como combustible y fertilizante a nivel mundial, pero convertir completamente el transporte marítimo de aguas profundas en amoníaco requerirá una gran inversión en capacidad de producción. Algunas estimaciones sugieren que tendría que cuadruplicarse para 2050 (un tamaño de mercado de US $ 5 billones).

También hay preocupaciones sobre sus efectos secundarios adversos, como la toxicidad y el potencial para "alterar sustancialmente" el ciclo global del nitrógeno.

Algunas compañías navieras e inversores están expresando su preferencia por el metanol, que se produce combinando hidrógeno con CO2 capturado. Su densidad de energía volumétrica es aún mayor (4,33 kWh / l) y también es líquido a temperatura ambiente, lo que lo hace mucho más fácil de manejar que el hidrógeno verde líquido y el amoníaco, que deben almacenarse a alrededor de -253 ° C y -33 ° C respectivamente.

Hay una variedad de tipos de producción de combustible de metanol para invertir. El metanol azul se produce utilizando gas natural con captura y almacenamiento de carbono (CCS). El más sostenible, conocido como e-metanol, se produce combinando hidrógeno verde con CO2 de bioenergía con captura y almacenamiento de carbono (BECCS) o captura directa de aire (DAC).

Sin embargo, la "viabilidad" de estos combustibles alternativos aún debe demostrarse a escala, dice Rocío Núñez, analista de Moody's Investors Service, a *ESG Investor*. "Más allá de la producción y el desarrollo, las pruebas requerirán inversiones significativas", añade.

La mejor manera de garantizar que estos combustibles sostenibles a base de hidrógeno verde se prueben es respaldar a las compañías navieras conocidas que tienen "los mayores músculos para innovar y contribuir a la descarbonización", dice Hans Thrane Nielson, gerente senior de cartera de Storebrand Asset Management.

La compañía danesa de transporte internacional de contenedores Maersk es vista como líder en el desarrollo de combustibles verdes.

Con 19 buques capaces de funcionar con metanol verde que se espera que estén en operación para 2023-25, Maersk ha dicho que requerirá 750,000 toneladas de metanol verde para operar esta flota solo, lo que llevó a la compañía a anunciar siete asociaciones estratégicas a principios de este año.

A principios de noviembre, Maersk también firmó un Protocolo General de Colaboración con el gobierno español, comprometiéndose a explorar oportunidades para la producción de combustibles verdes a gran escala en España, un compromiso que podría entregar hasta dos millones de toneladas de combustibles verdes al año.

En la COP27, varias otras compañías navieras firmaron una declaración conjunta comprometiéndose a la producción y el uso "rápidos y ambiciosos" de combustibles bajos en carbono basados en hidrógeno verde, incluidos representantes de la Iniciativa de Descarbonización del Transporte Marítimo de Aspen.

**Anclaje regulatorio**

Las compañías navieras se enfrentarán a una presión cada vez mayor en los próximos años para reducir sus emisiones, gracias a un aumento de las nuevas iniciativas y regulaciones dirigidas a la descarbonización del transporte marítimo.

"Las regulaciones que tienen el mayor potencial para impulsar la adopción de e-combustibles en el transporte marítimo son la Directiva de Energía Renovable de la UE (RED III) y FuelEU Maritime, que se dirigen a los proveedores de combustible y la demanda de combustible, respectivamente", dice Mingozzi de Transport Environment. Ambas directivas se introdujeron como parte de la serie de medidas Fit for 55.

En septiembre, el Parlamento Europeo votó a favor de RED III, que incluye el compromiso de que el 5,7% de todos los combustibles para el transporte deben ser combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO), incluido el hidrógeno verde y el amoníaco verde. Además, el 1,2% de todos los combustibles para el transporte deben suministrarse al sector marítimo en forma de RFNBO.

Sin embargo, el Parlamento decidió no emitir un acto delegado que habría exigido a todos los productores de hidrógeno de energía renovable que solo obtuvieran electricidad de proyectos de energía verde. La electricidad de origen de la red se habría permitido en los casos en que podría ser compensada por energía renovable en una hora.

"RED III es el santo grial para el sector naviero; es una directiva muy fuerte que acelerará la adopción de combustibles verdes", dice Thomas Engelmann, director de Transición Energética del gestor de activos alemán KGAL.

Al mes siguiente, el Parlamento Europeo votó a favor de adoptar la ley FuelEU Marisea. Los buques que viajen dentro de la UE deberán reducir la intensidad de GEI de sus combustibles marítimos en un 2 % para 2025 (en comparación con los niveles de 2020), un 20 % para 2035 y un 80 % para 2050. Sin embargo, solo la mitad de la energía utilizada por los buques procedentes o que viajan a regiones fuera de la UE estará cubierta por la ley.

A finales de noviembre, finalmente se acordó la inclusión del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE), y esta semana continúan las negociaciones adicionales para aumentar la ambición del RCDE existente y finalizar el RCDE UE 2.

ETS 2 captura "una parte significativa de los buques oceánicos", dice Declan O'Brien, jefe de Investigación y Estrategia de Infraestructura de UBS Asset Management.

**A bordo**

El RCDE existente cubre actualmente los procesos de producción de la industria industrial y energética, estableciendo un límite a la cantidad de emisiones de CO2 que pueden liberar las empresas que cotizan en bolsa en la UE en estos sectores a través de un número limitado de créditos de «derechos de emisión gratuitos». Con el tiempo, esto será reemplazado por el Mecanismo de Ajuste en Frontera de Carbono (CBAM), para el cual el Consejo Europeo y el Parlamento anunciaron su acuerdo provisional el martes.

ETS 2 cubrirá otras industrias, incluido el transporte marítimo. El borrador actual señala que las compañías navieras que cotizan en la UE tendrán el 40% de sus emisiones cubiertas por el ETS 2 para 2025, aumentando al 70% en 2026 y al 100% para 2027. Inicialmente centrado solo en las emisiones de CO2, el óxido de nitrógeno, el hollín y el metano también se incluirán a partir de 2026.

"Sin embargo, a los niveles actuales de precios de ETS y considerando los costos estimados de reducción de carbono, no creemos que mueva mucho la aguja", señala O'Brien.

A pesar de la naturaleza extraterritorial de CBAM, la fijación del precio del carbono para la industria naviera "debe ser global y aplicarse a través de la Organización Marítima Internacional (OMI)", dice Fewster de ING Bank, señalando que "el transporte marítimo es una industria global y, por lo tanto, debe estar sujeta a regulaciones globales".

La OMI es una agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de regular el transporte marítimo, por lo que tiene la capacidad de promulgar cambios generalizados y sostenibles.

"La regulación de las emisiones del transporte marítimo internacional ha sido un progreso lento, ya que las normas de la OMI deben ser acordadas por sus 175 estados miembros, y los participantes del sector tienen motivos contradictorios para invertir en tecnologías limpias", señala Louis Bromfield, Asociado Principal de Sostenibilidad de Foresight Capital Management, con sede en el Reino Unido.

Actualmente, la OMI tiene ambiciones de reducir al menos a la mitad las emisiones anuales de CO2 del sector desde los niveles de 2008 para 2050, un objetivo que Bromfield califica como "modesto", a través del Indicador de Intensidad de Carbono (CII) y el Índice de Eficiencia Energética de Buques (EEXI), que entrarán en vigor el 1 de enero de 2023.

El EEXI requerirá que los buques con una capacidad de arqueo bruto (gt) de 400 toneladas (gt) y superiores determinen su eficiencia energética en comparación con una línea de base (que varía según el tamaño del buque). La OMI ha dicho que el EEXI de un barco debe ser inferior al EEXI requerido para su tamaño para garantizar que el barco cumpla con el estándar mínimo de eficiencia energética.

El CII determina la tasa anual de descarbonización necesaria para garantizar la "mejora continua" en la intensidad operativa de carbono de un buque, en línea con el compromiso de la OMI de reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional en un 40% para 2030.

**Navegando por delante**

También estamos viendo una mayor cooperación en materia de transporte marítimo ecológico entre los gobiernos.

Tras la Declaración de Clydebank anunciando el establecimiento de corredores de envío ecológicos en la COP26, la COP27 vio la introducción del Green Shipping Challenge.

El primer ministro noruego, Jonas Gahr Støre, y el enviado presidencial especial de Estados Unidos para el clima, John Kerry, presidieron el lanzamiento del desafío durante la Cumbre de Líderes Mundiales de la COP27, y los socios se comprometieron a llevar a cabo acciones para ayudar a desarrollar, diseñar y construir barcos de cero emisiones. Más de 40 anuncios importantes relacionados con el transporte marítimo fueron hechos por países, puertos y compañías que tienen como objetivo promover la transición a buques ecológicos y combustibles de bajas o cero emisiones.

Estos incluyen la colaboración de Australia y Singapur en corredores de transporte marítimo ecológicos y Alemania prometiendo € 30 millones al año para el desarrollo de buques climáticamente neutros.

Con el panorama regulatorio cambiando para adaptarse a la sostenibilidad, ahora depende de las empresas hacer la transición. El aumento de la certidumbre regulatoria también allana el camino para que los inversores inyecten capital en las soluciones climáticamente positivas necesarias para garantizar que la industria naviera pueda cumplir con los compromisos de cero emisiones netas.

"La industria naviera ha logrado un progreso sustancial en los últimos tres o cuatro años en la profundización de su comprensión de lo que se necesitará para descarbonizarse", dice Stone de McKinsey.

"Ahora vemos que las empresas realmente lideran la carga, y hay muy pocas salas de juntas donde el tema de la descarbonización no sea uno de los tres temas principales de discusión en la actualidad".

PUNTOS RELACIONADOS:[EMISIONES DE CARBONO](https://www.esginvestor.net/tag/carbon-emissions/), [ENERGÍA LIMPIA](https://www.esginvestor.net/tag/clean-energy/), [SOLUCIONES CLIMÁTICAS](https://www.esginvestor.net/tag/climate-solutions/), COP26, [COP27](https://www.esginvestor.net/tag/cop26/), [DESCARBONIZACIÓN](https://www.esginvestor.net/tag/decarbonisation/), [REDUCCIÓN DE EMISIONES](https://www.esginvestor.net/tag/emission-reduction/), [ETS](https://www.esginvestor.net/tag/ets/), ESTRATEGIA [DE FINANZAS SOSTENIBLES DE LA UE](https://www.esginvestor.net/tag/eu-sustainable-finance-strategy/), [COMISIÓN EUROPEA](https://www.esginvestor.net/tag/european-commission/), [DESTACADO](https://www.esginvestor.net/tag/featured/), [COMBUSTIBLES FÓSILES](https://www.esginvestor.net/tag/fossil-fuels/), [HIDRÓGENO](https://www.esginvestor.net/tag/hydrogen/), [CERO NETO 2050](https://www.esginvestor.net/tag/net-zero-2050/), [INVERSIÓN CERO NETA](https://www.esginvestor.net/tag/net-zero-investing/), [REGULACIÓN,](https://www.esginvestor.net/tag/regulation/) [SOSTENIBILIDAD](https://www.esginvestor.net/tag/sustainability/)