



2019/2193(INI)

8.10.2020

PROYECTO DE INFORME

sobre medidas técnicas y operativas para un transporte marítimo más eficiente y limpio
(2019/2193(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Karima Delli

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	8

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre medidas técnicas y operativas para un transporte marítimo más eficiente y limpio (2019/2193(INI))

El Parlamento Europeo,

- Vista su Resolución, de 15 de enero de 2020, sobre el Pacto Verde Europeo¹,
 - Vista su Posición aprobada en primera lectura el 16 de septiembre de 2020 sobre el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques²,
 - Visto el Tercer Estudio de la Organización Marítima Internacional sobre los gases de efecto invernadero³,
 - Visto el Informe final sobre el Cuarto Estudio de la Organización Marítima Internacional sobre los gases de efecto invernadero⁴,
 - Vista la Declaración Ministerial adoptada en diciembre de 2019 por las Partes Contratantes en el Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona),
 - Visto el Informe anual 2019 de la Comisión sobre las emisiones de CO₂ del transporte marítimo,
 - Vista la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos⁵,
 - Visto el artículo 54 de su Reglamento interno,
 - Vista la opinión de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0000/2020),
- A. Considerando que el transporte marítimo y los puertos desempeñan un papel esencial en la economía de la Unión, ya que el 90 % de las mercancías llegan por mar;
- B. Considerando que el sector marítimo es el sector cuyas emisiones están menos reguladas a nivel europeo pese a que utiliza el combustible más contaminante, a saber, el fuelóleo pesado;
- C. Considerando que el transporte marítimo emite alrededor de 940 millones de toneladas

¹ Textos Aprobados de esa fecha, P9_TA(2020)0005.

² Textos Aprobados de esa fecha, P9_TA(2020)0219.

³ https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf

⁴ <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/08/MEPC-75-7-15-Fourth-IMO-GHG-Study-2020-Final-report-Secretariat.pdf>

⁵ DO L 307 de 28.10.2014, pp. 1-20.

de CO₂ al año y es responsable de aproximadamente el 2,5 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero⁶;

- D. Considerando que, si no se adoptan rápidamente medidas de mitigación, las emisiones del transporte marítimo podrían aumentar entre un 50 % y un 250 % de aquí a 2050⁷, lo que pondría en peligro los objetivos del Acuerdo de París;
- E. Considerando que es necesario limitar y regular todas las emisiones del sector marítimo que sean perjudiciales para la calidad del aire y la salud de los ciudadanos;
- F. Considerando que las inversiones relacionadas con la descarbonización del sector marítimo deben seguir los principios clave de la transición justa, tales como la creación de puestos de trabajo de calidad y la adopción de medidas estructurales en materia de salud y seguridad para todos los trabajadores;

Mecanismos que incentiven las fuentes de energía limpias

- 1. Lamenta la distorsión de la competencia existente en el mercado europeo entre las fuentes de energía fósiles, que se benefician de un trato fiscal más favorable, y los combustibles alternativos limpios procedentes de fuentes de energía renovables; pide a la Comisión que ponga remedio a esa situación proponiendo el restablecimiento de las normas de competencia justa y equitativa, aplicando al transporte marítimo el principio de que quien contamina paga y fomentando el recurso en el sector marítimo a esos combustibles alternativos procedentes de fuentes de energía renovables;
- 2. Subraya la necesidad de prohibir la utilización del fuelóleo pesado, combustible que todavía utilizan muchos buques; lamenta que el transporte marítimo sea hoy en día para las compañías petroleras un medio para deshacerse de sus residuos;
- 3. Insiste en que es necesario incluir el sector marítimo europeo, tal como se define en el Reglamento (UE) 2015/757, en el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE⁸ en enero de 2022 a más tardar; propone que los ingresos del RCDE relacionados con el sector marítimo se destinen a la financiación de la investigación y la innovación para descarbonizar el transporte marítimo y los puertos europeos;
- 4. Señala que la iniciativa FuelEU Maritime debería abordar no solo los combustibles, sino también la eficiencia de los buques y sus operaciones; recuerda que, en el contexto de la revisión del Reglamento (UE) 2015/757, el Parlamento pidió que los armadores cumplieren para 2030 el objetivo en materia de eficiencia del -40 %; añade que dicha iniciativa también debería incluir un enfoque basado en el ciclo de vida que integre todas las emisiones de gases de efecto invernadero;

Puertos y flete

- 5. Recuerda la necesidad de estimular la cooperación entre todas las partes interesadas con el fin de desarrollar una política general de descarbonización de los puertos y las zonas costeras;

⁶ Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (GEI).

⁷ Tercer Estudio de la OMI sobre los GEI.

⁸ Directiva 2003/87/CE.

6. Pide a la Comisión que apoye, por la vía legislativa, el objetivo de cero emisiones para los buques amarrados, y que promueva el desarrollo y la implantación de soluciones limpias en el sector marítimo; solicita, en particular, a la Comisión que adopte rápidamente medidas para regular el acceso a los puertos de los buques más contaminantes, incluidos los cruceros, y que establezca la obligación de conectar los buques amarrados a una fuente de electricidad ecológica o a cualquier otra fuente de energía renovable; pide asimismo a la Comisión que proponga revisiones de las Directivas 2014/94/UE y 2003/96/CE;
7. Solicita a la Comisión que en el Pacto Verde promueva el transporte marítimo de corta distancia, del mismo modo que el transporte ferroviario y el fluvial, como alternativa sostenible al transporte aéreo y por carretera de mercancías y pasajeros;
8. Pide a la Comisión que revitalice el concepto de autopista del mar simplificando los criterios de acceso, concretamente por lo que se refiere a las conexiones entre puertos situados fuera de la red principal, y proporcionando un apoyo financiero significativo a las conexiones marítimas alternativas al transporte terrestre;

Zonas de control de emisiones y la OMI

9. Subraya que, desde el punto de vista sanitario y medioambiental, urge establecer en el Mediterráneo una zona de control de emisiones de SO_x a la atmósfera (SECA); pide a la Comisión y a los Estados miembros que apoyen activamente la propuesta ante la OMI del establecimiento de dicha zona antes de 2022; insta a los Estados miembros a que también apoyen el principio del rápido establecimiento de una zona de control de emisiones de NO_x (NECA), a fin de reducir las emisiones de nitrógeno en el Mediterráneo;
10. Pide a la Comisión que prevea la ampliación de esas zonas de control de emisiones a todos los mares de la Unión, con el fin de reducir el límite autorizado de NO_x y SO_x de los buques de manera homogénea;

Buques y propulsión

11. Solicita a la Comisión que garantice la aplicación de todas las medidas operativas y técnicas existentes para lograr la eficiencia energética, en particular la reducción de la velocidad, la optimización de las rutas navegables, la introducción de nuevos métodos de propulsión y una mejor optimización de la logística;
12. Señala que la digitalización del sector marítimo, los puertos y los buques debe contribuir a reducir las emisiones de dicho sector, en particular mediante un mayor intercambio de datos actualizados y controlados, así como una mejor cooperación entre los agentes del sector;
13. Acoge con satisfacción el nuevo límite del contenido de azufre en los combustibles fijado en el 0,5 % para el 1 de enero de 2020 por la OMI, y subraya que no debería conllevar un desplazamiento de la contaminación de la atmósfera al agua; pide, por tanto, a la Comisión, en total consonancia con la Directiva (UE) 2019/883, que prohíba los depuradores y los vertidos al mar de aguas residuales y otros residuos, y que vele por que se recojan y traten adecuadamente en las instalaciones portuarias receptoras; pide igualmente a la Comisión que dirija la misma solicitud a la OMI, ya que la

protección de los océanos merece una respuesta a escala mundial;

14. Solicita a la Comisión que integre la propulsión vélica en la iniciativa FuelEU Maritime;
15. Pide a la Comisión que adopte medidas para ecologizar el ramo europeo de la construcción naval, apoyando la transición hacia un modelo de economía circular que tenga en cuenta todo el ciclo de vida de los buques; insiste en que es importante apoyar y desarrollar dentro de la Unión soluciones sostenibles para el desguace de buques;

Financiación por parte de la Unión

16. Pide a la Comisión que apoye, en el marco de sus programas de financiación por la Unión, y en particular del programa Horizonte Europa, la investigación y la implantación de tecnologías y combustibles limpios; destaca el potencial que encierra la electricidad procedente exclusivamente de nuevas fuentes de energía renovables, como el hidrógeno verde, el amoníaco y la propulsión eólica; considera que los puertos son polos naturales de producción, distribución y transporte de los combustibles procedentes de fuentes de energía renovables;
17. Pide a la Comisión que considere subvencionables los proyectos cuyo objetivo sea la descarbonización del transporte marítimo y la reducción de las emisiones contaminantes, en el marco de la política de cohesión y a través de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, así como en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y el Pacto Verde;
18. Recuerda que los objetivos de descarbonización y cambio modal deben recibir el apoyo del MCE, que debe contar con más recursos presupuestarios;
19. Recuerda que las emisiones de metano tienen un impacto significativo en el cambio climático, y destaca que el dinero de los contribuyentes de la Unión solo debería utilizarse para soluciones alternativas sostenibles a largo plazo que no entrañen un riesgo de efecto de bloqueo, como en el caso del GNL;

Control y ejecución

20. Pide a la Comisión que garantice una transparencia y disponibilidad adecuadas en materia de datos sobre el comportamiento medioambiental de los buques mediante el establecimiento de un sistema de etiquetado europeo, y que aplique el concepto de «buque verde»;
21. Pide a la Comisión que revise la Directiva sobre el control por el Estado rector del puerto para permitir un control más eficaz y exhaustivo de los buques, incluyendo el cumplimiento de las normas medioambientales, sociales, de salud pública y laborales, así como posibilidades de aplicar sanciones eficaces, incluida la elaboración de una lista negra europea que tenga en cuenta la legislación medioambiental, de salud pública, fiscal y social;
22. Destaca el potencial con que cuenta la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), gracias a su sistema por satélite SafeSeaNet, a la hora de controlar los vertidos ilegales de residuos de combustible en el mar y la aplicación del Reglamento (UE)

2015/757;

23. Subraya que la colaboración prevista en el marco de la retirada del Reino Unido de la Unión debería garantizar unas condiciones de competencia equitativas y adecuadas en materia medioambiental y social entre los puertos del Reino Unido y los de la Unión;

o

o o

24. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Si bien el transporte marítimo desempeña un papel imprescindible en la economía europea, dado que el 90 % de las mercancías que llegan a la Unión lo hacen por mar y a través de sus puertos, dicho sector es el gran ausente en los Acuerdos de París sobre el clima y las reglamentaciones de la Unión en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. También es el medio de transporte el que utiliza uno de los combustibles más contaminantes del mercado: el fuelóleo pesado.

Por ello, el transporte marítimo plantea un reto considerable al representar 940 millones de toneladas de CO₂ al año y el 2,5 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Tanto más cuanto que, según las previsiones, si no se adoptan medidas drásticas, hasta 2050 se va a registrar un aumento radical de las emisiones de dicho sector de entre +50 % y +250 %.

Tampoco hay que olvidar el impacto del sector en la contaminación atmosférica. En efecto, se ha establecido un vínculo claro entre los gases de escape de los buques y varias enfermedades cardiovasculares y respiratorias. Cada año, en Europa, las emisiones del transporte marítimo causan cerca de 60 000 muertes y cuestan a los servicios sanitarios 58 000 millones EUR.

Por ello, es necesario limitar y regular las emisiones del transporte marítimo, y no solo las emisiones de CO₂, sino también las emisiones de azufre, metano, óxido de nitrógeno y partículas.

Por otra parte, las inversiones relacionadas con la descarbonización del sector marítimo deben seguir los principios clave de la transición justa, como la creación de puestos de trabajo de calidad y unas medidas sólidas en materia de salud y seguridad para todos los trabajadores.

La misión del presente informe de propia iniciativa es proponer una hoja de ruta a escala de la Unión con medidas concretas para limitar las emisiones del sector marítimo. En opinión de la ponente, es esencial demostrar mediante el presente informe que es imprescindible una actuación a nivel de la Unión para la ecologización de este sector, considerado con demasiada frecuencia como un sector de ámbito estrictamente internacional.

La ponente propone que se aborden varias cuestiones clave para integrar verdaderamente el transporte marítimo en el Pacto Verde.

La energía es una cuestión esencial y es necesario convertir en obligatorio el uso de combustibles procedentes de fuentes de energía renovables y hacerlo más atractivo. En consecuencia, la ponente acoge con satisfacción la posición adoptada por el Parlamento Europeo sobre el Reglamento sobre seguimiento, notificación y verificación (SNV) en el pleno en septiembre de 2020, que ha refrendado la entrada del conjunto del sector marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la Unión el 1 de enero de 2022 a más tardar.

Aunque la reglamentación relativa a los combustibles es esencial, debe combinarse con medidas para reducir las emisiones de los buques. Por ello, la ponente opina que es muy importante que en la próxima propuesta de la Comisión Europea sobre FueUEU Maritime se incluya un doble objetivo en materia de reducción de las emisiones que tenga en cuenta los combustibles, pero también la eficiencia de los buques.

Se debe revisar todo el ciclo de vida de los buques, desde la fase de diseño hasta la de desguace. A ese respecto, la ponente solicita a la Comisión Europea que cree un ramo europeo de desguace de buques y deje de trasladar esta actividad extremadamente contaminante a terceros países.

Para reducir el impacto del sector marítimo en la calidad del aire y la salud de los ciudadanos también es necesario reducir las emisiones en los puertos y las zonas costeras. En consecuencia, la ponente insta a la Comisión Europea a que imponga la obligación de conectar los buques amarrados al suministro eléctrico en los muelles o utilizar cualquier otra fuente de energía renovable que permita cumplir el objetivo de cero emisiones de los buques amarrados y elaborar una estrategia portuaria de cero emisiones.

La Comisión se ha comprometido en repetidas ocasiones a presentar una iniciativa que restrinja el acceso a los puertos a los buques más contaminantes. La ponente anima resueltamente a dicha institución a actuar rápidamente en ese sentido, en particular en relación con los grandes buques para cruceros.

La creación de una zona de control de emisiones (ECA) en el Mediterráneo, pero también en todos los mares europeos, es una medida esencial para reducir el impacto del sector del transporte marítimo en la salud de los ciudadanos, así como en la biodiversidad de los mares de la Unión, y para armonizar los límites de emisión de NO_x y SO_x en todos los mares europeos.

Por último, estos cambios deben ir acompañados y estar apoyados por una financiación europea sustancial, centrada en la descarbonización del sector y en una mejor cooperación entre los diversos agentes que lo componen.