

Congreso Nacional 2020 Asociación Española de Derecho Marítimo

“GREEN DEAL: RETOS EN EL SECTOR MARÍTIMO FRENTE
AL CAMBIO CLIMÁTICO”

Ignacio Grangel Vicente-CMS

Winter Package

30/11/16, CE lanza el Winter Package (Clean Energy Package).

Compuesto de 8 propuestas para facilitar la transición a la Clean Energy Economy y reformar el diseño del mercado eléctrico europeo que se agrupan en tres categorías:

1. Propuestas de legislación mercado energía
 - Generación eléctrica
 - Interconexiones, capacidad de almacenamiento
 - Market design → independencia distribuidores, operadores → proteger al consumidor
2. Propuesta de legislación de cambio climático
 - Revisión Directiva Energía Renovables (RED) y la de eficiencia energética (EED)
3. Propuestas de nuevas medidas con el consumidor



Actualmente en desarrollo (para 2021) a través del Green Deal

Actualización de la Directiva de Infraestructura de combustibles alternativos (AFID)

- Actualización de la Directiva de Energías Renovables (RED II)
- Propuesta FUEL EU Maritime (se incluye el Transporte marítimo, no contemplado antes en WP)
- Propuesta de entrada del shipping en el ETS.
- Revisión Reglamento TEN-T

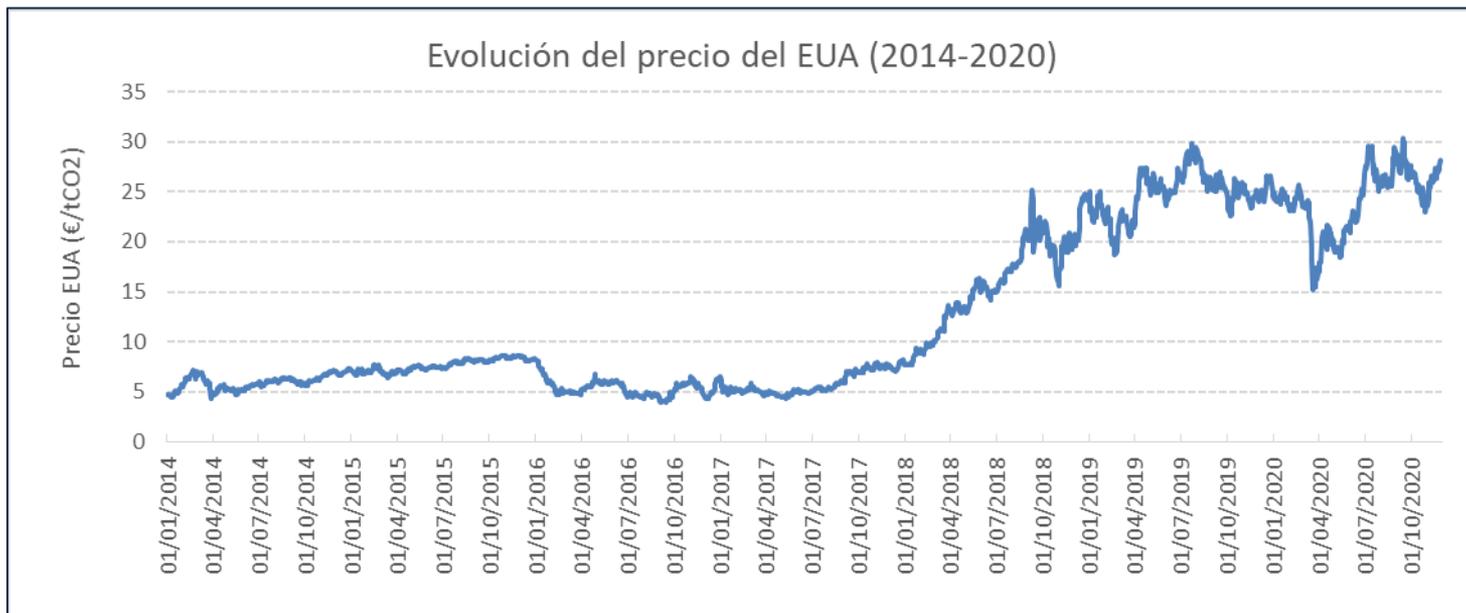
Comercio Europeo de Derechos de Emisión (ETS)

- El Comercio Europeo de Derechos de Emisión es, probablemente, el mercado de carbono más importante a nivel mundial, ya que abarca, aproximadamente, 2.000 millones de tCO₂ y engloba a 31 países.
- Incluye a más 11.000 instalaciones de elevado uso energético (entre ellas, centrales eléctricas y plantas industriales) y las compañías aéreas que operan entre esos países. El Comercio Europeo de Derechos de Emisión incluye, aproximadamente, el 45% de emisiones de gases de efecto invernadero de la UE.
- El precio del carbono en este mercado es muy volátil, habiendo permanecido entre los 5-10 € por EUA (tCO₂) en los últimos 4 años, alcanzando recientemente su máximo histórico por encima de 30 €/EUA. Las previsiones de los analistas estiman un crecimiento sostenido en los próximos años.

Poll de precios (7 de octubre de 2020)								
Analista	Q4 2020	H1 2021	2021	2022	2023	2025	2030	Fase IV
Berenberg	40,00 €	N/A	65,00 €	65,00 €	50,00 €	50,00 €	50,00 €	50,40 €
Bloomberg NEF	N/A	N/A	33,00 €	38,00 €	N/A	32,00 €	N/A	46,00 €
ClearBlue Markets	27,50 €	29,00 €	33,20 €	38,26 €	42,75 €	47,00 €	52,88 €	44,00 €
Danske Commodities	28,00 €	30,00 €	32,00 €	35,00 €	38,00 €	40,00 €	N/A	38,00 €
Energy Aspects	28,00 €	33,00 €	35,00 €	42,50 €	50,00 €	57,00 €	N/A	57,60 €
IHS Markit	28,00 €	N/A	28,00 €	28,20 €	28,40 €	N/A	N/A	N/A
Macquarie	32,00 €	32,50 €	33,00 €	34,00 €	36,00 €	38,00 €	42,51 €	38,14 €
Morgan Stanley	N/A	N/A	43,00 €	50,00 €	57,00 €	76,00 €	90,00 €	71,40 €
Wattsight	25,50 €	26,00 €	26,00 €	27,00 €	N/A	N/A	N/A	30,00 €
Media (13 analistas)	28,40 €	29,90 €	32,50 €	36,05 €	41,05 €	48,55 €	58,85 €	44,50 €
Rango máximo-mínimo	14,50 €	7,00 €	43,50 €	41,00 €	27,90 €	44,00 €	47,49 €	41,40 €
Poll anterior	24,90 €	N/A	26,30 €	28,98 €	30,15 €	32,50 €	42,35 €	38,20 €
Variación s/poll anterior	14,06%	N/A	23,57%	24,40%	36,15%	49,38%	38,96%	16,49%

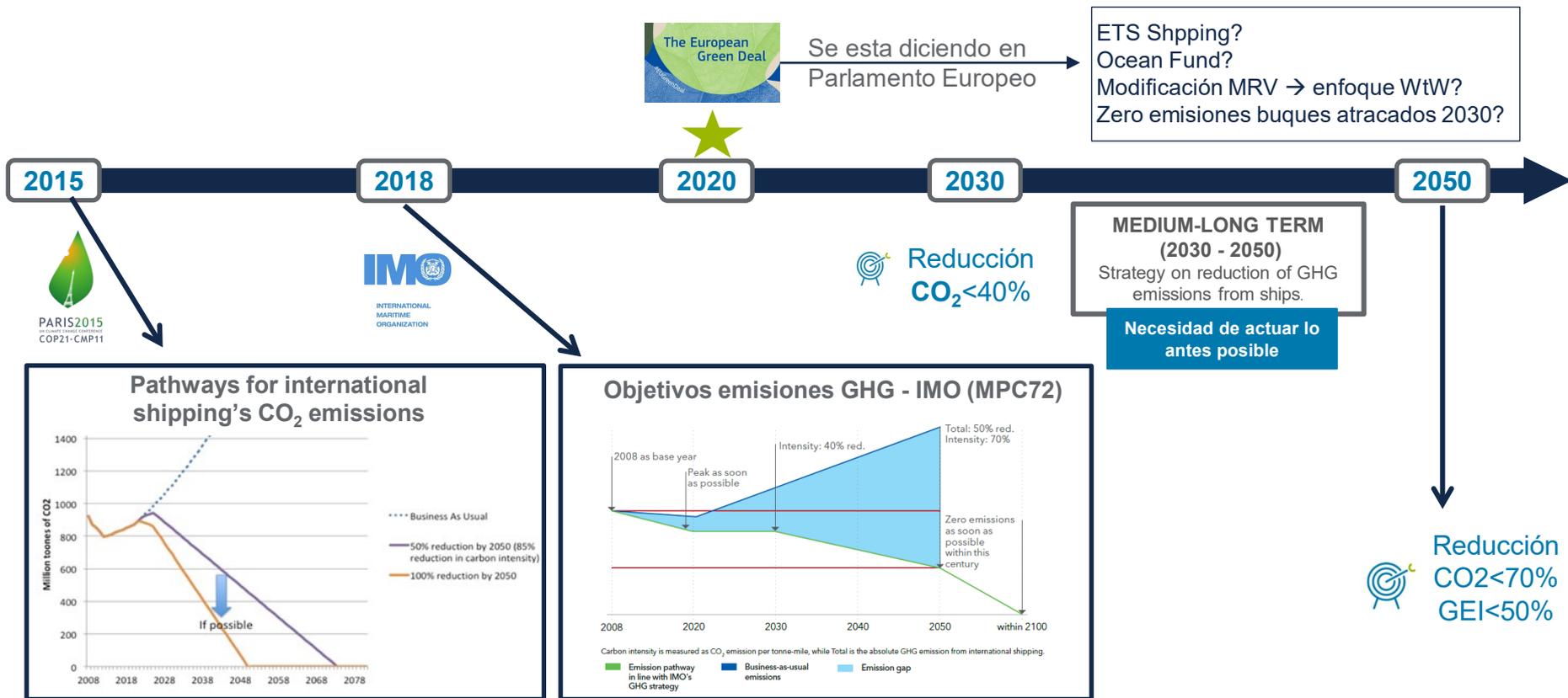
Fuente: Carbon Pulse. Al calcular la media se excluyen los precios más altos y más bajos de cada periodo temporal

Comercio Europeo de Derechos de Emisión (ETS)



Situación específica del sector marítimo GEI

A nivel mundial, varios organismos internacionales han decidido objetivos de reducción de las emisiones de GEI, en particular la OMI ha intervenido en el marítimo.



Hoja de Ruta de Almacenamiento

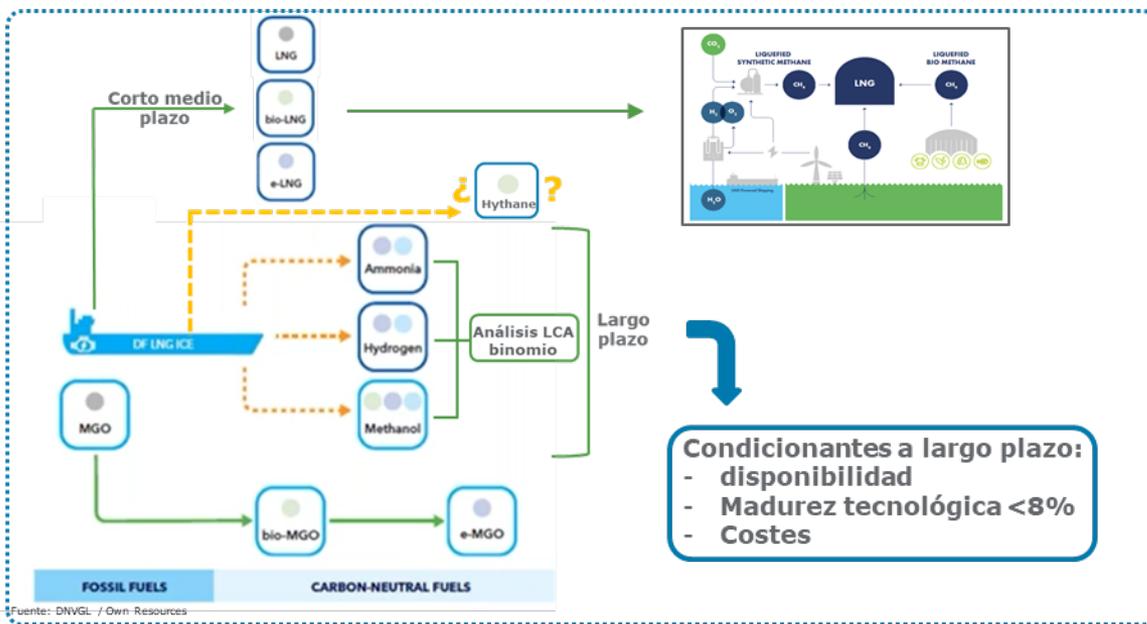
El borrador de la estrategia de la estrategia de almacenamiento energético publicada por el MITERD define:

Sistemas de almacenamiento

1. Química → **Amoníaco, Hidrógeno, Comb Sintéticos, Comb Alternativos, Metanol, Gas Natural Sintético**
2. Eléctrica → Supercondensadores
3. Térmica
4. Electroquímica → Baterías
5. Mecánica

Nuevo paradigma, derivado de la transición energética, supone la aparición y el impulso de **nuevos modelos de negocio**, como la hibridación, donde el GNL es un facilitador.

Almacenamiento para el Transporte Marítimo



La transición energética supone un fuerte impulso a la I+d tecnológica y a la innovación, oportunidad (CEF, H2020, Innovation Fund, InvestEU....)

Marco Regulatorio Internacional

1. Regulación que limita el azufre en el combustible. **IMO 2020**

- Desde hace años, la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante sucesivas resoluciones, ha disminuido el contenido de azufre permitido en los combustibles líquidos, por medio de las enmiendas del Convenio MARPOL, demostrando así el compromiso del sector marítimo con el medio ambiente

La normativa actual en política ambiental en el transporte marítimo en Europa está regida por:

- La Organización Marítima Internacional (IMO): limita las emisiones de azufre al 0,5% a nivel global desde el 1 de enero de 2020.
- Las emisiones de azufre en las zonas ECA se limita al 0,1% y se aplica desde el 1 de enero de 2015.

Existen 3 alternativas para cumplir los límites de emisiones



1. Los combustibles de bajo contenido en azufre.
2. Los scrubbers (posición muy vulnerable respecto a nuevos cambios en la regulación (CO2)).
3. El uso del GNL

2. Regulación que limita los GEI, **estrategia IMO y Green Deal**

IMO establece una reducción de las emisiones de carbono respecto a 2008 en los siguientes porcentajes y marcos temporales

- ✓ **40% en 2030**
- ✓ **70% en 2050**

Alternativas: El bioGNL, el Gas Sintético y el hidrógeno renovable neutraliza las emisiones de CO2 permitiendo descarbonizar el transporte marítimo

El gas natural como combustible alternativo

El Gas Natural se utiliza como combustible en todo tipo de transporte incluido buques por sus ventajas ecológicas y económicas



EL GNL para buques es un combustible:

- Limpio
- Competitivo económicamente con un gran retorno de la inversión tanto en retrofit como en nuevas construcciones
- Con una tecnología madura y adecuada para todo tipo de buques desde el ferry, el portacontenedores o el crucero
- Disponibilidad de *bunkering* en los principales puertos del mundo.

Shipping: Ventajas del Rol del Fletador de GNL

- **Potencial ahorro económico**
 - En términos de coste, los fletes relacionados con los combustibles alternativos (buque de bunkering) están incorporando los subsidios recibidos por la Comisión Europea para el impulso y desarrollo de este mercado incipiente.
 - El desarrollo del mercado de fletes en el marco de los combustibles alternativos está replicando al mercado tradicional, es decir, buscando contratos a largo plazo.
- **Cumplimiento normativa actual y futura:**
 - Cumplimiento normativo emisiones de azufre y contribución para los objetivos de descarbonización, además de los beneficios económicos en un escenario de ETS del shipping, contemplados en borradores de normativa.
- **El GNL facilita la incorporación de combustibles renovables:**
 - El GNL como vehículo de introducción del Bio-GNL , o el GNL sintético (Hidrógeno verde y CO2 capturado) y otros, sin necesidad de inversiones en infraestructura marítima adicional (portuaria y naval).

Marco Regulatorio Europa y España

- **Directiva europea** de combustibles alternativos en 2014
 - 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 alternativos establece que cada Estado miembro adoptará un marco de acción nacional para el desarrollo del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.
 - La Directiva 2014/94/UE instaba a cada Estado Miembro a remitir a la Comisión Europea un informe sobre la aplicación del Marco de Acción Nacional.
 - El MAN Español fue aprobado en el Consejo de Ministros en diciembre de 2016.
 - Como parte de este MAN en España se ha desarrollado diversos proyectos de despliegue de las infraestructuras para fomentar el uso del GNL en el transporte marítimo.

Proyecto CORE LNGas hive y Estrategia LNGHIVE2

En 2014, se inició el **proyecto CORE LNGas hive**, un reto de innovación para **el desarrollo de estudios de viabilidad, regulatorios y proyectos pilotos para el impulso del GNL como combustible**. Este proyecto esta liderado por Puertos del estado y coordinado por Enagas.



Objetivos del proyecto



Impulsar el **GNL como combustible marítimo** sostenible para reducir las emisiones



Resolver el dilema de la oferta (**Cadenas logísticas bunkering**). **Transformacion del Mercado convencional a los combustibles alternativos** (Contratos Largo Plazo, subvenciones a combustibles alternativos...etc)



Desarrollo del **Marco de Acción Nacional** para la trasposición de la DE 2014/94, parte marítima

49 Socios

21 Ad Públicas
13 Aut. Portuarias
28 Industrial

Total Budget:
302 M€
Total Funding
69 M€

42 Developments

**Timetable of the
action
2014-2022**

**89
Stakeholders**

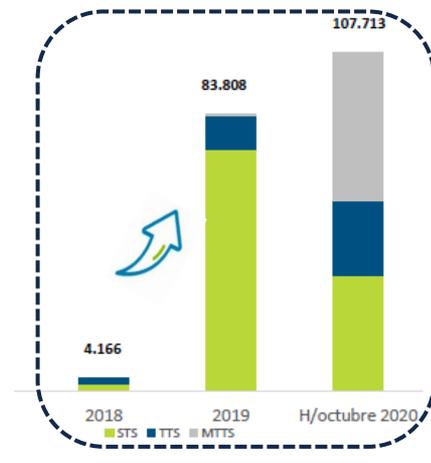
Anexo

Logros

- España, primer país en cumplir con las obligaciones de la Unión Europea Directiva 2014/94 sobre el despliegue de la infraestructura de combustibles alternativos.
- **5 años antes de la fecha límite** propuesta por la Directiva, que prevé la posibilidad de **abastecimiento de GNL en todos los puertos** de la Península Ibérica.

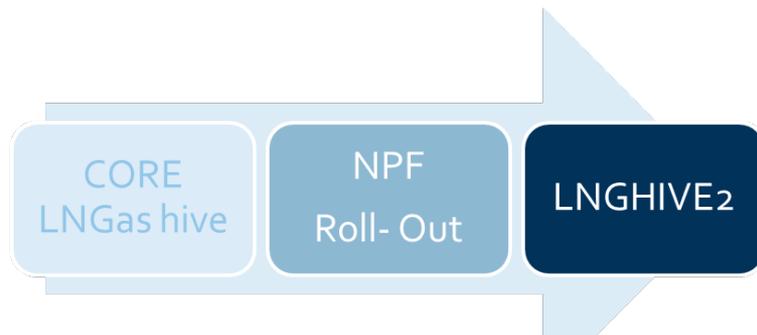


Bunkering GNL (m³) España



Proyecto CORE LNGas hive y Estrategia LNGHIVE2

Esta estrategia, definida en el marco de la Acción del **CORE LNGas hive Project** y enmarcada en la sección de GNL del **Marco Acción Nacional (MAN)** español sobre el despliegue de combustibles alternativos en el transporte, **está ahora en ejecución.**

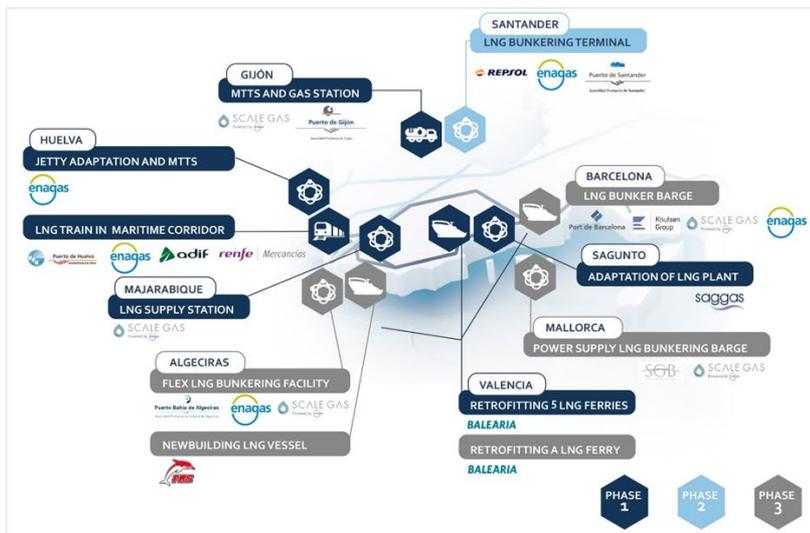


TOTAL BUDGET
302 M€



Proyecto CORE LNGas hive y Estrategia LNGHIVE2

El **proyecto global LNGHIVE2** es la iniciativa insignia de España para el desarrollo del mercado de combustible marino de GNL en el sur de Europa. Este proyecto global LNGHIVE2 está **liderado** por la Administración española (**Puertos del Estado**), en estrecha colaboración con una **amplia representación de los sectores gasista, portuario y marítimo**.



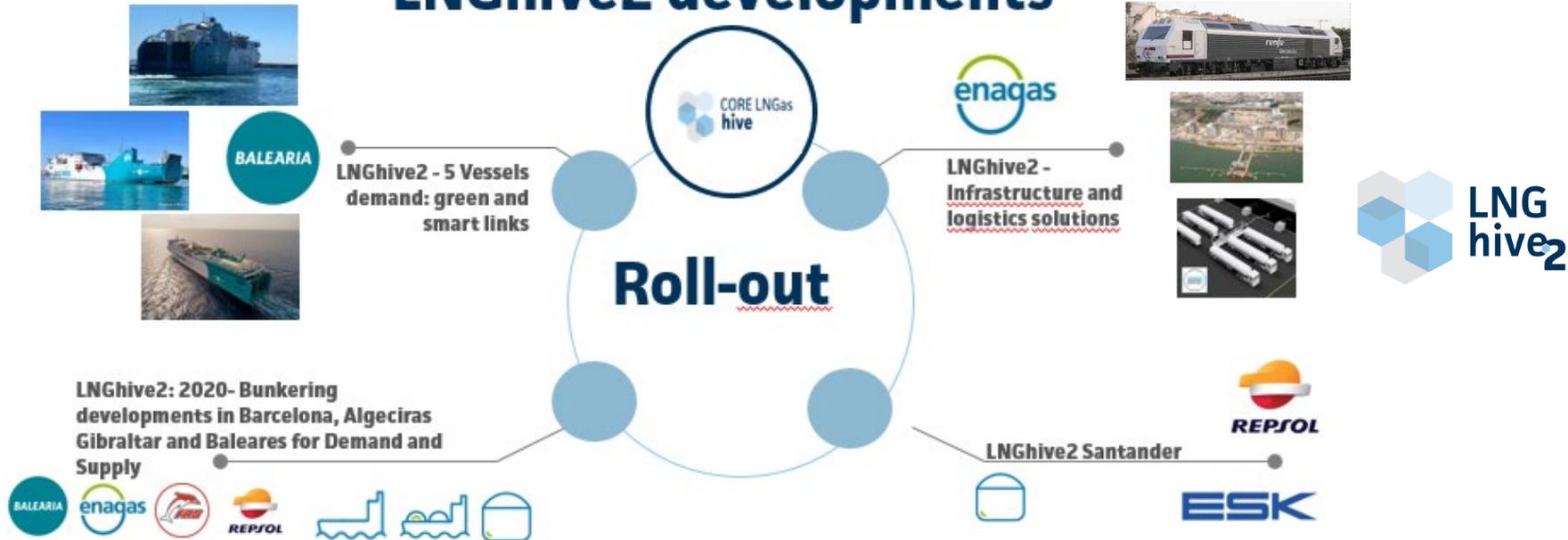
Proyecto CORE LNGas hive y Estrategia LNGHIVE2

Estrategia Roll-out

- Desarrollo proyectos de demanda, buques de suministro y transformacion de buques



LNGhive2 developments





Socio CMS

CMS España
Oficina de Madrid
Paseo de Recoletos 7-9
28004 Madrid, España

T +34 91 451 40 47

E ignacio.grangel@cms-
asl.com

"He understands the implications that insolvency processes may have on other fields."

"He has wide legal experience and an excellent practical vision."

Chambers & Partners 2019



Derecho Público

Ignacio Grangel dirige el departamento de Derecho Público y Sectores Regulados de CMS Albiñana & Suárez de Lezo. Es Abogado del Estado y cuenta con una amplia experiencia profesional en todos los ámbitos vinculados con las Administraciones Públicas y los sectores regulados, en especial, el energético.

En el ámbito regulatorio destaca su participación en la elaboración de la reciente regulación energética española como Director del Gabinete de los sucesivos Secretarios de Estado de Energía entre 2012 y 2015 y su aplicación en el ámbito de la empresa como Director de la Asesoría Jurídica y Vicesecretario General de Red Eléctrica de España. También ha desarrollado su actividad en proyectos de adquisición y venta de activos energéticos y presentación de ofertas en procedimientos de licitación internacional.

Asimismo, Ignacio ha ejercido ante prácticamente todas las instancias jurisdiccionales y en arbitraje de inversiones, destacando su desempeño como Abogado del Estado en la Audiencia Nacional en los sectores regulados, energía y telecomunicaciones, y contratación.



Experiencia relevante

- Consejero independiente del Consejo de Administración de Enagás y de su Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Responsabilidad Social Corporativa.
- Vocal de la Comisión de expertos sobre escenarios de transición energética, creada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 7 de julio de 2017.
- Consejero ejecutivo y presidente y vicepresidente de las cinco empresas que gestionan la operación de los mercados de electricidad en España y Portugal (OMEL, OMIE, OMIP, OMICLEAR y OMEL Diversificación).
- Director de la Asesoría Jurídica, Vicesecretario General y miembro del Comité de Dirección de Red Eléctrica de España.
- Consejero de la Empresa Nacional de Residuos Radioactivos, de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos, de las sociedades que gestionan el mercado del gas en España (Mibgas y Migbas Derivatives) y de la Autoridad Portuaria de Castellón.
- Abogado del Estado ante la Audiencia Nacional y Abogado del Estado-Jefe en Castellón y Segovia.
- Abogado del Estado Coordinador de la asistencia jurídica de la Comisión del Mercado de Telecomunicaciones, de la Autoridad Portuaria de Castellón, de Remolques Marítimos S.A. y de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.