

# Otra reunión de la OMI crucial para el futuro del sector

**D**el 9 al 13 de abril se celebrará, en la sede de la OMI en Londres la 72ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 72). La semana anterior, del 3 al 6 de abril, se ha programado una reunión «*intersesiones*» sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques. En estas reuniones se van a tratar algunos asuntos cruciales para el futuro del sector marítimo, como es acordar una «*estrategia provisional de la OMI sobre reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> los buques*», que debe contener unos objetivos de reducción y una primera idea de las medidas a introducir para alcanzar esos objetivos.

Uno de los documentos presentados sobre este asunto, que lleva el respaldo de 11 países, de ellos 8 de la UE, incluida España, propone, como uno de los objetivos conseguir un aumento de la eficiencia energética media de la flota mundial (en gramos de CO<sub>2</sub> por t x milla de transporte) entre un 50% y un 70% para 2030, con referencia a 2008, lo que equivale a mejorar dicha eficiencia cada año entre un 2% y un 5%.

Hasta ahora, los objetivos que se habían propuesto se centraban en valores absolutos de las emisiones totales y para fechas mucho más lejanas (2050 o 2060), para las cuales, por una parte, la estimación de la demanda de transporte sería muy difícil y, por otra, habría que tener una bola de cristal para prever las nuevas tecnologías alternativas que podrían estar disponibles para esas fechas.

Este nuevo enfoque, propuesto principalmente por la UE, se formula a un plazo mucho más corto, sólo 12 años, y no se plantea en términos de emisiones totales, sino unitarias, lo que hace innecesario estimar con precisión la evolución de la demanda de transporte en t x milla. Planteado de este modo, el problema es abordable. Un estudio científico sólido, llevado a cabo por entidades de prestigio e independientes podría aportar unas estimaciones «*ambiciosas pero realistas*» de mejoras de la eficiencia energética del transporte marítimo para 2030 con relativa precisión, sobre todo si no se formula un único valor, sino una horquilla, en función de diferentes hipótesis.

El documento también propone una «*visión*» (definida como el objetivo «*aspiracional*» a largo plazo) de la estrategia de la OMI: «*La OMI está comprometida a reducir rápidamente las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional hasta cero lo antes posible en este siglo*». Formulada en esos términos y como una aspiración, este objetivo general parece más que razonable.

Lo malo es que no se dispone de ese estudio, por lo que los Estados deberán debatir en la OMI sobre unas cifras sin conocer en realidad cuáles serían unos objetivos a la vez ambiciosos pero científicamente realistas. ¿Es posible reducir las emisiones por t x milla entre un 2% y un 5% anual durante 12 años seguidos con las técnicas existentes?

Y lo peor es que el mismo documento también propone, como objetivo adicional, reducir las emisiones totales del transporte marítimo al menos un 70% para 2050 en relación con 2008. Si se aceptase añadir a este objetivo el calificativo de «*aspiracional*», como proponen las principales organizaciones del sector naviero, es probable que pudiera alcanzarse un acuerdo que además fuese razonable.

*«La OMI está comprometida a reducir rápidamente las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional hasta cero lo antes posible en este siglo»*

ANAVE.  
Asociación de Navieros Españoles.  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.  
Tel.: +34 91 458 00 40.  
anave@anave.es  
www.anave.es

