

# Unos objetivos muy ambiciosos de reducción de emisiones

**C**omo anunciábamos en el último número, del 9 al 13 de abril se ha celebrado en la sede de la OMI en Londres la 72ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 72) en la que se han tomado acuerdos muy importantes y que en algunos aspectos cabe calificar de «históricos».

Sin perjuicio de otras materias también muy relevantes, como la aplicación del límite de contenido de azufre en los combustibles, el sistema de información sobre consumos de combustible o el convenio de aguas de lastre, el asunto más polémico, el que ha llevado más tiempo y ha atraído más la atención de los medios ha sido la adopción de la estrategia preliminar de la OMI para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo.

La OMI ha confirmado su compromiso con este objetivo de reducirlas con carácter de urgencia y eliminarlas tan pronto como sea posible en este siglo. Pero esta estrategia debía ya contener objetivos cuantitativos concretos o «niveles de ambición» de reducciones. Algunos Estados, sobre todo del norte de la UE, ejercieron una enorme presión sobre el sector naviero y sobre la OMI propugnando unos objetivos de reducción de emisiones claramente faltos de realismo. Finalmente se han consensuado unos valores que posiblemente están en el límite máximo de lo alcanzable: un 50% de reducción de las emisiones totales del transporte marítimo para 2050 y un 40% de reducción en promedio de las emisiones por tonelada x milla para 2030.

Ambas cifras son muy exigentes, pero sobre todo esta última, porque no es previsible que para dentro de solo 12 años se hayan introducido tecnologías muy diferentes a las actuales, al menos en una parte significativa de la flota. Para los buques existentes, reducir significativamente sus emisiones por t x milla transportada es un reto extraordinario. Incluso si todos los buques del mundo pasaran a utilizar GNL como combustible (algo utópico), la reducción media de las emisiones netas de CO<sub>2</sub> no superaría seguramente el 20%. Un 40% en el promedio de la flota implica, por una parte, que se tendrán que incorporar muchos buques con niveles de emisiones mucho más bajas y, por otra, que será necesario

poner sobre la mesa la reducción de la velocidad operativa, al menos de los buques de tecnologías convencionales.

A partir de este momento, y hasta 2023, la OMI va a seguir completando esta estrategia, analizando y seleccionando las medidas que se consideren más eficaces para alcanzar estos ambiciosos objetivos. En particular, está por ver cómo se va a llevar a cabo la ingente tarea de investigación que será necesaria para ello.

*Incluso si todos los buques del mundo pasaran a utilizar GNL como combustible, la reducción media de las emisiones netas de CO<sub>2</sub> no superaría seguramente el 20%*

Caben enfoques muy diferentes: se puede dejar esta tarea a la pura iniciativa privada de las empresas comerciales; los Estados, por medio de la propia OMI, pueden coordinar, pilotar y apoyar financieramente dicha investigación; o bien se puede introducir una tasa sobre los combustibles cuya recaudación se utilice para sufragar estas investigaciones.

Por tanto, el acuerdo en la OMI es solo un paso, pero confirma el compromiso del sector y de los Estados marítimos para conseguir lo antes posible una drástica reducción de sus emisiones. / **Más información en págs. 4 y 5.**

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

