

Lo que deberías saber sobre las emisiones del transporte marítimo

Si hay un tema de actualidad en el sector del transporte marítimo, éste es sin duda el de las emisiones a la atmósfera. Y lo va a seguir siendo, no solo a corto plazo, por las nuevas normas sobre contenido de azufre de los combustibles marinos (ya universalmente conocidas como IMO 2020), sino por la previsible adopción a medio plazo de nuevas normas, en este caso sobre las emisiones de CO₂.

Pero este asunto de las emisiones es en realidad complejo y lo que parecería obvio podría no serlo tanto. Baste como ejemplo la confusión generalizada sobre los excelsos coches híbridos (tanto que alguna marca presume de que ya solo los fabrica de este tipo) y los pobres y últimamente muy denostados coches diésel. La realidad es que, a no ser que los primeros se recarguen con electricidad que proceda al 100% de fuentes renovables (lo que hoy por hoy es una utopía), los coches diésel producen unas emisiones de CO₂ muy inferiores.

Surgen preguntas como: ¿son lo mismo los gases «contaminantes» que los de «efecto invernadero» (o GEI)? ¿Tienen los mismos efectos? ¿Qué cantidades emite el transporte marítimo de unos y de otros? ¿En los últimos años, las emisiones del transporte marítimo se han reducido o han aumentado? ¿Podrán eliminarse completamente las emisiones de GEI del transporte marítimo?

Para responder con la mayor precisión posible a todas estas preguntas, y alguna más, ANAVE ha preparado una nota, en forma de preguntas y respuestas, que incluimos en las páginas centrales de este número y que esperamos sirva para arrojar algo de luz sobre la realidad de las emisiones a la atmósfera del transporte marítimo, sobre las consecuencias de las nuevas normas IMO 2020 y las previsibles a medio plazo sobre los GEI.

De la misma, cabe extraer, entre otras, estas conclusiones:

1 No va a haber prórroga en la aplicación de la nueva norma IMO 2020: el 1 de enero de 2020, el contenido máximo admitido de azufre de todos los combustibles utilizados a bordo de los buques se reducirá en un 86%. Desde esa misma fecha no se podrán utilizar en los buques combustibles no reglamentarios y cualquier resto que quede a bordo habrá que descargarlo antes del 1 de marzo de 2020. Se estima que esto va a costar al sector naviero unos 60.000 millones de dólares al año.

2 Existen efectos cruzados entre ambos tipos de emisiones: reducir las de óxidos de azufre o de nitrógeno puede dar lugar al aumento de las de GEI, ya sea en los propios buques o en las refinerías.

3 Unas normas futuras demasiado estrictas sobre los GEI del transporte marítimo podrían dar lugar a un trasvase de mercancías del Transporte Marítimo de Corta Distancia a la carretera y, por tanto, a un aumento neto de las emisiones de GEI del sistema europeo de transportes en su conjunto.

4 Algunos tipos de emisiones no tienen efectos importantes cuando se producen en alta mar.

5 Como consecuencia de los puntos 2, 3 y 4 anteriores, ambos tipos de emisiones a la atmósfera deberían analizarse y regularse de forma conjunta y equilibrada (de forma 'holística').

6 Las emisiones de GEI del transporte marítimo suponen menos del 2,4% de las emisiones totales de GEI generadas por el hombre. Entre 2008 y 2018, las emisiones de CO₂ del transporte marítimo, por t-km transportada, se redujeron más de un 30%.

7 Por t-km, los buques emiten mucho menos CO₂ que los camiones y muchísimo menos que los aviones. El buque es el modo de transporte más sostenible y el mejor aliado en la lucha contra el calentamiento global. Aunque la descarbonización total del transporte marítimo hoy por hoy no es aún viable, el sector está comprometido a conseguirla lo antes posible.