

Significativa mejora de la eficiencia energética del transporte marítimo

Despedíamos el mes de julio con un editorial sobre las tareas pendientes para después del COVID. Poníamos de manifiesto que la pandemia pasará, y que entonces volverían a ponerse sobre la mesa los retos que deberá afrontar el sector en los próximos años, que no son pocos. Uno de ellos será la descarbonización del transporte marítimo y la implantación de medidas para alcanzar los objetivos ya acordados por la OMI.

Pues bien, el COVID no ha pasado, pero la OMI ha seguido con su tarea y ha hecho público, en el plazo previsto inicialmente, su cuarto estudio sobre emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), cuyos principales resultados resumimos en la sección Tribuna Profesional de este número.

El estudio, en una primera parte, y por medio de tres metodologías diferentes, que arrojan también unos resultados que difieren en torno a un 25% entre sí, estima las emisiones hasta 2018. Y en una segunda parte, hace una proyección de estas hasta 2050.

Aunque los valores absolutos de emisiones difieren según el método utilizado, las tendencias en la evolución son muy similares y permiten extraer ciertas conclusiones.

El sector naviero, por medio de ICS, ha destacado, en su valoración, que el transporte marítimo ha mejorado su eficiencia energética (medida como gr CO₂ equivalentes / t x milla transportada) entre un 21% y un 29% desde 2008 (año que la OMI ha fijado como referencia para establecer sus objetivos a medio plazo).

Se trata de una mejoría muy significativa que consolida al transporte marítimo como el modo de transporte más sostenible y que demuestra los esfuerzos del sector y su determinación para contribuir a los objetivos globales de reducción de las emisiones de GEI. Además, parece confirmar que será factible cumplir con el primero de los ambiciosos objetivos que se fijó la OMI en 2018: reducir las emisiones específicas del transporte marítimo en un 40% para 2030, tomando como referencia el año 2008.

Debemos por tanto ser optimistas, pero no complacientes y centrarnos ya en el segundo objetivo: reducir las

emisiones absolutas del sector en un 50% para 2050, también respecto de 2008.

Los resultados del estudio muestran que la mencionada y muy notable mejora de la eficiencia energética de los buques no ha sido suficiente para compensar el fuerte aumento del comercio marítimo mundial, por lo que las emisiones absolutas en el periodo analizado (2012-2018) muestran una tendencia ligeramente creciente que nos aleja del objetivo de 2050.

ICS destaca en su valoración que el transporte marítimo ha mejorado su eficiencia energética entre un 21% y un 29% desde 2008

El informe concluye que, para cumplir este segundo objetivo, será imprescindible desarrollar y aplicar con generalidad nuevas tecnologías o combustibles alternativos con cero emisiones, y que comiencen a incorporarse a los buques lo antes posible, deseablemente dentro del presente decenio.

El sector, consciente de este reto, ha propuesto ya a la OMI establecer una tasa sobre el combustible para dotar un Fondo de I+D de gran envergadura. La reunión del MEPC 75 de la OMI, en la que se debería aprobar, se pospuso por la pandemia, y está ahora previsto que se celebre en la semana del 16 al 20 de noviembre. Es probable por tanto que antes de finalizar el año tengamos más detalles sobre esta y otras iniciativas de la OMI que permitirán al sector cumplir los retos que él mismo se ha marcado.

Con estos datos como telón de fondo, las asociaciones navieras europeas nos preparamos para el debate con la Comisión Europea sobre su propuesta de incluir el transporte marítimo en el comercio de emisiones. Con o sin pandemia, presencial o a distancia, el nuevo curso promete ser apasionante.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

