

El sector marítimo profundamente decepcionado por la falta de compromiso efectivo de las instituciones europeas con el medio ambiente



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Ha causado profunda decepción y disgusto en el sector marítimo europeo la falta de compromiso que han demostrado los Estados Miembros y el Parlamento Europeo en los debates sobre la propuesta de Directiva sobre despliegue de infraestructuras para el suministro de GNL como combustible a buques. Se partía de una propuesta de la Comisión que incluía el compromiso de que, para 2020, todos los puertos marítimos incluidos en la red principal de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), contasen con instalaciones adecuadas para suministrar GNL como combustible a los buques.

Enero de 2015 y enero de 2020 son los hitos fijados y definitivos, establecidos en la Directiva 2012/33 para la reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos. En esas fechas, los armadores tendrán que asumir, primero en las Zonas de Control de Emisiones (ECAs) y luego en todas aguas europeas, un precio del combustible superior en alrededor de un 55% al actual. De hecho, el segundo hito (2020) está definitivamente fijado para la UE, pero no para el resto del mundo, ya que la OMI decidirá en 2018 (a la vista de un estudio sobre disponibilidad del

combustible) si se mantiene esa fecha o se pospone a 2025.

Según se acercan estas fechas, los armadores europeos están cada vez más interesados en la posibilidad de utilizar GNL como combustible, a pesar de las cuantiosas inversiones que ello requiere en los buques nuevos y, especialmente, en los ya existentes. Y, a priori, parecería que el cambio al GNL debería ser fuertemente apoyado por los Estados europeos, porque, además de eliminar las emisiones de óxidos de azufre y de partículas, reduce en un 85% las emisiones de óxidos de nitrógeno y alrededor de un 25% las de CO₂.

La Comisión Europea es consciente del enorme esfuerzo que los armadores europeos van a tener que hacer para cumplir los requisitos de la citada Directiva, ya sea gastando un 55% más en el combustible o invirtiendo para que sus buques puedan utilizar GNL. Pero es obvio que ningún armador transformará sus buques para utilizar GNL sin antes asegurarse el suministro de este combustible. Por eso, en palabras de la propia Comisión, su propuesta pretendía "romper el dilema del huevo y la gallina", garantizando a los armadores puntos de suministro

al menos en los puertos principales. A partir de aquí, sería probable que muchos armadores optasen por el gas natural, con las ventajas medioambientales adicionales ya mencionadas.

Pero lo cierto es que, tanto los representantes de los Estados en el Consejo de Ministros como los miembros del Parlamento Europeo, han preferido no adquirir compromisos concretos y ser mucho menos exigentes consigo mismos que lo que son con el sector naviero, acordando que se deberán disponer "los puntos de suministro de GNL que sean necesarios, no más tarde de 2025" (es decir, 10 años después del primer hito antes mencionado).

Esta decisión, además de claramente corta de miras, no es inocua. A falta de soluciones viables, los buques tendrán que utilizar un combustible mucho más caro, lo que hará no competitivos muchos servicios marítimos, especialmente en tráficos intraeuropeos de shortsea shipping y de autopistas del mar, derivando la demanda a medios de transporte menos sostenibles. Así que al final no serán solo los armadores europeos los perjudicados, sino también el medio ambiente.

Editorial

El sector marítimo profundamente decepcionado por la falta de compromiso efectivo de las instituciones europeas con el medio ambiente

3

Noticias Marítimas

Situación del mercado 4

Nacional 5

Internacional 10

Foto portada: Infografía de uno de los PCTCs encargados por UECC.

anave.es



Boletín informativo de Anave nº 545 abril 2014

Actividades

25 ANAVE

26 Agenda del mes

Tribuna Profesional

21 El comercio exterior marítimo español en 2013

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Recomendaciones sobre la evaluación de riesgos en los procedimientos de cambio de combustible