

La crisis potencia las ventajas medioambientales del transporte marítimo



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

Con vistas a la próxima reunión, del 13 al 17 de octubre, del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, ésta acaba de publicar la tercera edición de su estudio sobre emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Este extenso informe, de más de 300 páginas, analiza la evolución de las emisiones a la atmósfera de los buques desde 2007 (último año cuyos datos se incluían en el estudio de 2009) hasta 2012.

La conclusión es clara: la crisis que viene atravesando el sector de transporte marítimo, con un importante excedente de flota, junto a los elevados precios de los combustibles, ha animado a la generalidad de los armadores a navegar a velocidad reducida. La velocidad media de la flota en el periodo 2007-2012 fue un 12% inferior a la velocidad de proyecto, lo que produjo una reducción media del 27% del consumo de combustible por buque en este periodo. Aunque hicieron falta más buques para realizar la misma actividad, esta fuerte reducción del consumo de combustible se tradujo en una importante reducción de las emisiones a la atmósfera, tanto en

términos absolutos como relativos. Por tanto, la crisis ha tenido un efecto medioambiental positivo, probablemente inesperado. Así, mientras que entre 2007 y 2012 el comercio marítimo mundial (en toneladas x milla), creció un 19%, las emisiones de CO₂ (en toneladas, en términos absolutos), se redujeron un 14%, las de óxidos de azufre un 12% y las de óxidos de nitrógeno un 17%. Calculando la reducción por t x milla transportada, estos porcentajes aumentan al 28% (CO₂), 26% (SO_x) y 30% (NO_x).

El estudio incluye también una previsión de la evolución de estas emisiones ¡hasta 2050!, con 16 escenarios, en función de distintas suposiciones de crecimiento económico, productividad de la flota, uso de combustibles fósiles, etc. Incluso con la precaución con la que deben analizarse estas previsiones a tan largo plazo, lo cierto es que ninguno de ellos prevé una reducción de las emisiones de CO₂ entre 2012 y 2050.

Por su parte, las emisiones de óxidos de nitrógeno, aunque aumentarán, se prevé que lo hagan a un ritmo menor que las de CO₂, como

resultado de los nuevos motores que se están instalando en los buques en cumplimiento de las normas del Anexo VI de MARPOL y del crecimiento en el uso de GNL como combustible. En el caso de los óxidos de azufre (hasta ahora talón de Aquiles del transporte marítimo, por ser el único gas contaminante en el que sus registros son peores que los de la carretera), hasta el peor de los escenarios analizados muestra una reducción muy significativa de estas emisiones a medio y largo plazo (un -61% de media en 2050 respecto de 2012).

Visto en positivo, si bien el transporte marítimo emitirá seguramente más CO₂ en 2050, ello será consecuencia de la mayor actividad económica, del mayor comercio y del consecuente crecimiento de la demanda de transporte. Es más, cuanto mayor sea la cuota del modo marítimo respecto de otros modos, menores serán las emisiones totales del transporte, dado que las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo por t x km transportada son considerablemente menores que las de cualquier otro modo.

Editorial

La crisis potencia las
ventajas medioambientales
del transporte marítimo

3

Noticias Marítimas

Nacional 4

Internacional 9



Boletín informativo
de Anave n° 551
octubre 2014

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

15 Comentarios sobre la nueva
Ley de Navegación Marítima

Cuaderno Profesional Marítimo

¿Cómo elegir el scrubber correcto?

Foto portada: Rafael Rodríguez Valero y Adolfo Utor
en el II Congreso Marítimo Nacional de la Liga Naval.
Foto cortesía de El Vigía