

La OMI adopta nuevas medidas para reducir las emisiones de CO₂ del transporte marítimo

La Comisión publicará el 14 de julio su paquete legislativo 'Fit for 55'

La semana del 10 al 17 de junio el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en su 76ª reunión (MEPC 76), adoptó varias enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, encaminadas a reducir la huella de carbono del transporte marítimo. Las enmiendas combinan medidas técnicas y operacionales que deberán aplicar los buques, en particular:

- Un 'Índice de Eficiencia Energética para Buques Existentes' (EEXI, gr CO₂ / t-milla transportada) que deberá ser menor que el EEXI prescrito y que además se irá endureciendo con el tiempo.
- Un 'Indicador de intensidad de carbono operacional', que determina las emisiones específicas de CO₂ en un año y para un buque concreto, en función del cual cada buque será calificado (A, B, C, D y E). También se acordaron unos factores de reducción que implican que las emisiones específicas (por t-milla transportada) del transporte marítimo deberán reducirse, de media, un 11% en el periodo 2020-2026, fecha en la que se revisarán los objetivos.

Ambas medidas serán de aplicación dentro de apenas 18 meses, lo que significa que los buques menos eficientes deberán previsiblemente adoptar estrategias operacionales, fundamentalmente la reducción de la velocidad, para cumplir las medidas acordadas.

Y dentro de pocos días, el 14 de julio, está previsto que la Comisión publique el paquete legislativo 'Fit for 55', que incluye un total de 14 medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55% para 2030 en comparación con los niveles de 1990, en línea con el Pacto Verde Europeo (hasta la presentación del Pacto Verde en diciembre de 2019 el objetivo era del 40%).

'Fit for 55' incluye varias medidas concretas que tendrán una incidencia directa en el transporte marítimo: la inclusión del sector en el Sistema Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (EU-ETS); la Directiva Fuel EU Maritime que establecerá un estándar de combustible para los buques en navegación (intensidad de carbono del combustible utilizado) y la obligación de cero emisiones durante la estancia en puerto; otra Directiva sobre fiscalidad de la energía y un mecanismo de ajuste en frontera de las emisiones de carbono que tiene por objetivo evitar las «fugas de carbono» mediante la integración en el sistema EU-ETS de determinados productos importados.

La Comisión también ha propuesto favorecer las inversiones sostenibles mediante un acceso más fácil a la financiación (reglamento sobre 'Taxonomía'). Resulta positivo que, en el desarrollo de este reglamento, el sector del transporte marítimo haya sido finalmente considerado como un sector en transición, es decir:

- Para el que no existe una alternativa ni tecnológica ni económicamente viable de bajas emisiones de carbono.
- Que contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático.

Esta consideración facilitará el acceso a la financiación de buques y equipos que mejoren la eficiencia energética.

Está claro que las empresas navieras, que todavía están gestionando el fuerte impacto económico de la reducción del contenido máximo de azufre de los combustibles marinos y de la introducción de nuevas normas medioambientales, como el Convenio de agua de lastre, tendrán que añadir a sus agendas a corto plazo la mejor estrategia para cumplir los objetivos de reducción de GEI. Un reto sumamente complejo y de un coste extraordinario que habrá que añadir a la recuperación de la economía tras la pandemia.