

EL SECTOR NAVIERO INVIERTE EN MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

El buque está universalmente reconocido como el modo de transporte más sostenible desde el punto de vista económico y medioambiental para transportar mercancías en grandes cantidades

Esto es así gracias a que el sector marítimo ha venido mejorando constantemente su comportamiento medioambiental durante décadas, a través de normas adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de:

- **Promover** la salud y el bienestar.
- **Reducir sus impactos** en los ecosistemas marinos; y
- **Reducir sustancialmente las emisiones** a la atmósfera, tanto de gases de efecto invernadero (GEI) como de gases contaminantes.

Pero, aunque su impacto medioambiental por t · km sea el menor de todos los modos, el

transporte marítimo desarrolla una actividad ingente, ya que alrededor del 90% del comercio mundial se transporta por mar. En 2019, según **el bróker Clarksons, los buques transportarán más de 12.000 millones de toneladas de mercancías**, con una distancia media de 9.100 km.

Por eso, el sector naviero se ha comprometido a **seguir reduciendo su impacto sobre el medio ambiente en la mayor medida posible**, incluyendo las emisiones a la atmósfera, tanto las de gases de efecto invernadero como las de gases contaminantes. En particular, las emisiones de óxidos de azufre de los buques van a ser objeto de un importante cambio normativo el 1 de enero de 2020.

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS



Estas iniciativas contribuyen directamente a la consecución de varios de los **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de la **ONU** como son los números 3 (Salud y Bienestar), 13 (Acción por el Clima) y 14 (Vida Submarina).

3 SALUD Y BIENESTAR



13 ACCIÓN POR EL CLIMA



14 VIDA SUBMARINA



1 enero 2020: El azufre se reduce un 86% en el combustible marino

Seguramente uno de los momentos más decisivos para el sector marítimo desde el abandono del carbón como combustible



El sector marítimo está invirtiendo fuertemente para cumplir el nuevo **límite global de 0,5% de azufre establecido por la OMI** para los combustibles marinos, que entrará en vigor el 1 de enero de 2020. Esto representará una drástica reducción, del 86%, del contenido de azufre respecto

del límite del 3,5% permitido hasta ahora con carácter general. Dado que en algunas zonas de control de emisiones y **en los puertos de la UE el límite es incluso inferior, del 0,1%**, se estima que las emisiones de azufre del transporte marítimo se reducirán globalmente en un 77%.

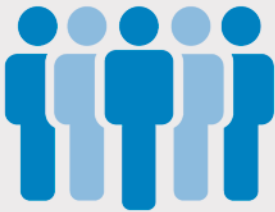
El coste del cambio a combustible con bajo contenido de azufre

Precios medios en \$/t de los combustibles marinos en los 20 puertos del mundo que más suministran.

Fuente: Ship & Bunker 21/11/19



Beneficios medioambientales y para la salud



Esta inversión producirá una reducción substancial, del 77%, de las emisiones totales de azufre del transporte marítimo que, a su vez, producirá beneficios en la calidad del aire que serán especialmente significativos en las zonas costeras.



Las tres vías de cumplimiento



Como alternativa al uso de combustibles con bajo contenido de azufre, para cumplir esta nueva norma, un número creciente de buques utilizará **combustibles alternativos** sin azufre,

como el gas natural licuado (GNL) o mecanismos considerados «equivalentes», como instalar a bordo sistemas de limpieza de gases de exhaustación (*scrubbers*).

OPCIONES PARA EL CUMPLIMIENTO	VENTAJAS	INCONVENIENTES
Combustible con bajo contenido de azufre (VLSFO)	<ul style="list-style-type: none"> • No es necesaria la instalación de <i>scrubbers</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mucho más caro que el HFO. • Genera emisiones de CO₂ en su producción y desulfurización.
Fueloil residual (HFO) y <i>scrubbers</i>	<ul style="list-style-type: none"> • HFO es mucho más barato que el VLSFO. • No son necesarias modificaciones en los tanques ni en los sistemas de combustible. 	<ul style="list-style-type: none"> • La instalación de <i>scrubbers</i> a bordo requiere una elevada inversión. • Demanda de energía adicional.
Gas natural licuado (GNL)	<ul style="list-style-type: none"> • Precio competitivo. • Sin emisiones de azufre y muy bajas emisiones de NO_x. 	<ul style="list-style-type: none"> • Posibles pérdidas de metano. • Pocos puertos disponen de suministro de GNL. • Sistemas de combustible y tanques especiales. • Modificaciones caras para los buques existentes.

El cambio al nuevo límite de contenido de azufre del 0,5% establecido por la OMI requerirá un enorme esfuerzo económico. **El precio del combustible marino podría aumentar hasta un 50%**, dando lugar a un coste global adicional estimado de unos 50.000 millones de dólares/año.

El cumplimiento del nuevo límite será mucho más complejo que el límite de contenido de azufre del 0,1%, que está vigente desde enero de 2015 en las zonas de Control de Emisiones de azufre (SECA) designadas por la OMI. Esto se debe a la naturaleza global del nuevo límite de 0,5% de azufre. En primer lugar requerirá **cantidades mucho mayores de combustible** con bajo contenido de azufre y que esté disponible en

todos los puertos inmediatamente después del 1 de enero de 2020. Además es muy probable que se produzcan **incompatibilidades entre los distintos tipos de combustibles**.

El sector naviero mundial se toma muy en serio sus responsabilidades ambientales. Según avanzamos hacia enero de 2020, continúa trabajando, en colaboración con los suministradores de combustibles marinos y con los reguladores nacionales e internacionales, para **superar con éxito las dificultades para el cumplimiento de las normas de la OMI**. Esto incluye que los nuevos combustibles con menos de un 0,5% de azufre sean **seguros, compatibles entre sí y estén disponibles** en todos los puertos del mundo.



Refuerzo de alianzas mundiales para el desarrollo sostenible

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS



El sector marítimo internacional está **reforzando sus alianzas** con asociaciones de otras partes implicadas en toda la cadena logística marítima, para ayudar a lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU en general y el número 17 en particular.

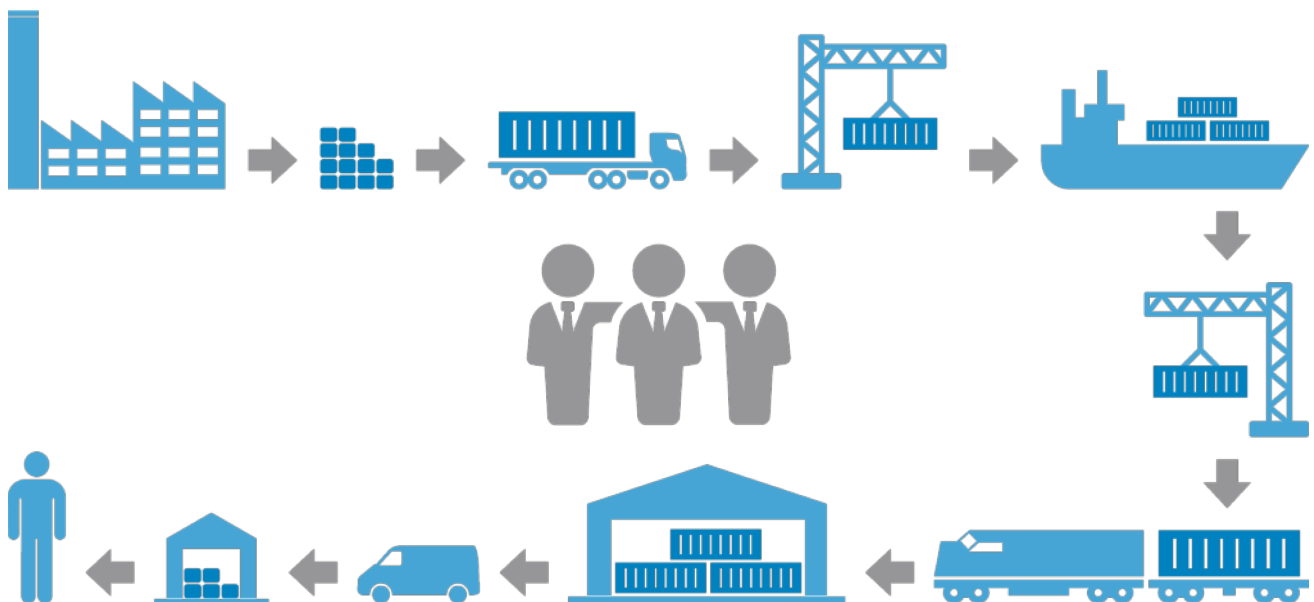
Como parte de los diversos esfuerzos e iniciativas para lograr **mejoras ambientales adicionales en beneficio de la sociedad en su conjunto**, dicho sector está promoviendo la movilización de recursos de múltiples fuentes para lograr la sostenibilidad económica, ambiental y social.

Mediante **iniciativas de colaboración**, también pretende movilizar y compartir conocimientos,

experiencia, tecnología y recursos financieros entre todos los actores de la cadena logística marítima.

Gracias a esta amplia colaboración será posible que el sector marítimo y todos sus beneficiarios **contribuyan efectivamente a la Agenda 2030** de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

Esta alianza será también fundamental para la lograr **los objetivos de la Estrategia de la Organización Marítima Internacional para la reducción de emisiones de CO₂** del sector marítimo para 2030 y 2050, así como su descarbonización plena lo antes posible.



Asociación de Navieros Españoles

c/ Dr. Fleming 11, 1ºD
28036 Madrid
Tel: + 34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80
anave@anave.es
prensa@anave.es
www.anave.es

