

4 jul 2023 - 6:00 a. m.

Colombia retrocede en su ambición para reducir las emisiones de gases de los buques

Esta semana tiene lugar una de las negociaciones climáticas más importantes del año: la reducción de gases de efecto invernadero provenientes del sector marítimo (por donde se mueve el 90% del comercio mundial). Ante la Organización Marítima Internacional, Colombia ha alineado su postura con las naciones menos ambiciosas, marcando una diferencia con los anuncios del Gobierno en otras convenciones.



0

Guardar



Daniela Quintero Díaz

Periodista Medio Ambiente



Los 175 Estados miembros de la OMI se reúnen para establecer sus metas de reducción de emisiones de GEI a 2030, 2040 y 2050. / Getty Images

Foto: Getty Images/iStockphoto - SHansche



Esta semana, en las oficinas de la **Organización Marítima Internacional (OMI)**, el organismo de la ONU que se encarga de regular el transporte marítimo en el mundo, se dio inicio a una de las negociaciones claves para hacer frente a la crisis climática: 175 Estados tendrán hasta el próximo viernes para establecer, finalmente, los objetivos climáticos y la reducción de los **gases de efecto invernadero** en el sector marítimo.

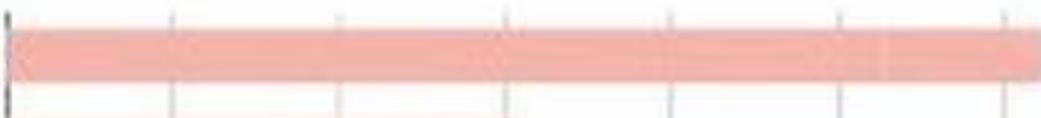
En términos técnicos, se trata de la sesión número 80 del Comité de Protección del Medio Marino (MPEC, por su sigla en inglés), en la que se espera alcanzar un consenso sobre la ambición para mantener la temperatura del planeta por debajo de los 2° C o 1,5° C, como lo advierte la ciencia. (Le recomendamos: **La deuda de los buques y el sector marítimo con el cambio climático**)

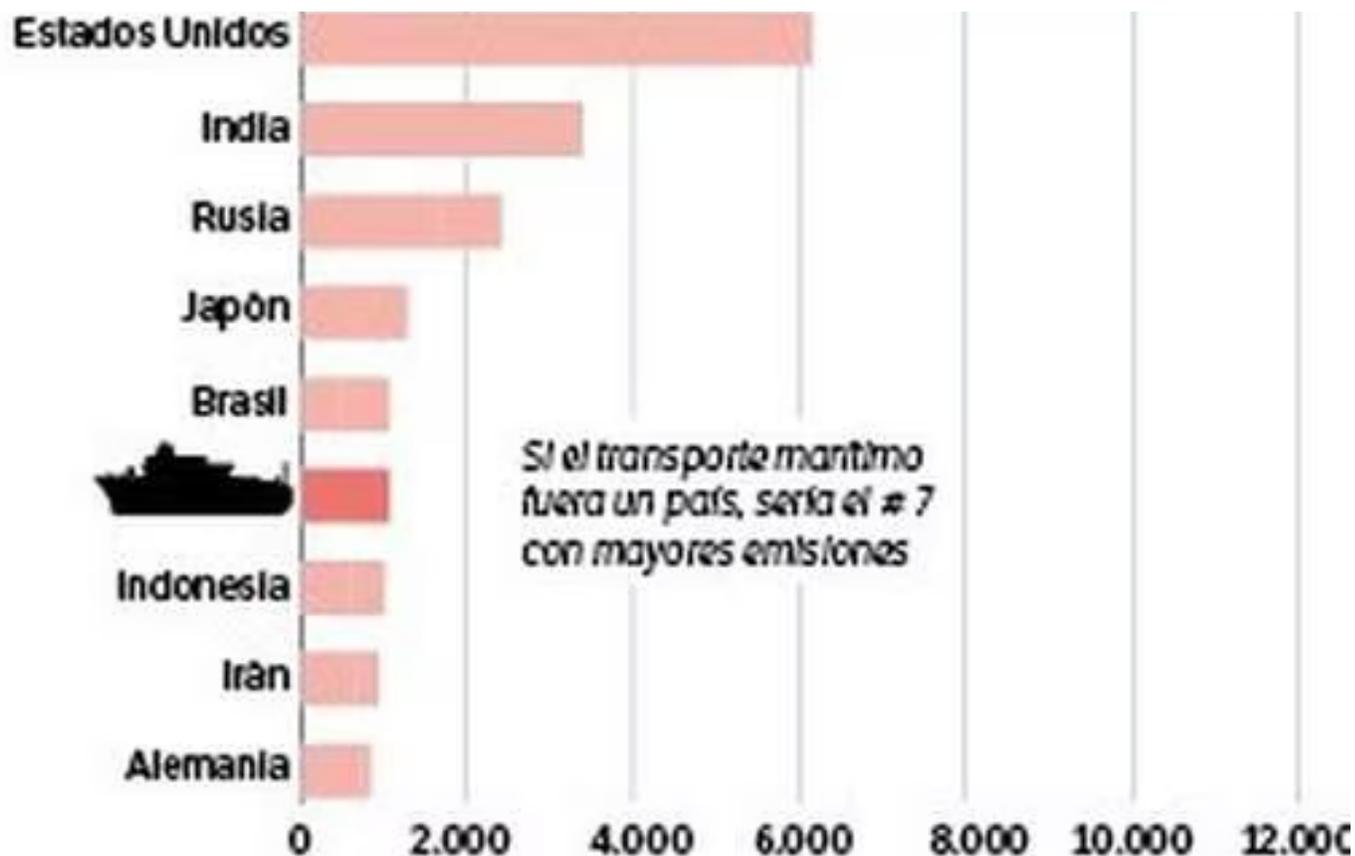
Y es que el transporte marítimo internacional es un sector clave en las **emisiones de gases** contaminantes a la atmósfera. Si fuera un país, estaría en el top 10 de las naciones que más emiten, liberando cerca de mil millones de toneladas de CO2 equivalentes cada año. Una cifra similar a la de países como Alemania o Japón. En otras palabras, el 3 % de las emisiones globales vienen de esta industria. Sin embargo, cuando hablamos de **cambio climático** o de **reducción de emisiones**, la mención a este sector suele ser casi nula, y sus negociaciones climáticas pasan inadvertidas.

EMISIONES GLOBALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

La industria en datos

China





» Los buques son responsables de casi el 3% de las emisiones globales de GEI al año

» Más de mil millones de toneladas de CO2 emitidas cada año por esta industria

» Las emisiones podrían aumentar un 16 % para 2030



40 % de lo que transportan los buques son combustibles fósiles (Carbón, petróleo, gas)



US \$ 100 mil millones adicionales costaría cada año de retraso para descarbonizar la industria

Foto: Clean Shipping coalition

La delegación de Colombia en estas negociaciones no está encabezada por figuras visibles como la ministra de Ambiente, Susana Muhamad, o el presidente Gustavo Petro, quien han asumido la vocería en otros escenarios, presentando la crisis climática como “el principal problema que afronta hoy la humanidad”. Ante la OMI, el país es representado por la Dirección General Marítima y Portuaria (Dimar). Aunque en años anteriores Colombia no tenía una participación destacada dentro de las negociaciones, siempre había defendido la posición de

descarbonizar el sector marítimo para el año 2050. Pero este año, la dirección para alcanzar esa meta, parece estar dando un viraje. (Le puede interesar: **Más allá de los hidrocarburos: los retos de la transición energética en Colombia**)

Entender las negociaciones sobre emisiones del sector marítimo y los buques

Cuando hablamos de negociaciones climáticas hay un evento que marca el punto de partida: el Acuerdo de París. Un tratado histórico y vinculante en el que los países se comprometieron a hacer frente a la crisis climática con la reducción de sus emisiones de **gases de efecto invernadero** (GEI), manteniendo el aumento de la temperatura del planeta por debajo de los 2° C y, preferiblemente, de los 1,5° C para final de siglo.

Al igual que los países, diversos sectores, como el marítimo, empezaron a alinearse con esos objetivos. En 2018, la **OMI** acordó su “estrategia inicial de reducción de **GEI**”, cuya meta era bajar a la mitad las **emisiones de los buques** para 2050. Hace dos años la Organización decidió hacer una actualización de la estrategia inicial, esperando impulsar medidas más ambiciosas. Y, hasta marzo de este año, parece que se estaba logrando. En la última ronda de conversaciones, que se realizó del 20 al 24 de marzo, un número creciente de estados miembros de la OMI (45) acordaron que el transporte marítimo debía alcanzar cero emisiones para 2050.

También aumentó el apoyo para establecer objetivos adicionales para 2030 (37 países) y 2040 (43 países), lo que ayudaría a reducir las emisiones de los barcos hacia una trayectoria de 1,5 °C. Sin embargo, desde hace algunos días, las reuniones en Londres muestran un rumbo contrario.

“Las organizaciones climáticas y la sociedad civil están muy preocupadas por la dirección que está tomando la revisión de la estrategia de reducción de GEI de la **OMI**”, señala un comunicado de la **Clean Shipping Coalition**, que agrupa a diversas ONG climáticas. “Comparado con propuestas anteriores, donde la meta de cero absoluto era considerada, el borrador de esta semana incluye solo una meta de cero-neto para 2050 o cerca de esa fecha”. Y en las negociaciones

meta de cero neto para 2050 o cerca de esa fecha. En las negociaciones climáticas cada palabra importa. El cero absoluto implicaría que, en 30 años, la industria hubiera actualizado sus mecanismos para no emitir ni un gramo de gases contaminantes a la atmósfera. El cero neto permitiría compensar algunas de las emisiones que no lograron reducir.

No es el único punto que ha cambiado. El borrador que se está negociando actualmente incluye la propuesta de reducción del 20 % de las **emisiones** para 2030 y el 70 % para 2040, que consideran poco ambiciosa, pues en ocasiones anteriores se estaba negociando reducir el 50% de emisiones para 2030 y más del 80 para 2040, en línea con lo que ha establecido la ciencia. Además, la referencia a mantener la temperatura del planeta por debajo los 1,5° C ha sido borrada. Para las organizaciones climáticas, esta es “una muestra clara de que la **OMI** no está alineando su postura con el camino del Acuerdo de París”.

Entre los países que se “resisten” a la acción alineada con la meta de 1,5° C, **señala el comunicado**, está Colombia; en conjunto con China, Arabia Saudita, Rusia, Brasil, Argentina, entre otros grandes emisores. Estados Unidos, Canadá y los pequeños Estados insulares del Pacífico, por el contrario, insisten en metas más ambiciosas para 2030 y 2040.

Entender por qué Colombia estába tomando distancia de sus posiciones anteriores fue una tarea difícil. Al preguntarle a la Dimar, quien envía al delegado que nos representa ante la Organización Marítima Mundial, aseguraron de manera no oficial que quien debía dar una respuesta era el Ministerio de Relaciones Exteriores, que había marcado los lineamientos para la postura del país. Sin embargo, esa cartera, replicó que, aunque tenían información del tema, la respuesta oficial estaba en manos de la Dimar, que era quien tenía el asiento ante la **OMI**, y no la Cancillería.

Lo cierto es que el más reciente informe del **Panel Intergubernamental de Cambio Climático** (IPCC) ha hecho evidente que las medidas tomadas por el sector marítimo ya son insuficientes. Y que se necesitan medidas claras a corto y

sector marítimo ya son insuficientes. Y que se necesitan medidas claras a corto y mediano plazo para alcanzar un camino seguro y efectivo hacia la descarbonización.

UN News  

@UN_News_Centre · [Seguir](#)

"Humanity is in dangerous waters on [#climate](#), but the decisions you take over the coming days could help us chart a safer course," [@antonioguterres](#) says in video message to [@IMOHQ](#): MPEC, gathered in London to upgrade IMO's greenhouse gas strategy.

[Ver en Twitter](#)

8:49 a. m. · 3 jul. 2023 

 34  Responder  Copia enlace

[Leer 1 respuesta](#)

Este lunes, en la apertura de la plenaria en Londres, Simon Stiell, secretario ejecutivo de la **Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático** (CMNUCCC), insistió en la urgencia de las decisiones. “La publicación del informe de síntesis del IPCC es clara: este organismo debe hacer más para enfrentar el **cambio climático**. Con las condiciones y compromisos actuales de la **OMI**, el compromiso de los 1,5° C va a ser sobrepasado muy pronto. A principios de 2030”, señaló.

What are the major ship types?

#: 5,009
CO₂: 22%



Container ships



#: 7,524
CO₂: 9%

Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)

#: 11,435
CO₂: 20%



Bulk carriers



#: 10,973
CO₂: 6%

General cargo ships

#: 12,802
CO₂: 24%



Tankers



#: 477
CO₂: 5%

Cruise ships

Foto: Clean Shipping coalition

La posición que está tomando Colombia en la OMI

En años anteriores el protagonismo del país en las negociaciones era poco. No tomaba la vocería ni hacía declaraciones públicas sobre su posición durante las discusiones. En los comunicados de prensa de las organizaciones que siguen de cerca estas negociaciones, el nombre de Colombia no aparecía. La cosa cambió.

Este año, la delegación nacional participó en los llamados “Grupos Interseccionales de Trabajo” para la reducción de las **emisiones de GEI**, unos espacios a puerta cerrada —a los que no tiene acceso la prensa— en donde se negocia, palabra por palabra, el texto que esta semana va a ser discutido y aprobado en la plenaria. Los grupos de trabajo tuvieron lugar la semana pasada, entre el 26 y el 30 de junio.

Frente a uno de los puntos más intensos del debate, las metas a corto plazo, el país aseguró explícitamente que “no apoyaba el establecimiento de una meta

específica a 2030-2040 o una meta relacionada con un porcentaje de combustibles alternativos para 2030”. Entre los argumentos, confirmaron fuentes que hacían parte de la negociación **a este diario**, el país manifestó que estas metas podrían tener un impacto negativo en países en desarrollo.

“Esperar hasta el 2050 para descarbonizar es como esperar a que tu casa se queme antes de llamar a los bomberos”, asegura Faig Abbasov, de la organización *Transport & Environment*. “La ciencia dice que reducir a la mitad las **emisiones para 2030** es técnicamente posible, y sus costos son manejables. Lo que se necesita es la voluntad política”, agregó.

Hay otro gran debate. Como en buena parte de las negociaciones climáticas actuales, otro punto álgido de la discusión es el financiamiento. Para países en desarrollo, como Colombia, las mayores inquietudes actuales están relacionadas con los recursos necesarios para que la industria se descarbonice. La mayoría de los países en la **OMI** —incluida Colombia— habían mostrado su respaldo a un mecanismo de financiamiento conocido como “*Levy*”, impulsado por la Unión Europea y los pequeños Estados insulares del Pacífico.

Su objetivo sería cobrar al menos US\$100 por tonelada de CO2 equivalente emitida por cada embarcación. Según estimaciones del Banco Mundial, esto permitiría que se recaudaran entre US\$40 y 60 mil millones anuales, que irían destinados a impulsar la transición de los países en vía de desarrollo. El dinero, en otras palabras, sería reinvertido para crear nuevas tecnologías, promover investigación y apoyar a países que no tuvieran la capacidad económica para transformar esta industria.

En noviembre de 2021, en el marco de un foro de vulnerabilidad climática, Colombia **adoptó la declaración de Dhaka-Glasgow**, en donde se reconocía la “importancia crítica del comercio marítimo” para los Estados participantes y se explícitamente se llamaba a “una urgente discusión, estudio y trabajo para que la **OMI** estableciera obligatorio *-mandatory-* el mecanismo ‘*Levy*’ en el sector

marítimo internacional”. Esto, dice el documento, para asegurar que las **emisiones** estén completamente alineadas con el camino de 1,5° C, siguiendo el IPCC.

Pero ahora, con respecto a este tema, el país aseguró que respaldaba la postura de Brasil y “se oponía a la propuesta del mecanismo ‘Levy’, como Argentina y otras naciones, pues podría tener impactos negativos en nuestro comercio y el bienestar del país”.

La **Dimar aseguró a El Espectador**, que el mecanismo podría tener impactos negativos que tienen que ver con asuntos tan importantes como la seguridad alimentaria, y que esta discusión convocó una mesa interinstitucional en la que participaron, además de la Dimar y la Cancillería, el Minambiente, Minminas, Minagricultura, Mincomercio, Mintransporte, la Superintendencia de Transporte y la Comisión Colombiana del Océano para “construir la posición nacional”.

“Es con esta visión multidimensional y multisectorial que analizamos el conjunto de propuestas, para llegar a una medida económica a mediano plazo que efectivamente castigue las emisiones y nos ponga en la senda de descarbonización del sector para 2050, pero con las garantías necesarias de que su implementación no perjudique a nuestra población, basándose en estudios de impacto rigurosos, en especial para los países en desarrollo”, dicen desde la Dimar. **(Puede leer todas las respuestas que la Dimar entregó a El Espectador en este enlace)**

Hace solo una semana, el 26 de junio, *ad portas* de la plenaria en la OMI, se publicó un **nuevo estudio** que confirma que la industria marítima podría disminuir sus emisiones a la mitad par 2030 sin impactar el comercio global. El documento también aleja las preocupaciones sobre el aumento de los costos en que podrían llegar si la OMI aumenta sus compromisos climáticos para el sector marítimo.

“Reducir las **emisiones de los buques** a la mitad en esta década solo agregaría alrededor del 10% al costo total de las operaciones de envío, una suma mínima, si se compara con el costo de los daños relacionados con el clima para la industria y la sociedad en general si no se logran reducir las emisiones”, se lee en el documento. El *University College of London* estima que cada año de inacción en esta década agregaría \$ 100 mil millones adicionales al costo de la descarbonización del sector, que emite mil millones de toneladas de gases de efecto invernadero cada año.



Por Daniela Quintero Díaz

@DanielaQuinterd dquinterod@elespectador.com

Temas recomendados:

Barcos

Buque

OMI

Marítimo

Cambio Climático

Colombia

Emisiones de ca >

Síguenos en Google Noticias

[Ir a los comentarios](#)