

7 jul 2023 - 10:04 a. m.

# Transporte marítimo: los países adoptan un nuevo plan para su descarbonización

Aunque se aspiraba a metas más ambiciosas, los 176 países que hicieron parte de las negociaciones en la Organización Marítima Internacional, con sede en Londres, acordaron reducir las emisiones anuales del sector en, al menos, un 20 % para 2030.



0



Guardar



**Daniela Quintero Díaz**

Periodista Medio Ambiente



El 90 % del comercio internacional se mueve por buques. Este sector genera anualmente cerca del 3 % de las emisiones de gases de efecto invernadero globales.

Foto: Bloomberg - Agencia Bloomberg

Escucha este artículo



0:00 / 5:33

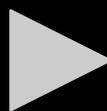
En Londres, en las instalaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), el organismo especializado de las Naciones Unidas para el transporte marítimo, se acaba de adoptar una nueva estrategia para descarbonizar este sector, durante la última plenaria del Comité Para la Protección del Medio Marino (MPEC80). (Le recomendamos: **Colombia retrocede en su ambición para reducir las emisiones de gases de los buques**)

Luego de una semana de grupos de trabajo, y otra más de debates en plenaria, los países acordaron, por primera vez, establecer metas a corto plazo y mediano plazo para la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de esta industria, que emite anualmente cerca de mil millones de toneladas de estos gases a la atmósfera, una cifra similar a la de países como Alemania o Japón. Hasta hoy, no existían las metas de reducción de emisiones a 2030 y 2040 en este sector.

### El Espectador en video:

Millonarios, el nuevo campeón del fútbol colombiano

Tras vencer a Nacional, el cuadro embajador alcanzó su estrella número 16.





Aunque algunas naciones apostaban por metas más ambiciosas, se acordó finalmente que los países alcanzarían el punto máximo de emisiones procedentes del transporte marítimo internacional “lo antes posible” y llegarían a unas emisiones netas nulas de GEI, a más tardar, para 2050 o “alrededor de esa fecha”, “teniendo en cuenta las diferentes circunstancias nacionales, a tiempo que prosiguen los esfuerzos para su eliminación progresiva”, dice el documento final.

(Le recomendamos: **La deuda de los buques y el sector marítimo con el cambio climático**)

Uno de los puntos de debate durante las reuniones había sido el establecimiento de metas claras que estuvieran alineadas con el Acuerdo de París, cuyo principal objetivo es mantener la temperatura del planeta por debajo de los 2,0 °C o 1,5 °C para finales de siglo. Aunque organizaciones climáticas aseguran que lo acordado no va encaminado con esta meta, los países en la OMI decidieron establecer “puntos de comprobación indicativos” que vayan alineados con la meta de emisiones netas nulas procedentes del transporte marítimo internacional.

Entre esos indicativos, está reducir el total de las emisiones anuales de GEI de este sector en, al menos, un 20 %, esforzándose por alcanzar el 25 % para 2030. Y en al menos un 70 %, esforzándose por alcanzar el 75 % para 2040. Los países más ambiciosos pedían reducir el 50 % de las emisiones para 2050.

Asimismo, se acordó reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por trabajo de transporte, como promedio para todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40% para 2030, comparado con los niveles de 2008. Y se estableció la adopción de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones nulas o casi nulas de GEI que representen, como mínimo, el 5 % —con el objetivo de llegar al 10 %— de la energía utilizada por el transporte marítimo internacional para 2030.

Luego de largos debates por los términos, tiempos de implementación y metas, los

países miembros también acordaron “la prescripción de que todos los buques, sea cual sea su pabellón, den plena y total efectividad a las medidas obligatorias para garantizar la implantación de la estrategia”.

Otro de los grandes ejes de discusión durante las negociaciones fue la aprobación de un mecanismo o tasa para las emisiones de carbono. La semana pasada, varias naciones latinoamericanas, incluida Colombia, habían pedido eliminar la mención de ese mecanismo que, entre otras medidas, buscaba cobrar US\$100 por cada tonelada de carbono emitida a la atmósfera por embarcación.

En la plenaria de hoy, el asunto fue poco abordado. Sin llamar mucho la atención sobre el tema, los Gobiernos acordaron seguirlo estudiando para revisar si podrían implementarlo a 2027. Los detalles técnicos sobre cómo se cobraría, a quiénes y cuánto, manteniendo el principio de “responsabilidades comunes, pero diferenciadas y las capacidades respectivas” de cada nación continuarán siendo puntos de debate en adelante.

“Para que fuera un éxito, la estrategia revisada debía incluir metas de emisiones basadas en la ciencia que estuvieran alineadas con el objetivo de no aumentar la temperatura del planeta más de 1,5°C para finales del siglo”, señala la ONG Opportunity Green. Para Ana Laranjeira, una de sus voceras, “esta semana tenía todo para ser un momento histórico. Era la última oportunidad de la IMO para alinearse con el Acuerdo de París, vital para asegurar una transición justa y equitativa para las naciones más vulnerables, y para proteger nuestra biodiversidad global”. Consideran que no se logró.

Sin embargo, agrega, cada fracción de grado que pueda reducirse es de crucial importancia, y se debe seguir trabajando para descarbonizar este sector lo antes posible.



Por Daniela Quintero Díaz