

Los costes ambientales del transporte marítimo

Unos datos confidenciales de la industria marítima, basados en el tamaño de los motores y en la calidad del combustible utilizado por los cargueros y los vehículos demuestran que 15 de los mayores barcos cargueros del mundo pueden contaminar tanto como los 760 millones de vehículos que hay en todo el planeta. El combustible que utilizan es de peor calidad y tiene un contenido en azufre hasta 2.000 veces superior que el diesel que utilizan los vehículos estadounidenses y europeos.

La Organización Marítima Internacional, el organismo de las Naciones Unidas responsable de mejorar la seguridad marítima y de evitar la contaminación de los barcos, y la Unión Europea están recibiendo presión para que endurezcan las leyes que regulan las emisiones de los barcos.

Los gobiernos de EEUU y Canadá ya solicitaron a finales de marzo de 2009 a la Organización Marítima Internacional que creara una “Zona de Restricción de Emisiones” a lo largo de todas sus costas para reducir la contaminación producida por los cargueros. La introducción de un cinturón de bajas emisiones a lo largo de la costa estadounidense es una medida adoptada a raíz de la publicación de un informe que demuestra que la contaminación de los 90.000 cargueros existentes en el mundo es causante de 60.000 muertes al año en Estados Unidos, lo que implica un gasto sanitario de 330 mil millones de dólares anuales. Según la Agencia Estadounidense de Protección del Medioambiente, la introducción de la zona de restricción de emisiones podría evitar 8.000 muertes al año mediante la aplicación de nuevos estándares de calidad del aire.

Según un nuevo estudio llevado a cabo por el ministerio de medioambiente danés, las emisiones de los cargueros suponen para los daneses un gasto sanitario de 5 mil millones de libras esterlinas anuales, especialmente en tratamientos de cáncer y enfermedades cardíacas. Un estudio anterior indicaba que 1.000 daneses mueren cada año de forma prematura debido a la contaminación de los cargueros.

Europa, uno de las áreas con más tránsito marítimo del mundo, ha reducido considerablemente las emisiones de azufre y nitrógeno del transporte en carretera durante los últimos 20 años, pero se ha resistido a imponer unas leyes más estrictas en cuanto al transporte marítimo se refiere.

La Unión Europea cuenta hoy en día solamente con dos planes de introducción de restricción de emisiones en sus costas, en el canal de la Mancha y en el mar Báltico, cuyas normativas no serán tan estrictas como las propuestas para las zonas de restricción estadounidenses.

Las emisiones debidas al transporte marítimo han aumentado en los últimos 15 años a medida que China ha emergido como uno de los principales países productores del mundo. Se ha desarrollado un nuevo modelo de carguero intercontinental altamente eficiente que utiliza unos motores muy potentes y que queman un combustible de la peor calidad.

“La contaminación del transporte marítimo afecta a la salud de las comunidades de las regiones costeras y de interior en el mundo entero, pero sigue sin estar sujeta una legislación estricta”, afirma James Corbett, profesor de política marítima de la Universidad de Delaware y uno de los autores del informe que convenció al gobierno estadounidense para que pasara a la acción.

“Europa necesita una legislación sobre restricción de emisiones en sus costas si quiere cumplir con sus objetivos medioambientales”, afirma Grister Agrena, de la secretaría de Contaminación Atmosférica y Clima, de Gotemburgo.

Artículo original

Más información

(fin del artículo)