

MANIFIESTO

PARA SOLICITAR AL GOBIERNO ESPAÑOL QUE APOYE ACTIVAMENTE LA CREACIÓN DE UN ÁREA DE CONTROL DE EMISIONES EN EL MAR MEDITERRÁNEO PARA LIMITAR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE PRODUCIDA POR LOS BARCOS

El problema

La contaminación ambiental del aire producida por el tráfico marítimo es una seria amenaza para la salud humana, el medio ambiente y el clima mundial. Para las zonas costeras y las ciudades portuarias, los buques son una importante fuente de contaminación atmosférica.

Los barcos utilizan combustibles con alto contenido de azufre que emiten contaminantes altamente peligrosos para la salud humana debido regulaciones menos estrictas que las que rigen sobre las fuentes de emisión en tierra. El fuelóleo pesado, un producto de refinería residual que contiene altas cantidades de azufre, cenizas, metales pesados y otros residuos tóxicos se utiliza para la propulsión de la mayoría de los buques.

Las áreas con un tráfico marítimo elevado como el mar Mediterráneo se ven especialmente afectadas por estas emisiones nocivas de transporte marítimo. La contaminación atmosférica ocasionada por los buques no sólo se produce en los puertos y a lo largo del litoral, sino que se propaga también a grandes distancias por mar y por tierra, a zonas del interior.

Contaminantes atmosféricos tales como los óxidos de nitrógeno (NOx), los óxidos de azufre (SOx) y el material particulado (PM) se propagan a gran distancia de los buques que los emiten durante su actividad. En presencia de la radiación solar, las moléculas de NOx dan lugar a ozono a nivel del suelo, y las moléculas de NOx y de SOx pueden reaccionar para formar partículas muy pequeñas, conocidas como PM_{2,5}.

Cuando las personas respiran este aire contaminado, su salud se resiente, lo cual se traduce en la pérdida de productividad por un aumento de las enfermedades, hospitalizaciones e incluso muertes prematuras. De hecho, se estima que las emisiones de los barcos causan anualmente en la Unión Europea 50.000 muertes prematuras y 60.000 millones de euros en costes sanitarios.¹

Está comprobado científicamente que las reducciones de las concentraciones ambientales de PM_{2,5} y el ozono a nivel del suelo se traducen en beneficios importantes para la salud de las personas en cuanto a los problemas respiratorios y cardiovasculares, incluida la mortalidad prematura, así como a la disminución de las hospitalizaciones y de los días de absentismo laboral. La reducción de las emisiones de los buques ayudará también a las personas que padezcan asma y otras enfermedades. Existe una relación bien fundada entre la exposición a los NOx, SOx, ozono y PM y el asma.

Además de las repercusiones en la salud humana, los ecosistemas sensibles también corren peligro como consecuencia de las emisiones de los buques. La deposición de compuestos de nitrógeno y azufre es una causa de acidificación en los ecosistemas terrestres y acuáticos, incluida la acidificación

¹ Center for Energy, Environment and Health (2011): Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using EVA Model System. www.ceeh.dk/CEEH_Reports/Report_3/CEEH_Scientific_Report3.pdf

de las aguas oceánicas costeras al alterar las características químicas del agua de mar superficial. Las emisiones de los buques contribuyen también al problema del exceso de enriquecimiento y eutrofización con nutrientes, que favorece la proliferación de determinado fitoplancton y otras plantas marinas y puede traducirse en un cambio en los ecosistemas.

En el Mediterráneo existen un gran número de ecosistemas muy sensibles, de gran vulnerabilidad, que están amenazados, entre otras causas, también por los efectos derivados de la contaminación producida por los buques.

Por otra parte, además de las sustancias señaladas, la combustión de combustibles derivados del petróleo provoca emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el principal gas causante del calentamiento global del planeta.

En comparación con las emisiones en fuentes en tierra, las emisiones de los buques son elevadas, dado que al sector naviero no se le exige utilizar combustibles más limpios ni utilizar técnicas de tratamiento posterior de los gases de escape como obliga la normativa en tierra desde hace décadas en sectores como el del automóvil e industriales.

Si no se toman medidas, las emisiones totales de los buques en la UE superarán todas las emisiones terrestres en 2020 debido a los mayores niveles de actividad previstos en los próximos años en el sector marítimo, lo que socavaría los logros en la reducción de la contaminación del aire en la tierra.

Legislación internacional vigente

Debido a la naturaleza internacional del transporte marítimo, corresponde a los estados ribereños tomar la iniciativa bajo el marco existente de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.

El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques o MARPOL 73/78 es un conjunto de normativas internacionales desarrollado por la OMI. Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales. Las emisiones de contaminantes del aire de los buques están reguladas por la OMI a través del Anexo VI del Convenio MARPOL.

El Anexo VI (Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques) del Convenio MARPOL fue adoptado por primera vez en 1997 y entró en vigor el 19 de mayo de 2005. Su objetivo es limitar los principales contaminantes atmosféricos contenidos en los gases de escape de los buques, incluidos los SO_x y los NO_x, y prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias que afectan a la capa de ozono. El Anexo VI del MARPOL también regula la incineración en barcos y las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) de los petroleros.

Tras la entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL el 19 de mayo de 2005, el Comité de Protección del Medio Marino (Marine Environment Protection Committee, MEPC) acordó en su 53ª reunión (julio de 2005) revisar el Anexo VI del MARPOL con el objetivo de reforzar significativamente los límites de emisión a la luz de la existencia de mejores técnicas y la experiencia en la implementación de las mismas. Como resultado de un análisis de tres años, el MEPC 58 (octubre de 2008) adoptó el MARPOL Anexo VI revisado y el correspondiente Código Técnico de NO_x de 2008, que entró en vigor el 1 de julio de 2010.

Los principales cambios en el Anexo VI de MARPOL son, por un lado, la obligatoriedad de una reducción progresiva a nivel mundial de emisiones de SO_x, NO_x y partículas y, por otro, la introducción de Áreas de Control de Emisiones (ECA, en sus siglas en inglés) para reducir aún más las emisiones de esos contaminantes en áreas marinas designadas.

El Anexo VI del MARPOL establece estándares para el contenido de azufre de los combustibles marinos y las emisiones de NO_x de los nuevos motores de barcos. Con respecto a los óxidos de azufre, el 1 de enero de 2015 entró en vigor el requisito del Anexo VI de MARPOL que limita al 0,1% el contenido máximo de azufre de los combustibles marinos en las Áreas de Control de Emisiones de azufre (SECAs) (límite hasta fin de 2014: 1,0%).

La OMI adoptó en octubre de 2016 un umbral de azufre del 0,5% para el combustible de barcos, pero solo entrará en vigor en 2020. Incluso así, los buques seguirán siendo una importante fuente de contaminación atmosférica tóxica.

Por otra parte, los niveles de NO_x quedan fuera de la Directiva de la UE (que solo se refiere a los niveles de azufre) y en la regulación genérica de la OMI se reducen muy poco, de modo que solo hay una reducción apreciable dentro de las ECAs.

Todavía queda mucho por hacer para limitar también las emisiones de carbono y de partículas procedentes de los barcos, reducir las emisiones de nitrógeno de los barcos existentes y garantizar la aplicación estricta de las normas acordadas.

La creación de Áreas de Control de Emisiones para hacer frente al problema

Para hacer frente a las emisiones contaminantes de los buques y limitar sus negativos efectos a la salud pública y al medio ambiente, los estados costeros del norte de Europa acordaron designar en el Mar del Norte, el Mar Báltico y el Canal de la Mancha un Área de Control de Emisiones para el azufre (SECA) desde 2015 y para el nitrógeno (NECA) desde 2021 en adelante.

Así, a partir del 1 de enero de 2015, en esa zona los barcos están obligados a cambiar a combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,1% o instalar sistemas de limpieza de gases para lograr el mismo objetivo. Además de esto, una NECA entrará en vigor en la misma región en 2021. En la práctica, esto significa que los barcos de nueva construcción deberán cumplir con el estándar de Nivel III que reduce drásticamente las emisiones de NO_x, por medio del uso de combustibles alternativos o cambios en la motorización, etc. Desafortunadamente, los buques ya existentes no se ven afectados por esta regulación y, por lo tanto, continuarán emitiendo cantidades masivas de óxidos de nitrógeno.

Esta regulación ECA en el Mar del Norte, el Mar Báltico y el Canal de la Mancha ha representado unas mejoras inmediatas en la calidad del aire de hasta un 50% desde el año 2015 y unos beneficios socioeconómicos asociados valorados en miles de millones de euros.

El éxito continuado de las Áreas de Control de Emisiones existentes en el norte de Europa, en los mares de Norteamérica y otras zonas, demuestra que la creación de una ECA en el mar Mediterráneo también generaría notables beneficios en la mejora de la calidad del aire, no sólo en las rutas marítimas y zonas costeras sino también en las ciudades portuarias y del interior. Esto comportará mejoras inmediatas en la salud pública, limitará los daños en los ecosistemas y el patrimonio cultural, y permitirá a los estados miembros reducir la contaminación del aire en el ámbito local y el consiguiente impacto sobre el calentamiento global.

Según datos oficiales del Gobierno de España, el tráfico marítimo internacional representa el 40% de las emisiones a la atmósfera de óxidos de nitrógeno (NOx), el 44% de las de óxidos de azufre (SOx) y el 22% de las de partículas finas (PM_{2,5}), referidas al total del Estado español en el año 2016. Pese a ello, el Gobierno está tomando medidas mínimas para combatir la contaminación de este sector. Es más, hasta ahora el Gobierno español se ha pronunciado en contra de la creación de una ECA en el Mediterráneo con el argumento de que la introducción de los nuevos límites de contaminación de la OMI en 2020 será suficiente para abordar el problema.

Por el contrario, el Gobierno francés respalda una ECA mediterránea, y en ese empeño está apoyado por Marruecos y otros países ribereños. En octubre de 2018, Francia presentó una evaluación sobre el impacto potencial de la implementación de una ECA en el Mar Mediterráneo en una reunión de la OMI, cuyos resultados muestran de forma contundente los importantes beneficios sociales, económicos y ambientales que significaría esta regulación para la región.

La Comisión Europea también ve con buenos ojos esta iniciativa, debido a los importantes beneficios medioambientales y de salud para los ciudadanos de la UE que viven en zonas costeras o puertos también en el oeste y el sur de la UE, y de hecho está a punto de concluir una evaluación de factibilidad para una ECA en el Mediterráneo y en otras aguas de la UE, tanto para SOx como para NOx. La OMI, a través de su Centro Regional de Respuesta de Emergencia de Contaminación Marina para el Mar Mediterráneo (REMPEC), también estudia la introducción de una SECA en el mar Mediterráneo.

Sobre la base de los hallazgos respectivos que muestran beneficios socioeconómicos significativos, sería recomendable que el Gobierno español apoyara activa y decididamente la creación de una ECA en el mar Mediterráneo.

En virtud de toda esta información,

Siendo incontestable que la contaminación del aire de los barcos es una amenaza importante para la salud, el medio ambiente y el clima y que la industria del transporte marítimo está significativamente por detrás de otros sectores en lo que respecta a sus esfuerzos para la reducción de la contaminación del aire.

Siendo conscientes de que, de seguir en la situación actual, en 2020 las emisiones totales procedentes del transporte marítimo pueden llegar a superar las de todas las fuentes terrestres.

Dado que las rutas de navegación más importantes desde Asia hasta Europa atraviesan el Mediterráneo y se espera que el tráfico marítimo aumente hasta un 250% en el año 2050. Y que, así mismo, la región mediterránea posee algunos de los destinos para cruceros más populares de Europa, con un crecimiento constante de las escalas y de los consiguientes problemas de contaminación del aire que esto comporta a escala local.

Dado que la población costera que vive en núcleos urbanos en las zonas alrededor del mar Mediterráneo es de unos 325 millones de personas que están directamente expuestas a altas concentraciones de contaminantes emitidas por los barcos.

Reconociendo que la creación de Áreas de Control de Emisiones es una de las maneras más efectivas de reducir drásticamente las emisiones procedentes del sector marítimo como se ha demostrado en los puertos del Norte de Europa y como concluye el estudio presentado por Francia, que muestra reducciones del 75% de las emisiones de NO₂ y del 15-20% de las emisiones de partículas PM_{2,5} y enormes beneficios económicos y ambientales.

Considerando que la creación de un Área de Control de Emisiones en el Mediterráneo (Med-ECA) restablecería un marco de igualdad en el mercado único europeo, ya que de esta manera los operadores de barcos y puertos del sur tendrían que hacer frente a los mismos requisitos reglamentarios que en el norte.

Considerando que la creación de una Med-ECA alentaría también la adopción de tecnologías de bajas emisiones y la transferencia de los conocimientos necesarios dentro de la Unión Europea, mejorando su liderazgo en tecnología y fomentando la creación de puestos de trabajo en el sector marítimo. Por lo tanto, unos estándares más estrictos sobre las emisiones en el Mediterráneo son también un aval indispensable para garantizar la sostenibilidad del sector marítimo y la competitividad económica del conjunto de la UE, que conllevará beneficios económicos, ambientales y sociales en particular en los estados costeros del Mediterráneo.

Teniendo en cuenta el apoyo explícito de la Comisión Europea a la designación de un Área de Control de Emisiones en el mar Mediterráneo.

Siendo conocedores de los esfuerzos de Francia desde 2016 para impulsar una ECA en el mar Mediterráneo.

Teniendo en cuenta las demandas de la sociedad civil instando a los gobiernos del área mediterránea a actuar sobre la contaminación procedente del transporte marítimo y, concretamente, a trabajar en pro del establecimiento de una Área de Control de Emisiones en el Mediterráneo (Med-ECA) para limitar la contaminación del aire producida por los barcos, concretadas, por ejemplo, en la Declaración de Roma firmada por el 28 de marzo de 2017 por una alianza de organizaciones ecologistas locales de Italia, Francia, España, Malta, Grecia y otras de ámbito europeo.

Por todo ello, **instamos al Gobierno español a:**

1. Apoyar activamente la creación, en el plazo más breve posible, de un Área de Control de Emisiones (ECA) en el mar Mediterráneo (Med-ECA) para limitar la contaminación del aire producida por los barcos (incluyendo todos los principales contaminantes del aire, como los óxidos de azufre y nitrógeno, pero también las partículas y el carbono negro), apoyando los esfuerzos en ese sentido iniciados por Francia y otros estados costeros del Mediterráneo.
2. En coherencia con el punto anterior, a coordinarse con la Comisión Europea, con Francia y el resto de los estados de la Unión Europea (UE), así como con los estados costeros no pertenecientes a la UE, para asegurar la creación de dicha ECA mediterránea y, posteriormente, una vez creada, a apoyar la realización de una gestión transfronteriza cooperativa de la misma.
3. A que en los Puertos del Estado se pongan en marcha, de manera urgente, medidas para asegurar la reducción de las emisiones de los buques p.ej. obligando a éstos, una vez se encuentren atracados, a conectarse a la red eléctrica para su funcionamiento rutinario.