



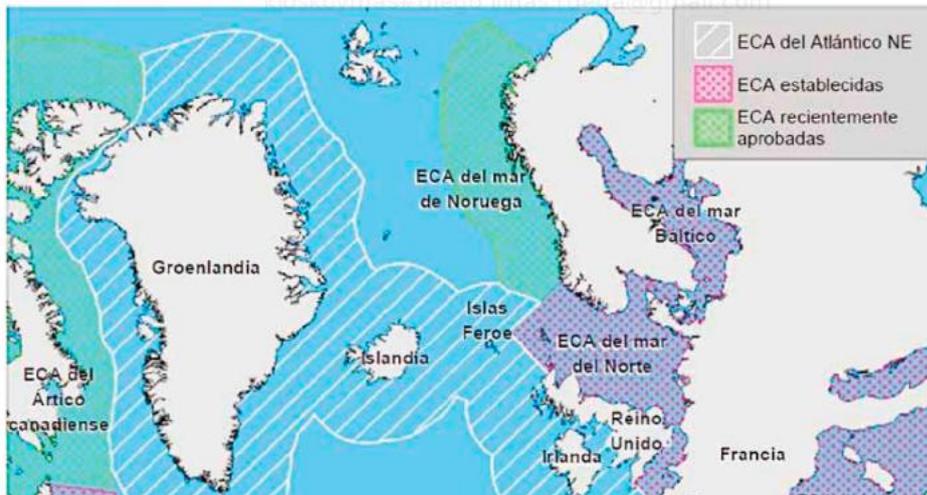
CRECIMIENTO AZUL

# CONTROL DE EMISIONES EN EL ATLÁNTICO NORTE

OCTAVIO LLINÁS

Expresidente de la Fundación Innovamar

La propuesta describe como la designación de la ECA del Atlántico Nororiental reducirá considerablemente en esa región las emisiones de los buques, mejorando la calidad del aire, la salud pública y la protección del medio ambiente



La próxima semana está prevista la 83ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MRPC Marine Environment Protection Committee) de la Organización Marítima Internacional (OMI) en su sede de Londres.

Entre los puntos a tratar, se encuentra la propuesta realizada por Estados miembros de la OMI ribereños del Atlántico Nororiental (España, Francia, Irlanda, Portugal y Reino Unido), para designar una Zona de Control de Emisiones (ECA Emission Control Area) de óxidos de azufre, materia particulada y óxidos de nitrógeno, de acuerdo con lo dispuesto en el anexo IV del Convenio MARPOL para combatir la contaminación desde buques en sus Mares Territoriales (MT) y Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) bajo su jurisdicción, con la intención de que entren en vigor lo antes posible en 2027.

La propuesta por razones de procedimiento (plazos) no ha podido ser copatrocinada por Islandia, Islas Feroe y Groenlandia (Dinamarca), incluidas geográficamente en el mismo espacio, que se sumarán en la próxima reunión (84ª), asociándose a la propuesta el resto de los países de la Unión Europea por entender que la aplicación de la ECA en el Atlántico Nororiental también contribuirá a una mejor protección de la salud pública y del medio ambiente en su territorio y en el del entorno fuera de ella.

La propuesta describe como la designación de la ECA del Atlántico Nororiental reducirá considerablemente en esa región las emisiones de los buques, mejorando la calidad del aire, la salud pública y la protección del medio ambiente. Las reducciones de las emisiones de materia particulada también tendrán el beneficio secundario de disminuir las emisiones de carbono negro (siempre que se utilicen combustibles destilados).

La reducción de la deposición de contaminantes atmosféricos en la ECA del Atlántico Nororiental contribuirá a proteger:

- Más de 1.500 zonas marinas con protección establecida (que representan el 10% de la superficie total propuesta) y 17 hábitats importantes de mamíferos marinos (que cubren el 16 % de la zona).

- El 17 % del área de la ECA que se encuentra en la zona marítima especialmente sensible de las aguas de Europa Occidental designada por la OMI.

- Los 148 sitios declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO (alrededor del 12 % del total mundial), con una mitigación de los daños ambientales derivadas de la deposición de contaminantes y la acidificación de los océanos.

La propuesta argumenta que las emisiones de SOx (óxidos de azufre) y NOx (óxidos de nitrógeno) procedentes del transporte marítimo, exacerban la deposición de contaminantes y la acidificación

de los océanos.

Reducir significativamente los niveles de emisiones de estos óxidos, contribuiría a disminuir sus efectos adversos en la biodiversidad marina, en el patrimonio natural y cultural, en los ecosistemas vulnerables y en los hábitats críticos para la conservación de las especies. Este efecto positivo sería especialmente marcado en las zonas que tienen una situación de protección excepcional.

La ECA del Atlántico Nororiental propuesta, también podría evitar entre: 118 y 176 muertes prematuras en 2030; con una reducción acumulada de 2.900 y 4.300 desde 2030 hasta 2050.

El valor económico de estos beneficios para la salud se estima entre: 820 y 1.230 millones de euros en 2030 y de 19.000 a 29.000 millones de euros desde 2030 hasta 2050.

Como es preceptivo para este tipo de acuerdos, en la OMI se evalúan los costes operacionales que tendrá la implementación cada medida que se trate de aprobar, en este caso: la ECA del Atlántico Nororiental, el resultado es que los costes operacionales derivados del cambio de combustible (marco hipotético 'Mezclas de MGO') y del cumplimiento de la norma del nivel III para los motores, se estiman en 472 millones de euros en 2030, situándose significativamente por debajo de los beneficios económicos totales para la salud en el mismo periodo. Además, casi el

90 % de los buques que naveguen por la ECA propuesta del Atlántico Nororiental también lo harán por otras ECA existentes, por lo cual no será un coste adicional.

Se ha de señalar que, como nota al pie, cuando se describe el espacio marino a que se extiende la ECA propuesta (que incluye los Mares Territoriales y las Zonas Económicas Exclusivas de los países proponentes), se recoge explícitamente que quedan fuera de la misma los correspondientes a los archipiélagos de Azores, Madeira y Canarias, lo cual es sin duda contradictorio con la voluntad de Portugal y España respecto de la propuesta hecha para el resto del conjunto de sus MTs y ZEEs y con la intención general del conjunto de la protección propuesta.

La suma de los MTs y ZEEs de Portugal y de España, en torno a los archipiélagos (Azores más de 900.000 Km<sup>2</sup>, Madeira 400.000 Km<sup>2</sup> y casi 500.000 Km<sup>2</sup> de Canarias), es una superficie enorme, lo que, sin duda sería una contribución de gran significado para el medio marino y la población directamente afectados, así como para todos los territorios conexos.

Este hecho es sin duda consecuencia de la naturaleza de la OMI, una agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino originada por la operación de los buques, que en la actualidad cuenta con 175 Estados miembros (y 3 asociados), lo que representa en la práctica la totalidad de las naciones con intereses en el transporte marítimo.

La naturaleza de órgano dependiente de la ONU, la complejidad y dimensión de los intereses de todo tipo relacionados con la actividad que se regula, tiene como consecuencia que la toma de decisiones requiera de consensos generales siempre difíciles de alcanzar, basta recordar como referencia los prácticamente once años que fueron necesarios desde la adopción del Convenio de su creación en Ginebra (1948), hasta la puesta en funcionamiento oficial con su primera reunión en 1959 en Londres donde se mantiene su sede oficial.

En consecuencia, de aprobarse la propuesta de creación de la ECA del Atlántico Nororiental en los términos que está planteada (lo que con seguridad ocurrirá), se ha de entender que Portugal y España han aceptado la 'no inclusión' de sus archipiélagos para facilitar el acuerdo de la propuesta que se plantea en este momento.

Adicionalmente, también se ha de entender que ambos Estados promoverán alcanzar el acuerdo necesario y suficiente para declarar una ECA específica para sus archipiélagos (incorporándolos a alguna existente o que pueda crearse), tanto por el valor ambiental que supone incorporar más de 1.800.000 Km<sup>2</sup> a una fórmula de protección, como por el compromiso ineludible con sus ciudadanos para alcanzar una situación igual a la del resto de sus nacionales y la importancia objetiva que para ellos tiene; aunque el conocimiento sobre estas decisiones, complejas y lejanas procedimentalmente esté fuera de su percepción.