



DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS INTERIORES DE LA
UNIÓN

DEPARTAMENTO TEMÁTICO B:
POLÍTICAS ESTRUCTURALES Y DE COHESIÓN

TRANSPORTES Y TURISMO

REPERCUSIONES EN EL ÁMBITO DE LA UE DE UNA POSIBLE AMPLIACIÓN DE LAS ZONAS DE CONTROL DE EMISIONES DE AZUFRE A TODO EL LITORAL EUROPEO

RESUMEN

Síntesis

Esta nota informativa presenta un análisis pormenorizado de la repercusión de una decisión política en las zonas de control de las emisiones de azufre (SECA) en general y de su posterior ampliación a todas las zonas marítimas del litoral de la UE. Con este objetivo, se aportan datos generales pertinentes y resultados de investigaciones que contribuirán a promover el debate parlamentario sobre la pertinencia de ampliar las SECA al conjunto de las regiones costeras de la UE. Más allá del objetivo de contribuir al desarrollo de las políticas, las conclusiones de la presente nota informativa contienen datos actualizados procedentes de importantes estudios y estadísticas, así como otras opiniones científicas basadas en los hallazgos de un examen pormenorizado de esta cuestión.

Este documento ha sido solicitado por la Comisión de Transporte del Parlamento Europeo.

AUTORES

HSBA - Prof. Dr. Orestis Schinas
Grupo 13 - Jian Bani

ADMINISTRADOR RESPONSABLE

Piero Soave
Parlamento Europeo
Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión
B-1047 Bruselas
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASISTENCIA EDITORIAL

Nóra Révész

VERSIONES LINGÜÍSTICAS

Original: EN.
Traducciones DE, FR.

SOBRE EL EDITOR

Para ponerse en contacto con el Departamento Temático o suscribirse a su boletín mensual, escriba a: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrito terminado en mayo de 2012.
Bruselas, © Unión Europea, 2012.

Este documento está disponible en la siguiente dirección de Internet:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Las opiniones que se expresan en este documento son exclusivamente responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial del Parlamento Europeo.

Se autoriza la reproducción y traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al editor y se le transmita un ejemplar.

RESUMEN

La presente nota informativa toma en consideración la estricta limitación del contenido en azufre de los combustibles marinos y, de un modo especial, en aquellas zonas marinas protegidas que son particularmente sensibles a la contaminación atmosférica: las denominadas zonas de control de las emisiones de azufre (SECA). Igualmente, propone analizar los riesgos vinculados a la ampliación de las SECA actualmente existentes en la Unión Europea (UE) y examina la introducción de nuevas zonas de control de las emisiones de azufre, incluyendo la posibilidad de una ampliación de las SECA al conjunto del litoral de la UE.

Los contaminantes atmosféricos procedentes de buques, en especial el óxido de azufre (SOx), repercuten en la salud y en el medio ambiente. Esto constituye un asunto político de primer orden, tanto en el ámbito europeo como en el internacional, si bien se trata de un tema complejo tanto científica como políticamente, con conflictos de intereses entre las partes afectadas.

Marco legislativo

La Organización Marítima Internacional (OMI) es la responsable de la prevención de la contaminación marina procedente de buques, principalmente a partir del Convenio MARPOL. En el anexo VI de dicho Convenio se aborda la cuestión de las emisiones de SOx y se presenta el concepto de SECA, es decir, las zonas marítimas de aplicación de estrictos límites de emisiones de azufre.

- En la actualidad, el anexo VI fija los límites de contenido de azufre en masa en un 3,5 % fuera de las SECA y en un 1,0 % dentro de ellas.
- Estos límites se reducirán a un 0,5 % fuera de las SECA en 2020 (cifra sujeta a una revisión intermedia que se llevará a cabo en 2018) y a un 0,1 % en las SECA en 2015.

La Directiva de la Unión Europea 2005/33/CE concuerda en un principio tanto con las disposiciones y reglamentos de la OMI sobre el contenido de azufre en los carburantes como con los métodos de cumplimiento. Desde el 1 de enero de 2010 se exige a los Estados miembros que tomen todas las medidas necesarias para asegurar que los buques no utilizan combustibles marinos con un contenido en azufre superior al 0,1 % en masa cuando atraquen en un puerto comunitario.

Análisis del tráfico

La decisión de ampliar o no las SECA debe tomarse sin perder de vista los cambios en el volumen del tráfico y, en este sentido, la zona más significativa es el Mediterráneo. Se prevé un aumento del tráfico y del comercio, y, aunque los niveles de emisión por sí mismos se reducirán, el aumento del tráfico podría conllevar una mayor presión sobre el medio ambiente. Así, la ampliación de las SECA al conjunto de los mares europeos debería ser considerada como una medida para reducir la carga medioambiental.

Desafíos técnicos

La introducción de límites de azufre en los combustibles para uso marítimo ha fomentado la investigación en los sectores de la reducción de emisiones y de los combustibles alternativos. Los siguientes puntos resumen los principales aspectos de esta cuestión:

- La tecnología de depuración está disponible y aborda la mayor parte de los retos técnicos, aunque los costes de instalación varían considerablemente dependiendo del tipo de buque, de su antigüedad y de su tamaño.
- El gas natural licuado (GNL) como combustible para uso marítimo constituye una alternativa prometedora, si bien precisa del desarrollo de una sólida red de depósitos en todo el litoral europeo.
- Son necesarios nuevos trabajos de investigación en los ámbitos de los depuradores híbridos y del desarrollo de las infraestructuras costeras de GNL.
- Un marco regulatorio estable estimulará los esfuerzos de los fabricantes a la hora de hacer frente a los retos técnicos.

Enseñanzas extraídas

Se ha realizado un estudio sobre la repercusión de las SECA existentes en el Mar del Norte y el Mar Báltico, del que se han extraído las siguientes conclusiones:

- Actualmente hay una cultura de observancia de las normas, si bien no puede precisarse el grado de este cumplimiento.
- Hay cuestiones relacionadas con la vigilancia y el cumplimiento que deben abordarse. El cumplimiento de la Directiva de la UE podría facilitarse si este estuviese englobado en los Protocolos del Memorándum de Entendimiento de París.
- El incumplimiento de la reglamentación podría deberse al elevado precio del combustible conforme a la normativa.
- Las ventajas de la reducción de emisiones de SO_x son superiores a los costes.
- El tonelaje no conforme a la normativa debería retirarse paulatinamente o se debería proceder sin demora a la aplicación de nuevas tecnologías.
- Habría que imaginar contextos realistas para evaluar correctamente los costes de la nueva reglamentación y la contabilidad de los mismos.

Cuestiones relacionadas con el combustible

Es difícil predecir el precio del combustible para uso marítimo en el futuro; sin embargo, es evidente que los combustibles con bajo contenido de azufre son claramente más caros que los que se utilizan actualmente, con elevado contenido de azufre. Teniendo en cuenta que Rotterdam es el «puerto de referencia para el mercado», se espera que los precios del combustible se incrementen en otros puertos de trasvase de combustible, especialmente en el sur de Europa.

Aparentemente, las cuestiones relacionadas con la disponibilidad y el precio del combustible bajo en azufre no se van a tratar.

Los armadores y operadores de los buques tendrán que hacer frente a una considerable carga financiera; no obstante, la fuerte reducción de los límites aumentará los beneficios para la sociedad.

Conclusiones y recomendaciones

- Se espera un incremento del tráfico marítimo y, por lo tanto, las emisiones de SOx que este lleva aparejadas aumentarán.
- El transporte marítimo es el principal responsable de la acidificación en numerosos Estados europeos.
- Cualquier reducción de la carga medioambiental conllevará amplios beneficios para la sociedad.
- La tecnología de depuración ya está disponible.
- La restricción en los límites permitidos de SOx y cualquier tipo de ampliación de las SECA europeas se convertirían en estímulos para la investigación en los sectores de la reducción de emisiones y de los combustibles alternativos.
- Se esperan una innovación tecnológica y el desarrollo de sectores económicos afines. La declaración de nuevas zonas SECA, como dentro del marco de la OMI, permite una aplicación eficaz de la reglamentación bajo el actual sistema de control por el Estado rector del puerto (CERP).
- La combinación de las zonas SECA con los requisitos del programa «Aire Puro para Europa»¹ contribuirá a mejorar la calidad del aire.
- No debe descartarse un cambio modal hacia cadenas logísticas más contaminantes o alternativas, si bien no se dispone de cuantificación alguna al respecto y ello llegaría a afectar exclusivamente a algunos intercambios dentro de la UE.

A la vista de estos resultados, las recomendaciones políticas podrían resumirse en los siguientes puntos:

- La ampliación de una SECA a toda la UE supondría la igualdad de condiciones para todas las partes implicadas y mejoraría la compatibilidad técnica de la flota de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) que opera en los puertos europeos.
- Los terceros países limítrofes deberían, asimismo, adoptar una estricta regulación medioambiental, por lo que se hacen necesarios la cooperación y el diálogo políticos.

¹ El programa de la Comisión Europea «Aire Puro para Europa» se propone el establecimiento de una estrategia integrada y a largo plazo para combatir la contaminación atmosférica y prevenir los efectos nocivos de esta en la salud y el medio ambiente. Recientemente, la Comisión Europea ha lanzado un cuadro general de su política ambiental en el marco de la Estrategia Temática de 2005 sobre contaminación atmosférica e iniciativas del programa «Aire limpio para Europa».

- La decisión de no ampliar las SECA conllevaría la persistencia de incompatibilidades técnicas y de problemas de competitividad, así como de un alto grado de externalidad.
- Se hace necesaria una mayor investigación científica para estimar el impacto que pueden tener las emisiones de azufre en alta mar sobre el calentamiento global.
- Es necesaria una evaluación minuciosa del número y la capacidad de los puntos de abastecimiento de GNL requeridos.
- Hay disponibles fuentes de financiación de la UE y de otro tipo, aunque podría ser necesario realizar ajustes por lo que respecta a las condiciones de la financiación.