

Geografía de la Desglobalización. La "Asiatización" de la economía mundial

Mar del Plata, 8 - 9 y 10 de junio de 2022

<https://congresogeografiaeconomica.wordpress.com/>

ISSN: 2525 - 0299

Desafíos para el transporte marítimo de mercancías ante los imperativos de sustentabilidad. ¿Hacia una nueva geografía del comercio internacional?

Elda Tancredi

Fernanda González Maraschio

(Programa Redes epistémicas, Departamento de Ciencias Sociales
Universidad Nacional de Lujan)

En esta ponencia se presentan algunos de los aspectos analizados en el proyecto de investigación desarrollado en el Departamento de Ciencias Sociales de la UNLu, el cual propone profundizar el análisis de los vínculos entre el comercio internacional y los problemas ambientales, focalizando la atención en la estrecha relación entre el cambio climático y la geografía del transporte marítimo¹.

La importancia de avanzar en la sostenibilidad del sector marítimo y de los puertos queda plasmada en todos los documentos emanados desde Naciones Unidas, en especial en la definición de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y sus metas que son el eje de la nueva Agenda 2030. Esta Agenda universal define sus ODS de forma integrada e indivisible al conjugar las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental; desde el compromiso de los Estados a proteger el planeta contra la degradación, mediante el consumo y la producción sostenibles, la gestión sostenible de sus recursos naturales y la definición de medidas urgentes para

¹ Se trata del Proyecto "PROBLEMAS AMBIENTALES Y COMERCIO INTERNACIONAL: un estudio exploratorio de la relación entre el transporte marítimo de mercancías y el cambio climático global", (primera parte 2016-2018; segunda parte 2018-2019; tercera parte 2020-2022), radicados en el Departamento de Ciencias Sociales de la UNLu, bajo la dirección de la Dra Elda Tancredi, en el marco del Programa "Redes epistémicas: enlaces entre el conocimiento y la toma de decisiones políticas" (Disp. CDD-CS 931/11)

hacer frente al cambio climático, de manera que pueda satisfacer las necesidades de las generaciones presentes y futuras (Naciones Unidas, 2015), en coherencia con lo establecido en forma específica en el Acuerdo de París de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (UNFCCC).

En este contexto, no es de extrañar el avance desde la Organización Marítima Internacional (OMI) en la definición de estrategias de sustentabilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para el transporte marítimo, particularmente desde las normas hacia la eficiencia energética en los buques. Cabe recordar aquí que la OMI es la agencia especializada de Naciones Unidas en el área de la regulación marítima vinculada al comercio internacional, que se constituye formalmente en Ginebra en el año 1948, originalmente bajo el nombre "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental"; y es responsable de la regulación global de todos los aspectos del transporte marítimo internacional cumpliendo un papel central para garantizar que las vidas en el mar no corran peligro, incluida la seguridad del transporte marítimo, y que el medio ambiente no se contamine por las operaciones de los barcos, desde su misión hacia un *"Transporte marítimo seguro, protegido y eficiente en océanos limpios"*.

El transporte marítimo es el medio de transporte comercial más eficaz, en términos de emisiones de CO₂ por tonelada de carga transportada por milla, en especial si se compara con el transporte por carretera que representa el 72% de las emisiones totales del sector. No obstante, por la enorme escala del sector mundial del transporte marítimo, se estima que las emisiones representan el segundo lugar, alrededor del 10% de las emisiones del sector transporte y del 1,6 al 4,1% de las emisiones mundiales de CO₂ resultantes de la quema de combustible por parte de todos los sectores productivos. Los otros contaminantes atmosféricos procedentes del transporte marítimo internacional son principalmente las emisiones de óxido de azufre (SO_x) y óxido de nitrógeno (NO_x), que se generan en los motores del buque al quemar combustible y en los incineradores de basura y desechos durante el servicio. Estas emisiones dependen de varios factores (tipo y tamaño del buque, velocidad, calado, condición del casco, tipo de ruta, tipo de motor); los buques de contenedores, graneleros y buques-tanque petroleros, que son los principales emisores de CO₂ representando el 62% de las emisiones totales del sector, 25,6%, 20,7% y 15,5% respectivamente en términos anuales; en términos individuales los buques gasíferos, los cruceros y los de contenedores son los más significativos.

Ante esta situación, a partir de abril de 2018, se adopta la Estrategia inicial de reducción de las emisiones de GEI de los buques (existentes y nuevos), confirmando el



compromiso de la OMI de reducir y eliminar las emisiones tan pronto como posible en el siglo XXI. Y se aprueba, entre otros, un procedimiento para la evaluación de las repercusiones (especialmente las desproporcionadamente negativas) de las nuevas medidas propuestas, prestando especial atención a las necesidades de los países en desarrollo, en particular, las de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA); y en el caso de que estas se materialicen, examinar la posible manera de abordarlas (evitarlas, subsanarlas, mitigarlas).

En síntesis, el vínculo entre el transporte marítimo de mercancías y la problemática del cambio climático seguirá dando forma a las políticas y estrategias de transporte en el futuro, debiéndose asumir los imperativos de sostenibilidad y las preocupaciones acerca del cambio climático que pasan a ocupar un lugar central de la agenda política mundial. El camino hacia el desarrollo sostenible desde la Agenda 2030 y el Acuerdo de París implica, entonces, la necesaria integración de la sostenibilidad en todos los sectores económicos incluyendo al transporte marítimo, que deberá establecer sistemas también sostenibles, lo que supone la definición de políticas claras para la proyectada reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que a la fecha no ha podido ser cumplida.