

MEDI AMBIENT



Les emissions de diòxid de carboni de la flota mundial superen els mil milions de tones anuals. XAVIER BERTRAL

La navegació també emet CO₂

Genera el 3,3% de les emissions i no està regulada al Protocol de Kyoto

a
ara

El transport marítim també contamina. Emet gasos sense estar subjecte a limitacions. Genera residus per als quals hi ha reglaments que no s'apliquen. Tampoc es regula l'impacte que té sobre la biodiversitat.

ALBERT PUNSOLA

Segons l'Organització Marítima Internacional, les emissions de CO₂ de la flota mundial superen els mil milions de tones anuals, una xifra que representa el 3,3% del total d'emissions al món. El transport marítim, però, és 10 vegades més eficient que el de carretera, i 100 més que l'aeri. La tendència és fer vaixells de càrrega cada cop més grans i això contribueix a fer-los encara més eficients.

La navegació va quedar fora del Protocol de Kyoto per les dificultats d'avaluar les emissions del sector. Però probablement entraran en els acords que donaran continuïtat a aquest protocol. De moment, el conveni internacional que regula la navegació va establir limitacions de les emissions l'any 2005.

Els motors dièsel dels vaixells treballen a temperatures elevades i per això generen òxids de nitrogen nocius per a la salut. Hi ha mecanismes per refredar les cambres de combustió que ja s'estan aplicant. D'altra banda, sovint s'utilitza combustible de baixa qualitat més barat, que conté metalls pesants i emet òxids de sofre també perjudicials.

S'està assajant amb el gas natural com a energia de transició menys

contaminant. També s'han experimentat amb èxit sistemes amb veles sofisticades controlades per ordinador perquè els motors no hagin de treballar tant i es redueixi el consum de combustible fins a un 30%.

Residus i biodiversitat

Les naus tenen dificultats per tractar els seus residus per falta d'espai. Algunes incineren les deixalles i aprofiten la calor resultant. De vegades disposen de compactadors per als residus que no es poden cremar i contenidors per a les aigües residuals, per guardar-los i tractar-los en arribar a port. El problema és que no tots els ports disposen dels mitjans per fer-ho.

El vaixell és ell mateix un gran residu quan acaba la seva vida útil. La Unió Europea i els EUA tenen normatives de desballestament amb protocols estrictes. De fet, hi ha un conveni internacional de reciclatge de vaixells que es va aprovar el 2009, però encara no ha entrat en vigor perquè només l'han signat cinc països. Com que el desballestament és força costós, molts propietaris envien els vaixells a l'Índia i a Bangla Desh. Allà els abandonen a les platges i la població local –la majoria nens– els desballesta sense cap coneixement tècnic, i causen greus danys a la seva salut i al medi.

Els vaixells que van buits a buscar càrrega porten aigua de mar per tenir prou pes per navegar correctament. En el moment que arriben a la seva destinació deixen anar aquest llast. Com que aquesta aigua l'han obtinguda en una altra regió del món, hi ha el perill d'introduir espècies foranes que alterin l'equilibri de l'ecosistema. —



GARY BLAKELEY / GETTY

Francesc Xavier de Osés CIÈNCIA I ENGINYERIA NÀUTICA UPV

“El 80% del comerç mundial viatja en vaixell”

Per què la navegació no està en el focus de l'opinió pública amb relació a la sostenibilitat?

En sentir a parlar de navegació, la gent pensa en esports nàutics i pesca, però la marina mercant mou el món: un 80% del comerç mundial viatja en vaixell. És un món desconegut per a la societat i, en canvi, és essencial en la nostra vida.

Qui controla els impactes ambientals de la navegació?

El primer responsable és l'estat del qual el vaixell porta la bandera, però hi ha països amb una gran flota, com Panamà, que no tenen re-

cursos per fer aquesta feina. Les societats privades de certificació dels vaixells tenen un paper, quan l'estat falla, però ho fan en nom d'una administració. El tercer control seria el dels ports de destinació. Si un vaixell arriba a Barcelona i no compleix determinades condicions se'l pot immobilitzar.

Quina serà la situació a mitjans del segle XXI?

Hi haurà un avenç global però d'una manera moderada i amb contrastos. Algunes zones del món assoliran un nivell bastant bo i d'altres es mantindran amb uns estàndards baixos.