

Congreso de la Federación Estatal de Transitarios (Feteia-Oltra)

La normativa ambiental encarecerá el transporte marítimo, denuncian los navieros

Juan Riva, presidente de Suardiáz, augura un aumento “muy significativo” de los costes ● El sector reclama la creación de un Ministerio de Transporte

M. C.
Las nuevas normativas ambientales para reducir las emisiones contaminantes de los barcos e impedir que propaguen invasiones biológicas van a acabar repercutiendo en el bolsillo de los ciudadanos. “Se va a producir un aumento muy significativo de los costes del transporte que el conjunto de la sociedad tendrá que internalizar”, en palabras de Juan Riva, presidente del grupo Suardiáz—uno de los mayores operadores logísticos de España— y miembro del consejo del International Chamber of Shipping, la patronal internacional del sector. Uno de los hitos de ese encarecimiento tendrá lugar el próximo 1 de enero, cuando se reduzcan los límites de emisiones en azufre de los barcos. El encarecimiento del combustible a partir de enero rondará el 30%, señaló Riva, que ayer participó en la inauguración del XI Congreso de la Federación Española de Transitarios (Feteia-Oltra, que agrupa a los profesionales que se encargan de gestionar la cadena logística), que se celebra estos días en El Musel.

Sobre cómo y en qué medida se repercutirá esa subida, variará en función de cada barco, pero el alza en los fletes “es la tendencia y es lo que nos viene”. La alternativa es hacer inversiones en los barcos para reducir las emisiones, en un contexto de incertidumbre sobre qué tecnologías se acabarán imponiendo en el sector a largo plazo: “La decisión que tomes, a lo mejor en tres años se ha quedado obsoleta”, apuntó.



Por la derecha, Juan Riva; la alcaldesa, Ana González; Ovidio de la Roza, Salvador de la Encina, Enric Ticó y Laureano Lourido (de espaldas), ayer, al inicio de la jornada del XI Congreso de Feteia en El Musel. | Ángel González

Los armadores están “comprometidos” con las medidas de desarrollo sostenible que promueven la UE y la ONU, tres de las cuales afectan directamente al transporte marítimo y supondrán, a nivel mundial, unos “sobrecostes” de 300.000 millones de dólares.

Una de esas medidas ya les está afectando, como es la normativa que obliga a los barcos a tratar sus

aguas de lastre antes de devolverlas al mar para evitar que propaguen invasiones biológicas, algo que se ha traducido en inversiones de entre uno y cinco millones de euros por barco.

El segundo reto es la reducción de las emisiones de azufre a partir de 2020. Las alternativas para las navieras son seguir con el mismo combustible pero afrontando nue-

vas inversiones en los barcos para capturar el azufre, usar fuelóleo bajo en azufre que es un 30% más caro o pasarse al gas natural licuado como combustible, construyendo nuevos barcos o remotorizando los existentes.

Esta última alternativa es válida para las líneas de corta distancia, como las autopistas del mar o las de cabotaje. No así para los barcos

transoceánicos—como los grandes graneleros que traen carbón y hierro a El Musel—dado que atracan en muchos puertos en los que no hay gas. Riva advierte en todo caso que el gas natural licuado como combustible marino permitirá cumplir la normativa de las emisiones de azufre, pero no el otro gran objetivo ambiental que es la completa descarbonización del transporte marítimo en 2050, con una primera fase de reducción en 2030.

El presidente del grupo Suardiáz señala que el sector está en “una fase de transición y de aquí a 2030 todavía vamos a ver muchos cambios, muchísimos”. ¿Cómo afrontarlo? Recientemente, en un evento en Londres, Riva propuso que se constituyeran fondos de investigación con la aportación de los operadores logísticos para mejorar las tecnologías para intentar alcanzar el objetivo de la UE y la ONU de la “descarbonización total” en 2050, algo que en lo tocante al sector marítimo “es complicadísimo”. El contrapunto positivo de este reto no es sólo medioambiental, sino que “va a haber barcos nuevos cuando se defina una tecnología, hay posibilidades para las ingenierías y para los astilleros”.

El representante de los armadores fue una de las autoridades que ayer inauguraron el congreso de Feteia-Oltra, junto a la alcaldesa de Gijón, Ana González; el presidente de Puertos del Estado, Salvador de la Encina; el presidente de El Musel, Laureano Lourido; el presidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías y de la patronal asturiana Asetra, Ovidio de la Roza y el de Feteia, Enric Ticó. Este último destacó que los transitarios son un sector que en España representan más del 13% del PIB.

Tanto Enric Ticó como Ovidio de la Roza abogaron porque el gobierno que surja de las próximas elecciones generales tenga la sensibilidad de crear un Ministerio de Transporte, como ya existe en otros países.

Feliz día de
**SAN
MATEO**