

“El desafío de la descarbonización en el Transporte Marítimo” “El mar y los hidratos de metano”

ORGANIZADA POR:

El Comité de Asuntos Marítimos del Instituto de la Ingeniería de España.

30 de mayo - 18:30 horas

Salón de Actos del I.I.E. General Arrando, 38. 28010 Madrid

Se podrá seguir la jornada en directo e inscribirse en la jornada [en esta página](#) o en el 91 319 74 17

PROGRAMA

- 18:30 Bienvenida a los asistentes y presentación de los ponentes:
D. **Carlos del Álamo Jiménez**, Presidente del Instituto de la Ingeniería de España.
D. **José Esteban Pérez García**, Presidente del Comité de Asuntos Marítimos del IIE
- 18:45 *“Los hidratos de metano y el mar, ¿riesgo o ayuda?”*
D. **José Esteban Pérez García**, Presidente del Comité de Asuntos Marítimos del IIE.
- 19:00 *“Energía para transporte marítimo en el Siglo XXI y objetivos de descarbonización”*
D. **Manuel Carlier Lavallo**, Director General, Asociación de Navieros Españoles.
- 19:15 *“Combustibles alternativos para la descarbonización del transporte marítimo”*
D. **Jorge Dahl de Sobrino**, Business Development Manager, Spain, DNV-GL.
- 19:30 *“Límites tecnológicos para la descarbonización del transporte marítimo”*
D. **Rafael Gutiérrez Fraile**, Consultor, Miembro del C. Asuntos Marítimos del IIE.
- 19:45 *“Necesidad de investigación, financiación pública o privada, medidas de mercado”*
D. **Manuel Carlier Lavallo**, Director General, Asociación de Navieros Españoles.
- 20:00 Coloquio con los asistentes.
- 20:30 Clausura Copa de vino español



PRESENTACIÓN

La navegación supone (datos 2012) el 2,2% de las emisiones antropogénicas de CO₂, y los estudios realizados indican que, si no se adoptan medidas inmediatas, podrían aumentar entre un 50% y un 250% para 2050. Se impone por tanto adoptar medidas de control.

La Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó el pasado abril una “Estrategia para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero desde buques” que marca un hito significativo en la posición del sector marítimo en relación con el cambio climático, ya que se asume la filosofía del Acuerdo de París y la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

La OMI ha marcado como objetivo que para 2050 se hayan reducido en un 50% las emisiones totales de CO₂ procedente de buques, respecto a los niveles de 2008. Esto a pesar de que se espera un fuerte aumento de la demanda de transporte y servicios marítimos para dicha fecha. Conseguir esa reducción global, requerirá que las emisiones por unidad transportada se reduzcan al menos en un 70% para 2050 y, como paso intermedio, en un 40% para 2030.

Para ello será necesaria un enfoque holístico. Medidas operativas como la reducción de velocidad, rutas y tráfico optimizados. Nuevos combustibles como el GNL, el hidrógeno, el amoníaco, los biocombustibles y otros por desarrollar. Nuevos desarrollos en hidrodinámica, pinturas marinas, motores y otras máquinas propulsoras. Se habla incluso del retorno de los buques de vela o con propulsión nuclear. Como complemento, cabe la posibilidad de aplicar el comercio de emisiones, impuestos al combustible y otras “medidas de mercado”.

La adaptación al nuevo escenario hará obsoletos a la gran mayoría de los buques existentes y requerirá, por una parte, el desarrollo de tecnologías nuevas, y por otra un enorme esfuerzo de inversión para renovación de la mayoría de la flota mundial a ritmo acelerado. Y sólo quedan 32 años para 2050, poco más que la vida operativa normal de un buque mercante. El futuro está en la puerta.

En esta jornada, se pasará revista a toda esta problemática, por un lado los aspectos tecnológicos, por otro los retos a que se enfrentan los armadores u operadores de buques, así como el resto del sector marítimo y las administraciones correspondientes.

Al comienzo de la Jornada se abordará un tema controvertido relacionado indirectamente con la descarbonización, pero sí relacionado con el cambio climático. Se trata de la existencia de enormes cantidades de metano en forma de hidratos en los fondos marinos y bajo el permafrost ártico. La cantidad de metano así retenido es mayor que la de las reservas estimadas de gas natural convencional en todo el planeta. Si continúa el calentamiento global y crece la temperatura de los océanos, se puede liberar metano y las capas que contienen los hidratos se pueden desestabilizar por la disociación de ellos, desprendiendo grandes cantidades de metano, que contribuiría a aumentar el efecto invernadero en mayor medida que el CO₂, además de incrementar la acidificación de los océanos y tener consecuencias sísmicas.

