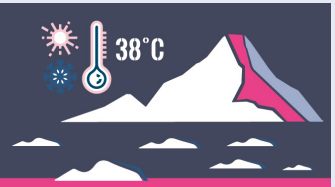
Las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo: una amenaza especial en el Ártico

EL ÁRTICO ESTÁ CAMBIANDO RÁPIDAMENTE



Lo que pasa en el Ártico no se queda en el Ártico –
Los impactos del cambio climático en el Ártico son globales.

La temperatura al norte del círculo polar Ártico alcanzó los 38°C en junio de 2020, la más alta jamás registrada

El hielo del océano Ártico, los glaciares, el permafrost y la capa de hielo de Groenlandia están disminuyendo rápidamente generando impactos globales, como el aumento del nivel del mar y condiciones climáticas extremas en Europa y Norteamérica.

En 2020, por primera vez la ruta del mar del Norte a lo largo de la costa ártica de Rusia se abrió en julio.

En septiembre de 2020, el mínimo de hielo marino estival en el Ártico estival alcanzó la segunda extensión más baja desde que se empezó a registrar hace más de 40 años.

El hielo tardó más de lo usual en volver a formarse y a finales de octubre la cobertura del hielo marino era significativamente más baja que en años anteriores.

El hielo del océano Ártico está desapareciendo mucho más rápido de lo que habían predicho los modelos climáticos, causando impactos en el Ártico y en todo el globo.

1

LAS EMISIONES DE CARBONO NEGRO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO SON UNA AMENAZA ESPECIAL PARA EL ÁRTICO



Los barcos al quemar fuelóleo pesado (HFO por sus siglas en inglés) producen sustancias contaminantes para el clima, incluyendo el carbono negro (BC), que incrementa el calentamiento global cuando se encuentra en la atmósfera sobre nieve y hielo.

El Carbono Negro (BC) es un contaminante climático de vida corta muy poderoso

El impacto del calentamiento del BC es entre 7 y 10 veces mayor cuando se posa sobre hielo o nieve, incrementando aún más el deshielo.

Conforme la nieve y el hielo se derriten quedan expuestas la tierra y el agua, que son más oscuras y menos reflectantes, por lo que el calentamiento se acelera al absorberse la energía de los rayos del Sol.

El 2% del BC en el Ártico proviene del transporte marítimo, pero tiene un efecto de calentamiento mucho mayor, ya que las otras fuentes de BC están más altas en la atmósfera resultando menos probable que el BC se deposite sobre hielo y nieve.

La mayoría del BC procedente del transporte marítimo del Ártico se deposita en el Ártico. Esto causa un efecto desproporcionadamente grande, ya que la mayoría de barcos operan cerca de los glaciares, costas cubiertas de nieve o en los márgenes de hielo marino- zonas especialmente vulnerables a la intensificación del deshielo producido por el BC.

Mientras el transporte marítimo crece, el uso continuado de combustibles pesados (HFO) que emiten BC acelerará la desintegración y el colapso del hielo Ártico y el permafrost.

2

LAS EMISIONES DE CARBONO NEGRO PRODUCIDAS POR EL TRANSPORTE MARÍTIMO SON UNA AMENAZA CRECIENTE



Las emisiones globales de Carbono Negro (BC) del transporte marítimo han crecido aproximadamente un 12% entre 2012-2018.
En el Ártico, la tasa de crecimiento ha sido dramáticamente mayor.

La reducción del Carbono Negro conduce a una rápida reducción del potencial de calentamiento global

El Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT en inglés) descubrió que las emisiones de BC del transporte marítimo del Ártico se incrementaron un 85% entre 2015-2019.

El ICCT concluyó que la regulación del IMO en cuanto a la prohibición de fuelóleo pesado (HFO) en el Ártico solo reducirá las emisiones de BC en un 5% en julio de 2024.

No se esperan mayores reducciones hasta que exenciones y excepciones de la prohibición de HFO en el Ártico expiren en julio de 2029.

El BC permanece en la atmósfera durante un tiempo reducido, por lo que disminuir sus emisiones conduce a una rápida reducción de su potencial calentamiento.

En 2017, el Consejo del Ártico estableció un objetivo de reducir las emisiones de BC en un 25%-33% por debajo de los niveles de 2013 para 2025, y en 2019 llamó a la reducción del material particulado (PM) y las emisiones de BC provenientes del transporte marítimo.

3

@cleanarctic | hfofreearctic.org

Producido por Clean Artic Alliance/ Diseñado por Margherita Gagliardi- Marzo 2021

Necesitamos actuar YA en el Ártico

para reducir las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo

EL CARBONO NEGRO ES PERJUDICIAL PARA LA SALUD HUMANA



La contaminación del aire (partículas y gases) mata cada año aproximadamente a 4.2 millones de personas en todo el mundo.

El material particulado (PM), incluyendo el carbono negro (BC), pueden causar la muerte prematura y efectos perjudiciales en el sistema cardiovascular

El BC consiste en partículas muy finas y parcialmente cancerígenas, que son lo suficientemente pequeñas para entrar en el torrente sanguíneo y alcanzar los diferentes órganos.

Un crucero en un puerto emite tantas partículas PM como 5000 coches por segundo.

Los niveles de PM incluyendo el BC en las cubiertasc de un crucero pueden ser muy altos.

Las comunidades del Ártico que viven cerca de rutas marítimas y puertos están expuestas a un riesgo mayor de las emisiones de BC del transporte marítimo Ártico, debido a la proximidad de la fuente.

Tomar acciones para reducir las emisiones de BC mejorará la salud humana y mitigará en el corto plazo los impactos del calentamiento del cambio climático.

4

REDUCIR LAS EMISIONES DE CARBONO NEGRO ES EFECTIVO Y POSIBLE



La reducción de las emisiones de Carbono Negro (BC) se podría alcanzar rápidamente si los barcos que usan fuelóleo pesado (HFO por sus siglas en inglés) cambiaran a combustibles destilados.

Disminuir las emisiones de BC en el Ártico reducirá el calentamiento climático y los riesgos para la salud humana.

El 4º estudio sobre Gases de Efecto Invernadero (GEI) de la Organización Marítima Internacional (OMI) demostró que cambiar a combustibles destilados reduce las emisiones de BC en un 79% en motores de dos tiempos y un 48% en motores de cuatro tiempos.

Un análisis del ICCT encontró que cambiar a combustibles destilados podría reducir las emisiones de BC de la flota del Ártico que utiliza HFO en un 44%.

Cambiar a combustibles destilados significa que se podrían instalar filtros de partículas, lo que reduciría aún más las emisiones de BC, sobre un 90%.

La prohibición de HFO en el Ártico solo reducirá las emisiones de BC en un 5% en 2024.

Para una reducción rápida de las emisiones de BC, el transporte marítimo en el Ártico debería cambiar a combustibles destilados e instalar filtros de partículas, o elegir una forma más limpia de propulsión.

5

MEDIDAS PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CARBONO NEGRO PROCEDENTE DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ÁRTICO



Un cambio voluntario a combustibles destilados u otros combustibles más limpios debería ser seguido por una medida obligatoria.

Un cambio al combustible destilado reducirá las emisiones de Carbono Negro (BC) de los barcos en el Ártico en un 44%

La instalación de filtros de partículas reducirá aún más las emisiones de BC, en un 90%.

Alternativamente, cambiar a fuentes de propulsión más limpias también reducirá o eliminará emisiones de BC.

Los miembros de la Organización Marítima internacional (OMI) han concluido que una política de cambio de combustibles, incluyendo el cambio a combustibles más limpios, no requeriría de un protocolo de medida de BC.

Las acciones para reducir las emisiones de BC provenientes de los barcos que tienen un impacto sobre el Ártico deberían incluir:

- Una resolución del MEPC con una recomendación de cambio a combustibles destilados.
- Una medida obligatoria que requiera el cambio a combustibles destilados y la instalación de filtros de partículas.
- Un estándar de emisiones para reducir las emisiones de BC globalmente.

Una acción urgente es necesaria para reducir las emisiones de BC de los barcos.

6

@cleanarctic | hfofreearctic.org

Producido por Clean Artic Alliance/ Diseñado por Margherita Gagliardi- Marzo 2021