



La industria de cruceros rechaza las conclusiones del Informe publicado por Transport & Environment respecto a las emisiones de los barcos de crucero en Europa

La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros reivindica el compromiso de toda la industria con la sostenibilidad y recuerda que ha sido precursora y está a la vanguardia en la implantación de tecnologías para contribuir a la reducción de emisiones a la atmósfera y para la sustitución de los combustibles fósiles.

Madrid, 5 de junio de 2019 –

La Asociación Internacional de Líneas de Crucero acoge con satisfacción la participación de la sociedad civil en este importante debate, sin embargo, manifestamos nuestro descontento por el hecho de que [Transport & Environment](#) haya publicado este análisis interno, realizado por su propio personal, cerrado a una mínima discusión y a las aportaciones de la propia industria de cruceros o de los destinos que visita. Además, CLIA manifiesta su preocupación por el hecho de que sus resultados se hayan publicado sin análisis o revisión alguna por parte de la comunidad científica, como es costumbre en estos casos. Por otra parte, las conclusiones publicadas se basan únicamente en suposiciones del autor y no en mediciones y no toman en consideración la utilización de tecnologías de reducción de emisiones a bordo de los buques. La metodología utilizada para calcular los resultados tampoco se ha sometido a análisis para validar científicamente su solidez.

Cruise Line International Association (CLIA) y sus miembros están firmemente comprometidos con un futuro de “cero emisiones” al igual que todo el sector marítimo internacional. Si bien la industria de cruceros representa menos del 1% del transporte marítimo, cada día avanzamos con mayor firmeza hacia ese objetivo, pero llevará un tiempo alcanzarlo.

La industria de cruceros ha sido precursora en la implantación de la tecnología de depuración de gases de escape (EGCS). Como consecuencia de este liderazgo esta tecnología ha madurado rápidamente y actualmente los sistemas EGCS contribuyen a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y de partículas a la atmósfera a toda la industria naviera internacional. A día de hoy, 111 barcos de crucero en servicio, con capacidad para más de 305.000 pasajeros, ya están equipados con sistemas EGCS, otros 12 barcos están adaptándose a esta tecnología, 30 esperan su turno y 27 barcos más, actualmente en construcción, con capacidad aproximada para cerca de 100.000 pasajeros, contarán con el sistema EGCS al entrar en operación.

Además, la industria de cruceros está siendo también precursora en la implantación de sistemas de propulsión basados en GNL (Gas Natural Licuado). Más de un tercio de los barcos de crucero en construcción, 25 en total, utilizarán el GNL como su fuente primaria de combustible. Actualmente 2 barcos están ya habilitados para utilizar este combustible en puerto, contribuyendo así a la reducción de las emisiones en las ciudades portuarias. Así mismo, más del 70% de la flota de cruceros -152 barcos- utilizan ya sistemas duales, siendo capaces de utilizar combustibles alternativos como el metanol o el biodiésel al tiempo que combustibles fósiles tradicionales. Algunos de estos barcos cuentan incluso con la tecnología necesaria para convertir sus residuos orgánicos en combustible.

Estos altos niveles de implantación tanto de los sistemas EGCS como del GNL no tienen parangón en ningún otro subsector marítimo. El estudio de T&E no reconoce estos importantes logros.

En relación con las cinco recomendaciones que dicho estudio plantea a la industria de cruceros:

- Por supuesto, CLIA está de acuerdo en que debe haber igualdad de condiciones entre los sistemas de suministro de electricidad en puerto y los combustibles fósiles utilizados a bordo. En lo referente a la introducción de una

exención transitoria del impuesto a la electricidad por parte de la UE para la electricidad suministrada desde tierra, se trata de una propuesta amplia y activamente respaldada por la industria de cruceros. Los combustibles marinos no son únicamente un tema de debate en el seno de la UE sino a nivel global, en este sentido la OMI (Organización Marítima Internacional) está activamente comprometida en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector marítimo y en el planteamiento de las medidas necesarias en línea con las expectativas de la UE.

- En relación con el standard emisiones-cero en cuando atracados, habría que valorar bajo las circunstancias de cada puerto si los sistemas de suministro de electricidad en puerto son o no una buena decisión. Debemos tener en cuenta que para reducir de manera efectiva las emisiones, la electricidad disponible en tierra debe provenir de fuentes limpias y renovables y, por lo tanto, ser una solución mejor en comparación con los sistemas GNL o EGCS instalados a bordo. Además, en este momento no existe aún un sistema estándar de conexión utilizado globalmente, lo cual dificulta aún más la inversión de nuestros miembros en esta tecnología. Hasta la fecha, 55 cruceros, más del 27% de la capacidad total, están preparados para conectarse a sistemas de suministro de electricidad en tierra y, por lo tanto, pueden usar la energía desde el puerto cuando esté disponible. 11 barcos de crucero están en proceso de adaptación y 17 nuevos buques también estarán equipados con esta tecnología. Sin embargo, a día de hoy únicamente 13 de los puertos en los que realizan escala las líneas CLIA cuentan con estos sistemas de suministro de electricidad: Brooklyn, Halifax, Hamburgo Altona, Montreal, San Diego, San Francisco, Los Ángeles, Long Beach, San Pedro, Seattle, Shanghai, Vancouver Canadá Place y Juneau. Es necesario que haya una inversión masiva, especialmente en Europa en este sentido para poder alcanzar los niveles deseados.

- La ampliación de la zona SECA al resto de la costa de la UE llevará tiempo y, de acuerdo con el marco regulatorio actual, agradeceríamos la confirmación por parte de las autoridades competentes de que se permitirá el uso de EGCS de circuito abierto y cerrado, que se respalda y desarrolla el GNL y otros

combustibles alternativos y que se garantizará el suministro de estos combustibles en toda la Unión. Para una industria puntera, como la industria de cruceros, la certeza de que se producirán las inversiones necesarias que garanticen el suministro y la seguridad de que se mantendrán las normativas por parte de las autoridades en el futuro son de vital importancia. Por supuesto, cualquier nueva SECA debería plantearse siguiendo los procedimientos de la OMI acordados para cada una de las áreas.

- Cabe señalar que la industria de cruceros no se ha opuesto en ningún momento al desarrollo de un mecanismo financiero similar al fondo de NOx de Noruega. Sin embargo, el simple hecho de afirmar que “los barcos pueden usar sistemas SCR y filtros de partículas para reducir sus NOx y PM” es un enfoque muy simplista, ya que no tiene en cuenta la disponibilidad de dichos sistemas, la posibilidad técnica de ser instalados en barcos ya construidos, ni la inversión financiera necesaria. Además, las ingentes inversiones ya realizadas en tecnologías de reducción de emisiones por parte de los miembros de CLIA no han sido apoyadas por el fondo noruego NOx, ya que -de hecho- ninguna de las líneas de crucero miembro de CLIA ha recibido financiación en este sentido hasta la fecha.

- Finalmente, el desarrollo de un área de control de emisiones “cero emisiones” es una aspiración admirable, pero debe definirse y analizarse con claridad. CLIA y sus miembros están dispuestos a colaborar y trabajar juntos para explorar este escenario y construir una Europa más limpia para todos nuestros ciudadanos.

La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) anunció el pasado mes de diciembre el compromiso histórico de la industria global de los cruceros para reducir el índice de emisiones de carbono en toda la flota en un 40% para 2030.

El compromiso de descarbonización en un 40% fue el resultado de un proceso de colaboración diseñado para generar consenso en torno al liderazgo de la industria de cruceros. El progreso hacia el objetivo del 40% se evaluará sobre la base de la flota

de 2008, las tasas de emisión se calcularán en función de las emisiones de carbono de la flota de la industria, la capacidad en número de camas y la distancia total recorrida. **CLIA** informará anualmente respecto a los avances hacia la consecución de este compromiso.

Si bien cada una de las navieras de **CLIA** tiene en marcha programas para la reducción de residuos y la preservación y protección de los océanos, este compromiso de descarbonización es una importante iniciativa suscrita de manera conjunta para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Además, esta iniciativa será impulsada por innovadoras tecnologías de eficiencia energética en los ámbitos del diseño y la propulsión de los buques. Hace pocos días, entró en operación el primer buque de la industria impulsado por gas natural licuado (GNL) y en 2025 ya serán 25 los barcos en operación propulsados con este combustible. La tecnología GNL incide principalmente en la reducción de la contaminación y favorece la reducción de las emisiones de carbono.

Acerca de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) – Una Industria, Una Voz

La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) es la principal autoridad y voz de la comunidad global de cruceros. Con 15 oficinas a nivel global y representación en América del Norte y del Sur, Europa, Asia y Australasia, CLIA es la mayor asociación de la industria de cruceros. El objetivo de CLIA es apoyar las políticas y prácticas que fomenten un entorno seguro y sostenible para los más de 26,8 millones de pasajeros que viajan en este medio anualmente, así como promover la experiencia de viajar en crucero. Los miembros de CLIA, entre los que se incluyen las compañías de cruceros marítimas, fluviales y especializadas más prestigiosas del mundo, están comprometidos con el éxito sostenible de la industria del crucero. También forman parte de CLIA una comunidad de agentes de viaje altamente preparada y certificada y otros socios de la industria del crucero, incluyendo puertos, destinos, promotores de buques, proveedores, servicios a empresas y operadores de viajes. La misión de CLIA es ser una organización que unifique y ayude a sus miembros a lograr sus objetivos, educando y promoviendo los intereses comunes de la comunidad de cruceros. Para más información, visita www.cruising.org. Asimismo, se pueden conocer todas las novedades de CLIA a través de sus perfiles en [Facebook](#) y [Twitter](#)

Contacto de Prensa:

Ana Dávila
adavila@cruising.org