



Tiempo de lectura: 4 min.

[Ranulph Fiennes](#)

Sáb, 08/07/2017 - 11:29

LONDRES - Hace ya treinta y cinco años, como parte de una expedición global, Charles Burton y yo cruzamos el Océano Ártico a través del Polo Norte, acampando durante tres meses en un témpano a la deriva. Para nosotros fue un viaje que definió nuestras vidas y formó parte de un [duradero record mundial](#).

Sin embargo, otro record mucho menos estable pertenece al Ártico mismo: para marzo de este año, su capa de hielo se había reducido al [menor tamaño jamás registrado](#).

El uso de combustibles fósiles es una de las causas de la desaparición del hielo polar, no solo porque contribuyen al calentamiento global, sino también por el efecto más inmediato de la dependencia generalizada del petróleo pesado (HFO) para repostar barcos. El HFO es barato y abundante, pero también tóxico y sucio. Cuando los barcos navegan por el Ártico, depositan sobre el hielo y la nieve contaminantes como el óxido sulfúrico y el carbono negro. La acumulación de contaminantes acelera el derretimiento de la nieve, lo que aumenta la temperatura de las aguas oceánicas y, a su vez, crea un círculo vicioso que causa más derretimientos.

Esta semana el mundo tiene una oportunidad de revertir estas tendencias, cuando se reúna en Londres el [Comité de Protección del Ambiente Marino](#) de la Organización Marítima Internacional (OMI). En tal ocasión, Canadá, junto con otros estados miembros árticos y no árticos, propondrá una estrategia para limitar el uso y transporte de HFO por barco en el Ártico. Es imperativo que cada estado que asista apoye esta crucial medida para proteger el frágil ecosistema ártico, que está desapareciendo rápidamente.

Desde los años 60, el HFO ha sido el “[rey de los combustibles marinos](#)”, pero solo en los últimos años ha sido objeto de un mayor escrutinio. En agosto de 2011, se prohibió el ingreso de barcos a las aguas antárticas, pero los estados árticos se han demorado más. En 2015, el HFO representó [cerca del 60%](#) del combustible marino consumido por barcos que se desplazan por el Ártico.

Las consideraciones económicas explican la popularidad del HFO, pero hoy se entiende ampliamente que sus costes humanos y para el medio ambiente superan sus beneficios. Cuando el HFO se derrama en aguas gélidas, se descompone con lentitud y puede devastar ecosistemas y la subsistencia de quienes dependen de ellos. Además, es una fuente importante de contaminación del aire. Por ejemplo, los efectos del carbono negro para el cambio climático son [hasta cinco veces peores](#) en el Ártico que en menores latitudes.

Existen combustibles alternativos para barcos. Por ejemplo, el petróleo diésel marino y el gas natural licuado son más rentables y limpios que el HFO. Se necesita la voluntad política para realizar la transición a opciones menos contaminantes. Por ahora, se han aplicado solo [prohibiciones limitadas del HFO](#), como las del Océano Antártico y las aguas alrededor del archipiélago noruego de Svalbad. A medida que se derriten los hielos árticos se abrirán nuevas vías marítimas para embarcaciones de mayor calado, con banderas de más países, lo que hace que las normas para el

HFO sean todavía más importantes. El [Consejo Ártico](#) ha advertido que con el aumento del tráfico naviero se elevará el riesgo de que se produzcan catastróficos derrames de petróleo.

Algunos países ya están tomando medidas. En 2016, Estados Unidos y Canadá anunciaron una “reducción gradual” del uso de HFO en embarcaciones que navegaran en el Ártico. Muchos otros países apoyan en silencio esta postura, pero no basta con el apoyo pasivo. Ahora que se realizará la reunión de la OMI, es necesario que más países den un paso adelante y sumen su voz a la creciente cantidad de estados que llaman a prohibir el HFO en el Ártico. Por su parte, el Parlamento europeo ya ha apoyado ampliamente este proceso.

La campaña para el abandono de los HFO en el Ártico está ganando fuerza. La Asociación de Armadores Daneses y la compañía de cruceros Hurtigruten de expediciones al Ártico son apenas dos de los actores que piden normativas más estrictas o, derechamente, la prohibición. Otras compañías navieras han destacado la necesidad de reglas para mantener una igualdad de terreno.

En enero de 2017, Hurtigruten se unió a la Alianza por un Ártico Limpio para lanzar el [Compromiso con el Ártico](#). La iniciativa reúne a navieras, exploradores polares, ONG, comunidades y empresas para respaldar una eliminación gradual de los HFO, antes de cualquier aumento en el tráfico naviero en la zona, al tiempo que urgen al sector naviero en general a adoptar combustibles alternativos. (Firmé este año.)

En la reunión del Comité de Protección del Ambiente Marino, los estados miembros de la OMI deben aprovechar los avances ya logrados, apoyando el abandono gradual del HFO propuesto por Canadá. En particular, se deben comprometer a hacer cumplir las medidas de la OMI que se originen en el encuentro y asegurarse de que el HFO acabe por prohibirse en las aguas árticas. Tenemos tiempo de que los récords del hielo ártico queden como tales, pero debemos actuar rápido.

Traducido del inglés por David Meléndez Tormen

JUL 3, 2017

<http://prosyn.org/JSQI2RUes>

[ver PDF](#)

[Copied to clipboard](#)