

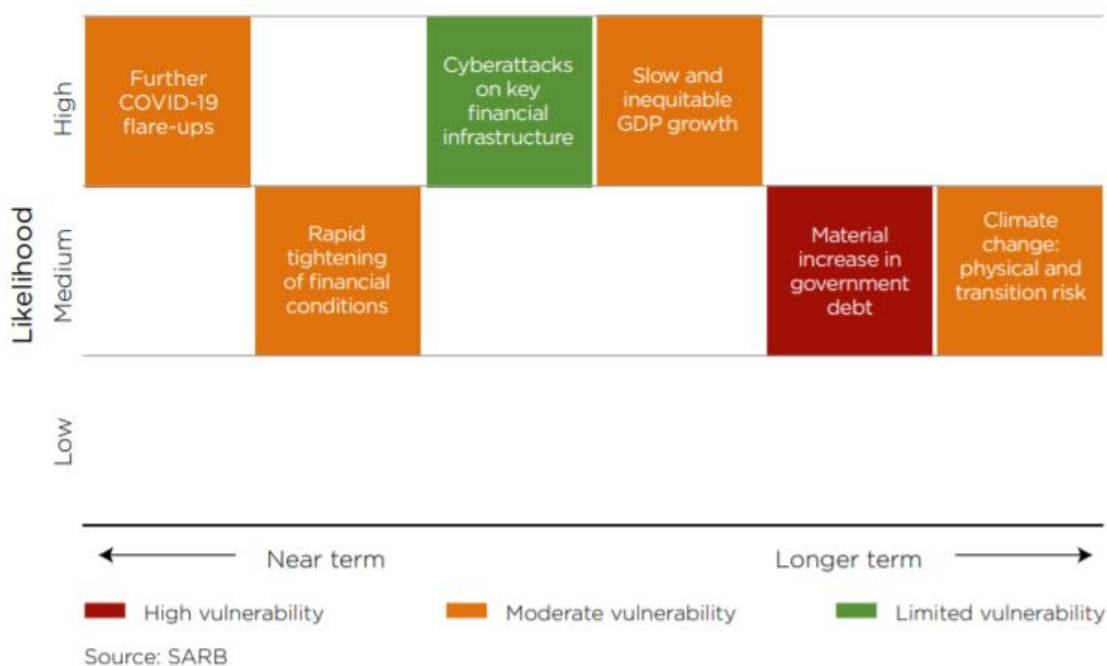
Del rebote al rebrote

Estos últimos días, diversos países europeos anunciaron restricciones a vuelos provenientes de Sudáfrica y otros países de la zona austral de África por la detección de una nueva variante del Covid-19, la B.1.1.529. Asimismo, Ursula von der Leyen, presidente de la Comisión Europea, anunció que propondrá activar el “freno de emergencia” a los vuelos provenientes de los países afectados.

Funcionarios sudafricanos criticaron la medida por prematura y subrayaron el carácter global de la pandemia. En 2020 el PIB sudafricano cayó un 7%, la mayor magnitud en décadas, y en lo que va de 2021 venía mostrando un rebote que ahora se ve amenazado por el rebrote del virus.

Ayer el Banco de Reserva de Sudáfrica (SARB) publicó la “Revisión de Estabilidad Financiera” en el que identificó los principales riesgos para la estabilidad financiera en el corto y mediano plazo. Allí, la posibilidad de rebrotes de Covid-19 fue identificada como un factor de riesgo importante. Esto se debe, en primer lugar, al impacto negativo sobre sectores específicos, tales como turismo, ocio y hospitalidad, que representan una parte importante del PIB sudafricano. En segundo lugar, por el agravamiento de debilidades y desigualdades estructurales que ya existían antes de la pandemia.

Matriz de riesgos del SARB



Emisiones marítimas

Entre el 22 y 26 de nov-2021 se realiza la reunión del Comité de Protección del Medio Ambiente (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) que tiene como objetivo tratar temas ambientales vinculados al sector de transporte marítimo.

En la actualidad, la OMI tiene como meta reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de este sector en un 50% para 2050 contra los niveles de 2008. En general, este objetivo es considerado poco ambicioso. Por ejemplo, en oct-2021, el secretario general de la ONU, António Guterres, afirmó que la trayectoria actual de la OMI no estaba en línea con el cumplimiento del Acuerdo de París para limitar la suba de las temperaturas globales en 1,5°C.

Debido a esto, la decisión del MEPC de seguir esperando el año 2023 para revisar su estrategia ambiental fue criticada por científicos y activistas.

Una investigación reciente del Tyndall Centre for Climate Change Research de la Universidad de Manchester, titulado “Shipping and the Paris climate agreement: a focus on committed emissions”, explora la agenda de mitigación del transporte marítimo. Allí, se concluye que, más allá de la incorporación de nuevos buques bajos en carbono o del mayor uso de combustibles verdes antes de 2030, gran parte de la acción debe concentrarse en los buques existentes ya que estos seguirán representando la mayoría del impacto ambiental del sector en los próximos años. Algunas propuestas para aplicar de inmediato y a lo largo de la década de 2020 son incrementar las medidas de eficiencia operativa y reducir las velocidades de navegación.

“Los responsables políticos deben apuntar a un nuevo conjunto de medidas de mitigación en la flota existente con cierta urgencia” – Trabajo del Tyndall Centre for Climate Change Research.

“El tiempo que queda para cumplir con lo que dicta el Acuerdo de París global es demasiado corto para depender de medidas que se concentran principalmente en mejorar la eficiencia de los nuevos barcos. Los nuevos barcos sin emisiones de carbono son esenciales, pero llegamos a la conclusión de que los responsables políticos deben apuntar a un nuevo conjunto de medidas de mitigación en la flota existente con cierta urgencia”, afirmaron los investigadores.