



La normativa medioambiental siembra de incertidumbre el negocio del 'shipping'

El transporte marítimo ha comenzado a asumir una serie de cambios profundos en su operativa derivada de las nuevas normativas medioambientales. Sin embargo, sólo ha sido el inicio de un proceso que modificará de forma profunda al sector. Como recordaba el consejero delegado de Grupo Suardiá, Juan Riva, en su primera intervención en World Maritime Week, está prevista una reducción de las emisiones de CO₂ de hasta el 40% por tonelada/milla en 2030, “un cambio muy importante para el que tenemos que estar preparados”. Ahora bien, el primer elemento que está sembrando ya de incertidumbre a navieros y armadores, al que también ha aludido Juan Riva, es la entrada en vigor el próximo año del límite del 0,5% de azufre en los combustibles marinos.

El negocio del 'shipping' duda entre las diversas alternativas del mercado para dar cumplimiento a esta normativa. Los armadores están optando por soluciones diferentes e incluso por una mezcla de ellas, aunque es cierto que parece estar imponiéndose el uso de 'scrubbers'. Las otras dos opciones principales son el uso de combustibles que cumplan la limitación del 0,5% de azufre o el uso del GNL. En todo caso, la nueva normativa para 2020 "va a suponer a corto y medio plazo grandes inversiones para las empresas y un aumento de costes corrientes", ha constatado el director de la Asociación de Navieros Españoles (Anave) Manuel Carlier. Especialmente, ha continuado explicando Carlier, "aquellas empresas que no hayan invertido para utilizar otras tecnologías, tendrán que optar por combustibles mucho más caros". Además, "seguramente también una parte de los buques tendrán que desguzarse de forma prematura por las inversiones que habría que asumir para adaptarlos" a la nueva normativa.

A pesar del uso mayoritario hasta ahora de 'scrubbers', los diversos ponentes de la World Maritime Week de Bilbao han coincidido en que no es una solución. De hecho, "el uso de 'scrubbers' es más una solución paliativa que curativa", ha señalado el director de Cotenaval, José Poblet. Por ello, ha apostado porque el Gas Natural Licuado (GNL) "será la solución para líneas regulares de navieras pequeñas y medianas", sin que ello suponga que los 'scrubbers' no puedan usarse de forma transitoria en otros segmentos de mercado. "Coincido con José Poblet en que la demanda de GNL aumentará, porque el uso de 'scrubbers' es algo temporal para cubrir un espacio de tiempo mientras se desarrollan otras alternativas", ha manifestado el director técnico de Naviera Ibaizábal, Jaime Menéndez.

"¿Qué se va a vender?, ¿qué voy a poder comprar? y ¿cuánto me va a costar?", éstas son las incertidumbres de todo el sector sobre los nuevos combustibles marinos, ha explicado el director general de Trading de Cepsa, Alfonso Mingarro. "La reducción de azufre ha generado una panoplia expansiva de alternativas, con lo cual las estrategias son tremendamente variadas, pero estamos en un momento en el que ha habido que tomar decisiones", ha explicado el directivo de Cepsa. Los suministradores de esos combustibles adaptados a la normativa están

trabajando aún mezclas para ofrecer al mercado, pero no existe todavía la certeza de cómo se van a comportar entre sí los productos de los distintos fabricantes. En el capítulo de precios de esos carburantes, Alfonso Mingarro ha explicado que existen rangos, pero ha advertido de la dificultad de cuantificarlos, aspecto en el que ha coincidido el director de Transporte Marítimo de Repsol, Miguel Luque. En todo caso, el precio del producto será más elevado que el del fueloil actual, de ello ninguno de los directivos y expertos en World Maritime Week ha expresado la mínima duda.

“Los 'scrubbers' con los diferenciales de precio que se están manejando presentan un incentivo económico evidente”, ha reconocido el director general de Trading de Cepsa. “¿Cuál es el problema de los 'scrubbers'? La disponibilidad, el desarrollo tecnológico y la regulación”, se ha respondido Alfonso Mingarro. El segmento de combustibles de alto azufre, según las cifras facilitadas por Cepsa, va a representar entre el 8 y el 12% a nivel global, aunque se producirán diferencias por zonas geográficas y por tipo de buque. Respecto al GNL, “es ese producto que todos sabemos que va a llegar, pero no sabemos cuándo”, pero en su caso, “no es un tema de costes, sino que es más un problema de logística”, ha explicado el directivo de Cepsa.

Respecto a este reto logístico, el director de Transporte Marítimo de GNL de Naturgy, Jorge Zickermann, ha señalado que “no es lo mismo suministrar GNL a un ferry que a un portacontenedores el día de mañana, porque el barco de suministro, ni los equipos técnicos ni la forma de transferir el gas”. Sin embargo, se ha mostrado convencido de que los grandes puertos, poco a poco, contarán con la infraestructura adecuada para afrontar toda la variedad del mercado.