



España se prepara para ser epicentro de bunkering de GNL en Europa

El sistema portuario español está en la vanguardia de Europa en materia de gas natural licuado (GNL). La Península Ibérica cuenta con puertos estratégicos, infraestructuras y empresas que permiten impulsar su posición como referente en bunkering de GNL a nivel mundial. En este sentido, “es un país estratégico en su desarrollo con seis plantas de regasificación, además de ser el país con mayor volumen de abastecimiento de GNL de Europa, aportando cerca del 50% del aprovisionamiento”, ha declarado el responsable de desarrollo de Bunkering de GNL de Naturgy, Javier Cervera. El próximo año se espera “potente” para el mercado de esta tecnología, por lo tanto, tenemos que aprovechar nuestras ventajas competitivas con el objetivo de ser capaz de dar suministro a nivel mundial, han asegurado los expertos en el Congreso Gasnam.

España tiene condiciones geográficas y de infraestructuras para competir en este

nuevo mercado, pero “es importante comprender que es un mercado global y viajar hacia una regulación y un marco normativo homogéneo en consonancia con los estándares de los países y las comunidades vecinas”, ha indicado el ejecutivo de cuentas DLNG de Shell, Ramón Barturen. Asimismo, para que esta situación resulte una realidad también juega un papel fundamental la inversión económica en infraestructuras de almacenamiento. En esta línea, el director de empresas y administración pública Endesa Enel X, Miguel Barroso, “echa de menos el papel de la Administración, más allá del esfuerzo por parte de las empresas energéticas y de algunos navieros”.

En línea a las previsiones de consumo de GNL en el sector marítimo, Javier Cervera estima que “para 2030 es razonable esperar una demanda de bunkering de entre 20.000 y 40.000 millones de metros cúbicos”. En consecuencia, “es necesario que la cifra de nuevos barcos de GNL crezca a un ritmo anual desde los 100 barcos actuales hasta 1.500 barcos”. Por su parte, la regulación europea ha llevado a cabo “un desarrollo normativo que obliga a los Estados a hacer frente a las necesidades de suministro de GNL”, ha señalado el director de planificación y desarrollo de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena.

Por su parte, diferentes autoridades portuarias como Gijón, Huelva, Barcelona o Algeciras están atendiendo a esta necesidad creciente de GNL, por lo que están llevando a cabo estrategias y proyectos para posicionarse como puertos “gasísticos”, así como para desarrollar y proveer servicios de suministro a nivel internacional. El director de la Autoridad Portuaria de Algeciras, José Luis Hormaechea, ha señalado que “hay que crear las cadenas logísticas eficientes para poder dar servicio a este crecimiento u otros nodos mundiales como Rotterdam o Singapur harán este trabajo por nosotros”.

Desde 2011, la Organización Marítima Internacional (OMI) también adapta una serie de medidas técnicas para reducir los gases del transporte marítimo internacional. En línea con los objetivos principales del Anexo VI del convenio Marpol, se deben reducir las emisiones de CO₂ del transporte marítimo internacional el 40% antes de 2030 y el 70% en 2050. Además, la fecha impuesta como límite es el año 2050 para la reducción del 50% del conjunto de emisiones de efecto invernadero respecto a los niveles del 2008.

Asimismo, el representante de España en la OMI, Andrés Galván, ha afirmado que desde la organización “se está trabajando en la alianza mundial para un transporte marítimo bajo en emisiones de carbono”. Simultáneamente se está llevando a cabo una nueva iniciativa en el marco de los proyectos que tiene como objetivo “reunir a los líderes de la industria marítima para respaldar un sistema eficiente y sostenible”.

Por lo tanto, la logística marítima en España debe apostar por diferentes medidas que permitan adaptarse al límite de contenido de azufre establecido por la OMI. No obstante, esta medida “actualmente, sólo es efectiva por gas”, ha indicado el director general de la Marina Mercante, Benito Núñez. En el sector marítimo “existen opciones tecnológicas a bordo que no acaban de madurar o generan otros problemas medioambientales cerrando el abanico de opciones”. De esta forma, “el gas será un modelo de éxito y tendrá un efecto de arrastre en los próximos años”.

Para promocionar la incorporación de GNL en el transporte de mercancías marítimo, el director de la Autoridad Portuaria de Barcelona, José Alberto Carbonell, estima que el papel de los puertos es “construir infraestructuras de suministro a buques, regular el servicio de bunkering, así como promocionar el GNL como alternativa e incentivar mediante bonificaciones a aquellos buques cuyos motores funcionan con gas natural”.